DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

ANNEXES

au compte-rendu de la concertation sur les variantes d'implantation des voies

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

TABLE DES MATIERES

1 SUPPORTS D'INFORMATION 4

1.1 RELATIONS PRESSE 5

1.1.1 COMMUNIQUE DE PRESSE 6

1.1.2 ANNONCES PRESSE 9

1.2 AFFICHES ET FLYERS 18

1.2.1 AFFICHES 19

1.2.2 FLYERS 21

1.3 RESEAUX SOCIAUX 25

1.3.1 BANNIERES RESEAUX SOCIAUX 26

1.3.2 PUBLICATIONS TWITTER ET INSTAGRAM - SNCF RESEAU 28

1.3.4 CAMPAGNES FACEBOOK ET INSTRAGRAM 31

1.4 COURRIERS ET E-MAILINGS 33

1.5 DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION 40

1.6 PANNEAUX D'INFORMATION 97

2 REUNIONS DE CONCERTATION 101

2.1 REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE LE 26/04/2023 102

SUPPORT DE PRESENTATION 103
COMPTE-RENDU 161

2.2 ATELIERS COMMUNAUX 172

2.2.1 ATELIER DE GRENAY LE 03/05/2023 173

SUPPORT DE PRESENTATION.....174
COMPTE-RENDU.....227

2.2.2 ATELIER DE VENISSIEUX LE 10/05/2023..... 244
SUPPORT DE PRESENTATION..... 245
COMPTE-RENDU.....301

2.2.3 ATELIER DE SAINT-PIERRE DE CHANDIEU LE 11/05/2023..... 320
SUPPORT DE PRESENTATION..... 321
COMPTE-RENDU.....382

2.2.4 ATELIER DE MIONS LE 15/05/2023..... 411
SUPPORT DE PRESENTATION..... 412
COMPTE-RENDU.....479

2.2.5 ATELIER DE SAINT-PRIEST LE 22/05/2023..... 488
SUPPORT DE PRESENTATION..... 489
COMPTE-RENDU.....562

2.3 REUNION PUBLIQUE DE CLOTURE LE 01/06/2023..... 582
SUPPORT DE PRESENTATION..... 583
COMPTE-RENDU.....635

2.4 PERMANENCES..... 652

3 EXPRESSIONS DU PUBLIC..... 662

3.1 AVIS DEPOSES SUR LE SITE INTERNET DU PROJET..... 663

3.2 COURRIERS..... 709

3.3 REGISTRES..... 872

3.4 QUESTIONS POSEES..... 907

4 RETOMBEES MEDIATIQUES..... 909

Les annexes sont disponibles sur le site internet du projet :
www.etoileferroviairelyonnaise.fr/preparer-avenir/telechargements/

1 Supports d'information

1.1 Relations presse

1.1.1 Communiqué de presse

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Lyon, le 24 avril 2023

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023 : CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE A 4 VOIES DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

SNCF Réseau est maître d'ouvrage du projet de mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay de la ligne ferroviaire Lyon – Grenoble, dont les études sont co-financées par l'Etat, la Région et la Métropole de Lyon.

L'objectif de cette opération est de contribuer à augmenter la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise afin de développer les circulations ferroviaires à grande vitesse et le fret, ainsi que le déploiement du RER lyonnais pour les besoins de mobilité quotidienne.

Ce projet de mise à 4 voies, identifié comme prioritaire à l'issue du débat public sur le « Nœud ferroviaire Lyonnais » de 2019, a été confirmé par la Décision Ministérielle du 18/01/2021, puis par le Comité des Grands Partenaires de l'Etoile Ferroviaire de Lyon (EFL) de juillet 2022. Il a également fait l'objet de recommandations positives du Conseil d'Orientation des Infrastructures à l'attention du gouvernement en février 2023.

SNCF Réseau, en lien avec l'Etat, la Région et la Métropole de Lyon, organise, du 24 avril au 4 juin 2023 une concertation sur les variantes d'implantation des voies nouvelles.

Le public est invité à s'informer et à donner son avis selon les modalités suivantes :

- En participant à la réunion d'ouverture le 26 avril 2023, à 18h30, Salle Joliot Curie - 68 Bd Irène Joliot Curie à Vénissieux ;
- En s'inscrivant, via le site internet www.etoileferroviairelyonnaise.fr/inscription aux ateliers et permanences avec le maître d'ouvrage, organisés dans les 5 communes directement concernées par le projet (Vénissieux, St-Priest, Mions, St-Pierre-de-Chandieu, Grenay)
- En posant des questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution sur le site internet www.etoileferroviairelyonnaise.fr
- En retournant un avis par courrier à : SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône – Alpes – Concertation M4V - 78 rue de la Villette - 69425 Lyon Cedex 03

Contact presse
SNCF Réseau : Louis POIDEVIN - 06 85 07 98 93 – louis.poidevin@reseau.sncf.fr

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

- En déposant un avis sur les registres disponibles en mairies de Vénissieux, St-Priest, Mions, St-Pierre-de-Chandieu et Grenay
- En téléchargeant, à partir du 20 avril, ou en consultant en mairies de Vénissieux, St-Priest, Mions, St-Pierre-de-Chandieu et Grenay, le dossier support de la concertation sur le site internet www.etoileferroviairelyonnaise.fr

L'ensemble des éléments concernant le projet, le calendrier complet de la concertation et le détail du dispositif d'information et de participation du public sont disponibles sur le site https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

À propos de SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau développe l'offre de service pour le fret et le marché voyageurs sur les 28 000 kilomètres de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Gestionnaire du réseau, il commercialise et garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure. Partenaire des pouvoirs publics, des territoires et des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients.
Société anonyme du groupe SNCF, l'entreprise compte plus de 50 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 7,1 milliards d'euros en 2022.www.sncf-reseau.com www.sncf-reseau.com

1.1.2 Annonces presse

Vague 1 – 21 Avril – Réunion publique d'ouverture

Zone	Titres	EDITION	Diffusion	Date de parution	Format	Emplacement	Nbre d'insertions
Grand Lyon	Le Progrès	69C - Oullins - Givors - Monts du Lyonnais	8 444	vendredi 21 avril 2023	1/4 PQ	Toutes Localités	1
		69G - Ouest Lyonnais et Val de Saône	7 002			Toutes Localités	1
Grenay, Mions, Saint-Fons, St-Priest, Venissieux et une partie du Grand Lyon *Même édition pour toutes les villes, 1 même visuel.*		69L - Est Lyonnais	8 213			Toutes Localités	1
Grand Lyon		69X - Lyon - Villeurbanne - Caluire	12 794			Lyon	1

- **<u>Le Progrès – Edition 69C Oullins-Givors-Monts du Lyonnais – page 20</u>**

20 ACTU SUD OUEST LYONNAIS Vendredi 21 avril 2023

OULLINS

Ce film sur la Résistance sera réalisé par un Oullinois de 20 ans

Maintenant, j'ai peur est un court-métrage historique qui met en scène deux frères que la Seconde Guerre mondiale va séparer. Franklin Dubiez l'a écrit. Ce natif d'Oullins, étudiant dans une école d'audiovisuel à Bron, a lancé une cagnotte en ligne pour contribuer au financement du tournage prévu en juin.

« C'est ma prof au lycée Saint-Thomas-d'Aquin qui m'a transmis cet amour du cinéma. Isabelle Maillard, réalisatrice de fictions, téléastes et gros animaux aussi l'option cinéma, elle m'a donné envie de me lancer », Franklin Dubiez habite Oullins depuis une dizaine d'années. Actuellement en dernière année à l'école 3IS, à Bron, il a donné corps à cette envie de cinéma en suivant une formation dans cet établissement privé qui forme aux métiers de l'audiovisuel, du cinéma, de la télévision, des nouveaux médias et du cinéma d'animation.

« Aller dans cette école m'a permis de rester dans la région, car c'est ici que j'ai envie de travailler dans ce métier et c'est possible. Il y a des opportunités », assure le jeune homme de 20 ans.

La tournée des festivals pour rencontrer des pros

Himself d'ailleurs en alternance dans une société de production audiovisuelle, Gauge Productions, qui a son siège à Oullins.

« Pendant un an et demi, j'ai beaucoup appris, notamment pour faire du reportage, du film institutionnel, du magazine », rapporte-t-il. Mais l'envie et l'ambition de Franklin Dubiez le portent plutôt vers l'artistique.

« Je veux être réalisateur de films de fiction », dit-il. C'est d'ailleurs ce qu'il est déjà, puisqu'il est lancé dans la réalisation d'un court-métrage de 25 minutes intitulé *Maintenant, j'ai peur* et qui se déroule pendant la Seconde Guerre mondiale.

Franklin Dubiez étudie dans une école d'audiovisuel à Bron. Photo fournie par Franklin Dubiez

10 500 euros espérés via la cagnotte en ligne

« C'est mon projet de fin d'études, qui me permettra de me présenter aussi à des festivals où seront présents des professionnels du cinéma : producteurs, distributeurs, etc. », souligne-t-il. Car le réalisateur, qui est aussi acteur, sait bien qu'un tel projet doit être financé et offrir des perspectives de distribution future. Il a autour de lui une équipe de 25 personnes, dont 20 sont étudiants comme lui, et 7 comédiens professionnels : « J'ai monté une société de production, Metaxu Productions, avec Adrien Mougel, qui est le producteur de ce court-métrage. Pour le financement, une collecte de fonds a été lancée sur la plateforme Proarti il y a un mois. Nous avons récolté la moitié de l'argent nécessaire pour combler notre budget », indique le réalisateur.

Les 10 500 euros espérés serviront à la location du matériel pour les lumières et le son, les costumes et armes d'époque et les décors mais aussi à la réalisation des effets spéciaux et au défraiement des acteurs.

Tournage en juin en Haute-Loire

Le tournage est prévu pour le mois de juin, pendant sept jours dans le petit village d'Arsac, à côté du Puy-en-Velay en Haute-Loire. L'équipe a prévu de terminer le film pour la fin décembre et espère ensuite pouvoir le diffuser largement dans des festivals et même en salles.

Frédéric GUILLON

« J'essaie de comprendre comment une personne normale a pu devenir collabo »

« Si j'avais vécu pendant la Seconde Guerre mondiale, qu'est-ce que j'aurais fait ? » C'est pour tenter de répondre à cette question que Franklin Dubiez a créé deux personnages aux chemins et aux idées opposés vivant sous l'ombre de la guerre. Deux frères, liés par le sang et l'amour. Deux frères, défiés par la peur et le calme.

Le jeune réalisateur Franklin Dubiez. Photo fournie par Franklin Dubiez

« Ne pas faire de vagues ou résister ? »

L'auteur réalisateur de *Maintenant, j'ai peur* veut insister sur le fait que la réponse est loin d'être facile. « J'aurais résolument résisté ? Beaucoup le pensent, mais combien l'auraient réellement fait ? J'essaie de comprendre comment quelqu'un de normal peut devenir, dans des circonstances exceptionnelles, un collaborateur », expose l'Oullinois.

Dans le film, la famille Rochefort, qui tient une modeste quincaillerie de province (comme la famille de Franklin Dubiez en réalité où il y a quelques décennies à Cours-La-Ville) est prise dans le tourbillon de la guerre et de l'Occupation. Le frère aîné, Antoine, estime qu'il vaut mieux ne pas faire de vagues et rester fidèle au nouveau gouvernement. Ce n'est pas le cas de son cadet Félix, qui refuse la défaite et souhaite profondément le retour d'une France libre.

Leurs chemins se séparent malgré l'amour qu'ils se portent. L'un décide de rejoindre la milice, traque les résistants dans les maquis, priant pour ne jamais tomber sur son frère. Prisonnier de camp qu'il a choisi, il devra faire face à ses choix quand il reverra son frère.

F. G.

DEMAIN MIEUX CIRCULER
ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE
PROJET DE MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023,
DONNEZ VOTRE AVIS
sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées

Réunion publique d'ouverture
Le 26 avril 2023, à 18h30, à Vénissieux
Salle Joliot Curie - 68 bd Irène Joliot Curie

Pour vous informer et vous exprimer :
www.etoileferroviairelyonnais.fr

- **Le Progrès – Edition 69G Ouest Lyonnais-Val de Saône – page 20**

20 | ACTU OUEST LYONNAIS — Vendredi 21 avril 2023

TASSIN-LA-DEMI-LUNE

Voie cyclable n° 8 : votre avis compte

La portion soumise à concertation de la ligne 8 des Voies lyonnaises pourrait passer par la rue de la Pépinière, puis l'avenue Vincent-Serre pour rejoindre le giratoire De Lattre-de-Tassigny à Tassin. Photo Progrès/Frédéric GUILLON

La concertation à propos de la Voie lyonnaise 8 se poursuit jusqu'au vendredi 28 avril. Cet axe cycliste de 28 km reliera La Tour-de-Salvagny à Bron à l'horizon 2026. D'autres parties de cette ligne ont déjà fait l'objet de réunion, et désormais c'est la partie nord de cette voie qui est concernée. Il est encore temps de s'informer et de faire entendre son avis.

Il reste à terminer une majeure de déplacement cycliste sécurisé entre Tassin et l'est de l'agglomération. La Voie lyonnaise 8 (située de La Tour-de-Salvagny jusqu'à Bron et Saint-Priest en passant par la ville de Dardilly, Charbonnières-les-Bains, Tassin-la-Demi-Lune, Ecully ainsi que les 3e, 9e, 2e, 7e et 8e arrondissements de Lyon).

Les trajets le plus direct possible

Une concertation publique préalable réglementaire a été ouverte et celle portant sur le tronçon entre l'avenue Victor-Hugo à Tassin-la-Demi-Lune à la rue Pierre-Audry à Lyon, se poursuit jusqu'au vendredi 28 avril.

Le dossier de concertation est consultable à l'accueil de la mairie de Tassin (ou en ligne) et il est possible d'y apporter ses remarques sur un registre dédié (ou sur la plate-forme dédiée).

Le dessin de chaque ligne se base sur des principes identiques : des tracés le plus direct possible, en rouvrant d'éventuelles sections, une séparation des usages pour une meilleure protection des piétons et des cyclistes, une capacité à se croiser, même avec des vélos cargo.

12 lignes pour cyclistes dans l'agglomération en 2026

« La ligne 8 a une portée symbolique forte, marquant la transformation d'axes routiers majeurs, comme l'ancienne RN7 ou l'avenue Barthélémy-Buyer, explique la Métropole. [...] Elle desservira des pôles économiques importants comme le campus du numérique ou zones des quais du Rhône ou de la Porte-des-Alpes (à Bron/Saint-Priest) ».

Le tracé de la ligne 8 concerné par la présente concertation représente un linéaire d'environ 23 kilomètres avec des travaux très divers : la réalisation ou continuité d'itinéraires bidirectionnels à court terme, rue de la Pépinière ou avenue Vincent-Serre depuis l'avenue Victor-Hugo à Tassin-la-Demi-Lune aux abords de l'avenue De Lattre-de-Tassigny.

La ligne 8 contournerait le giratoire en surplomb du boulevard des Hospices par le sud pour entrer dans Lyon via l'avenue Barthélémy-Buyer, en limite des 3e et 9e arrondissements. Puis le tracé rejoindrait la rue Pierre-Audry. Une option proposant un itinéraire passant par l'avenue de la République a été abandonnée : seul contexte un marquage vélo dans le sens montant. Le réseau des Voies lyonnaises comptera 12 lignes et 250 km en 2026.

Frédéric GUILLON

« Les observations pourront également être déposées sur une boîte mail : concertation.voielyonnaisenord@grandlyon.com

Réunion publique animée ce mardi à Tassin

Un troisième rendez-vous a participé à la réunion publique d'information sur la Voie lyonnaise 8 ce mardi 18 avril en soirée à Tassin. Elle était animée par Fabien Bagnon, vice-président écologiste de la Métropole en charge des mobilités actives.

Le maire de Tassin redit son opposition à ces voies cyclables

En réponse à un habitant qui s'interrogeait sur une autre ligne des Voies lyonnaises, le maire (LR) Pascal Charmot a rappelé son opposition farouche : « Je suis inquiet, elle va avoir une incidence très forte à Tassin : 1 000 à 1 400 voitures des Voies lyonnaises en général – [Elles ne correspondent pas au besoin des habitants qui demandent des pistes locales ».

Le vice-président de la Métropole rappelle le projet de tram de l'ouest

« La réponse miracle résidait pas », répliquera Fabien Bagnon. Selon lui, « il n'y a pas une (mobilité) mais des mobilités, très variées, qui existent déjà... Et nous avons aussi le projet TEOL (tramway express de l'ouest lyonnais), qui restera en concertation fin 2023 ». Devant l'exaspération du maire de Tassin, le vice-président rappelle que « le tracé de la ligne n° 5 n'est pas encore arrêté, mais il y aura des échéances avant l'été ».

Doublement du budget des transports en commun

A un habitant qui demandait s'il ne fallait pas d'abord bien porter l'effort sur les transports en commun, Fabien Bagnon souligne que sa majorité « a fait passer le budget du Sytral (l'autorité organisatrice des transports métropolitains) de 1,2 milliard à 2,5 milliards d'euros ». [...] Les usagers diminuaient plus de bus, mais pour qu'ils soient efficaces. Il faut des voies réservées », a-t-il souligné. La cycle de bus de l'avenue de la République, que la Ville de Tassin souhaite voir disparaître, a de beaux jours devant elle.

CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR

Apportez vos objets cassés au Repair Café

Le Repair Café est ouvert tous les premiers mercredis du mois de 19 h à 20 h. Champanois comme les autres soient les bienvenus pour faire réparer leurs objets.

Rendez-vous au centre de loisirs du Coulouvrier, chemin du Coulouvrier, à Champagne-au-Mont-d'Or.

Repair Café : centre de loisirs du Coulouvrier, chemin du Coulouvrier. Ouvert tous les premiers mercredis du mois. Pour plus d'informations, envoyez un mail à : repaircafe69410@gmail.com

Le premier objet réparé mercredi dernier. Photo Progrès/Jean PHILIBERT

Les samedis, et dimanches dans LE PROGRES

Retrouvez toutes

LES PETITES ANNONCES

IMMO - AUTO - EMPLOI

BONNES AFFAIRES

RENCONTRES

Pour passer votre annonce, téléphonez au 04 72 22 27 32 ou connectez-vous sur leprogres.fr

LE PRINTEMPS ARRIVE. C'EST LE MOMENT D'ENTRETENIR VOS TOITURES

SATORY

MONTAGNY

www.toiture-satory.fr

06 81 20 72 51

DEMAIN MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRIGNY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023,

DONNEZ VOTRE AVIS

sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées

Réunion publique d'ouverture

Le 26 avril 2023, à 18h30, à Vénissieux

Salle Joliot Curie - 68 bd Irène Joliot Curie

Pour vous informer et vous exprimer : www.etoileferroviairelyonnaise.fr

- **Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais age 22**

22 | ACTU GRAND EST LYONNAIS — Vendredi 21 avril 2023

TERNAY

Top départ pour les travaux d'aménagements du stade

Très attendus par les rugbymen et les footballeurs, les travaux de réfection et d'amélioration du stade d'entraînement Devès ont démarré ce mercredi 19 avril.

La société Tinot Paysages a entrepris de démolir une des trois structures des jeux de boules qui étaient jusque-là à l'abandon du fait de la dissolution du club de la boule joyeuse. Il y a quelques années.

Une partie des jeux de boules a été démolie pour la pose prochaine d'appareils de musculation et de fitness en plein air. Photo Progrès/Patrick URBAN

Mise en place d'équipements sportifs

D'une surface de 500 m², les lieux sont destinés à accueillir à court ou moyen terme des appareils de musculation et de fitness pour extérieur et ouverts à tous. Ces appareils seront certainement très utiles pour l'entraînement ou l'échauffement des rugbymen notamment. Autre initiative municipale qui sera bien accueillie par les utilisateurs du stade : la pose d'une clôture qui réservera ainsi l'accès des lieux aux seuls sportifs. Ces derniers n'auront plus à pâtir des déjections canines. Le stade devenu le lieu de prédilection de promenade pour les chiens.

Des terrains d'entraînement pour le foot et le rugby

Le terrain en herbe (69 m x 75 m) sera également ceinturé d'une main courante et sera homologué comme terrain d'entraînement pour le foot et le rugby. Des cages amovibles seront installées et permettront le bon déroulement des marches de jeunes les FCT et du RCPO. La clôture du chemin de Magnin a proximité immédiate du stade sera également refaite pour garantir la confidentialité des lieux. Il restera encore à requalifier les jeux de boules restant soit près de 1 000 m². Pour l'instant et selon l'adjoint aux sports, Thierry Deschanel « la municipalité réfléchit comment utiliser ce précieux espace, mais tout est ainsi question de budget » précise-t-il.

De notre correspondant Patrick URBAN

SAINT-SYMPHORIEN-D'OZON

La semaine européenne de la vaccination aura lieu du 24 au 30 avril

Du 24 au 30 avril 2023 ce sera la semaine européenne de la vaccination. La vaccination est le moyen de prévention le plus efficace pour se protéger de certaines infections graves. La semaine européenne de la vaccination, créée en 2005 par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) se déroulera à partir du 24 avril dans près de 200 pays dans le monde. C'est un temps fort de communication et d'actions en direction du public et des professionnels de santé pour mieux faire connaître les enjeux de la vaccination, d'informer sur l'actualité vaccinale, de répondre aux nombreuses questions, de promouvoir les différents vaccins et d'aider les populations à tenir à jour leurs vaccinations. La Communauté Professionnelle Territoriale de Santé (CPTS) de l'Ozon, regroupant des professionnels de santé libéraux de douze communes du secteur de l'Ozon et dont les missions s'articulent autour de la santé publique peuvent apporter toutes les informations pratiques sur ce sujet au public. Il ne faut pas hésiter à se rapprocher de votre médecin, pharmacien, infirmier ou sage-femme qui saura vous renseigner sur ce sujet. Toutes les informations sont disponibles sur le site : https://vaccination-info-service.fr. A noter que le vendredi 2 juin les membres du CPTS de l'Ozon seront présents sur le marché hebdomadaire de la commune pour une animation « vaccination » ; un temps d'échange pour répondre à toutes vos questions et une démonstration de création du "carnet de vaccination numérique".

TERNAY

Samedi, c'est la fête du printemps au marché

Fleurs ou légumes à repiquer seront en vente au marché. Photo Progrès/photo d'archives Patrick URBAN

Le marché hebdomadaire qui se tient chaque samedi matin place de la mairie accueille ce 22 avril de 8 heures à 17 heures l'association « En Avant Ternay », organisatrice d'une fête de printemps. Pour l'occasion il y aura un stand de plants de fleurs ou de légumes à repiquer, et divers stands de produits locaux et d'artisanat. Les enfants n'ont pas été oubliés et termineront en beauté les vacances de printemps en ayant accès gratuitement à une structure gonflable.

SIMANDRES

La 12e édition de la Bielle des Pachottes aura lieu ce dimanche

La Bielle des Pachottes rassemble les collectionneurs d'anciens véhicules. Photo Progrès/Sébastien BONNET

Dimanche, le parc des Pachottes accueillera la 12e édition de la désormais célèbre Bielle des Pachottes. Organisé par le comité des fêtes Simandr'amis, l'événement est un rassemblement d'anciens véhicules en plein air et chaque année, les collectionneurs aiment venir avec leurs voitures tels des 2CV, des Rolls Royces, des cyclocâbles ainsi que des SIMCAS 1000 entre autres belles mécaniques.

« Cette année, nous avons prévu pendant la Bielle des Pachottes, une démonstration de danse country à 16 heures. Il y aura aussi des jeux gonflables pour les enfants », souligne le président Daniel Tenet.

DEMAIN MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRIGNY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023,

DONNEZ VOTRE AVIS

sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées

Réunion publique d'ouverture

Le 26 avril 2023, à 18h30, à Vénissieux

Salle Joliot Curie - 68 bd Irène Joliot Curie

Pour vous informer et vous exprimer : www.etoileferroviairelyonnaise.fr

- **<u>Le Progrès – Edition 69X Lyon-Villeurbanne-Caluire page 20</u>**

LYON 1ER

L'artiste lyonnaise Laurence Senelonge rend hommage à Agnès Lassalle

Sur une palissade en béton de la rue Paul-Chenavard, une danseuse de flamenco rend hommage à Agnès Lassalle, professeur d'espagnol morte poignardée en plein cours par un élève le 22 février dernier. L'œuvre est le fruit du travail de l'artiste lyonnaise Laurence Senelonge, qui veut lancer des débats et réflexions dans l'espace public.

La lyonnaise Laurence Senelonge explique : « Je n'avais rien fait pour Samuel Paty et là, je me suis dit, ça recommence. J'ai mis un cœur au sol pour l'hommage et du doré pour rappeler que la vie est précieuse. »

« Si l'art peut servir à réfléchir, parler, lancer des débats, alors l'artiste que je suis sera comblée » Laurence Senelonge, artiste

« Dix fois, cette vidéo m'a émue aux larmes »

LYON 6E

L'Institut Carrel organise ce vendredi un job dating avec 40 entreprises

À l'occasion du job dating organisé ce vendredi par l'Institut Carrel, expert des formations professionnalisantes, les secteurs immobilier, ressources humaines, gestion, administratif, commerce, vente ou social seront représentés par 40 entreprises.
« Notre relation privilégiée avec les acteurs économiques locaux et nos partenaires de confiance est une vraie valeur ajoutée pour les étudiants », explique Arnaud Scapotta, Directeur Commercial à l'Institut Carrel.
La community manager de Hapi Immobilier, Alice Goupilleau, témoigne : « Ancienne étudiante de Carrel, je connais la qualité des formations. Pour nous développer, nous recherchons deux alternants conseillers immobiliers pour septembre. »
Chez Monoprix, on confirme : « Nous accompagnons chaque année de nombreux alternants sur différents métiers. L'institut comprend nos attentes, et nous propose chaque année des candidats motivés et préparés en job dating », explique Naomi Amiens, chargée de ressources humaines chez Monoprix.

DEMAIN MIEUX CIRCULER
ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE
PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY
PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN
DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023, DONNEZ VOTRE AVIS sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées
Réunion publique d'ouverture
Le 26 avril 2023, à 18h30, à Vénissieux
Salle Joliot Curie - 68 bd Irène Joliot Curie
Pour vous informer et vous exprimer : www.etoileferroviairelyonnaise.fr

Sens
Le Sens de la Marche

STUDIO JOSÉ
CHRISTINE BALASTEGUY PORTRAITISTE

Vague 2– Mai – Ateliers

Zone	Titres	EDITION	Diffusion	Date de parution	Format	Emplacement	Nbre d'insertions
Vénissieux	Le Progrès	69L - Est Lyonnais	8 213	vendredi 5 mai 2023	1/4 PQ	Page Locale Vénissieux ou environnante	1
Saint-Pierre-de-Chandieu	Le Progrès	69L - Est Lyonnais	8 213	dimanche 7 mai 2023		Page Locale St Pierre de Chandieu ou environnante	1
Mions	Le Progrès	69L - Est Lyonnais	8 213	vendredi 12 mai 2023		Page Locale Mions ou environnante	1
Saint-Priest	Le Progrès	69L - Est Lyonnais	8 213	mardi 16 mai 2023		Page Locale Saint-Priest ou environnante	1

Zone	Titres	EDITION	Diffusion	Date de parution	Format	Emplacement	Nbre d'insertions
Saint-Priest		69L - Est Lyonnais	8 213	samedi 20 mai 2023		Page Locale Saint-Priest ou environnantes	1

- **Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais – 05/05/23 – page 26**

26 ACTU EST MÉTROPOLE

Vendredi 5 mai 2023

VAULX-EN-VELIN

L'Eco Run des cardons dans les starting-blocks

Départ de l'Eco Run des cardons en mai 2022. Photo d'archives Progrès/Monique DESGOUTTES ROUBY

VÉNISSIEUX

Deux jours de compétition au Centre nautique intercommunal

VÉNISSIEUX

Emmaüs : un modèle alternatif de lutte contre l'exclusion

Anaïs Campant présente une partie de la collection de vêtements qui sera mise en vente ce samedi. Photo Progrès/C. SOTO

Des ventilateurs, vêtements et chaussures en vente chez Emmaüs

Les chaussures mises en vente. Photo Progrès/C. SOTO

DEMAIN MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023,

DONNEZ VOTRE AVIS

sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées

Atelier (sur inscription)

le 10 mai 2023, à 18h30 à Vénissieux,

salle Halle à Grains, 85 Boulevard du Dr Cobbold

Inscrivez-vous sur :

www.etoileferroviairelyonnaise.fr/inscription

VÉNISSIEUX

Le quartier Moulin à Vent/Joliot Curie sera en fête

La fête du quartier aura lieu au parc de Pressensé. Photo Progrès/C. SOTO

- **<u>Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais – 07/05/23 – Page 27</u>**

Dimanche 7 mai 2023 — ACTU GRAND EST LYONNAIS — 27

SAINT-LAURENT-DE-MURE

Énergie : la communauté de communes proposera des ateliers

Lors de la tenue de son dernier conseil communautaire, la Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL) a adopté la poursuite de son partenariat avec l'association Alte69 qui l'accompagne déjà depuis 2019. Avec elle, la CCEL va mettre en place des ateliers.

Paul Villard, maire de Jons et vice-président de la CCEL, a présenté cette délibération. Photo d'archives Progrès/Philippe BELDA

La CCEL a fait recours au savoir-faire de la Alte69

Cinq communes concernées

Un montant de 40 043 euros

De notre correspondant Philippe BELDA

SAINT-BONNET-DE-MURE

La circulation sur l'A43 perturbée par un véhicule en feu

Un véhicule utilitaire a pris feu ce samedi, sur l'A43, à hauteur de Saint-Bonnet-de-Mure. Photo Progrès/ France Marie ARNAUD

Un incident a eu lieu ce samedi 6 mai, autour de 13 h 45, sur l'autoroute A43, à hauteur de la commune de Saint-Bonnet-de-Mure. Un véhicule utilitaire a pris feu aux alentours de 13 h 45, dégageant un important nuage de fumée. Les deux voies de circulation de droite ont été neutralisées pour permettre l'intervention des pompiers. Aucune victime n'est à déplorer d'après la CRS Autoroutière Rhône-Alpes Auvergne. Cet incident a entraîné un ralentissement de la circulation dans le sens Lyon/Chambéry.

DEMAIN MIEUX CIRCULER — ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE — PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023, DONNEZ VOTRE AVIS sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées

Atelier (sur inscription) le 11 mai 2023, à 18h30 à Saint-Pierre-de-Chandieu, salle Deslyres, Espace Deslyres, 33-43 rue du Stade

Inscrivez-vous sur : www.etoileferroviairelyonnaise.fr/inscription

SAINT-BONNET-DE-MURE

Des collégiens de Louis-Lachenal en voyage à Venise

49 collégiens de 4e et 3e et quatre professeurs à la découverte de Venise et Padoue. Photo Progrès/Caroline YANNI

Collège Louis-Lachenal rue du Plâtre Tél. : 04 78 40 46 95 Mail : ce.0692865p@ac-lyon.fr

- **<u>Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais – 12/05/23 – Page 25</u>**

Vendredi 12 mai 2023 — ACTU PLAINE DE L'EST — 25

MIONS

Cette association se mobilise pour défendre les intérêts des habitants

L'association Apache propose deux rendez-vous, le premier à Décines au sujet de l'aérodrome de Corbas et le second à Mions, concernant la mise à quatre voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Genay.

Ses 20 ans fraîchement fêtés en 2022, l'association Apache (Autrement pour les aménagements des contournements de l'habitat de l'Est) est fidèle à son objectif de base : défendre les intérêts des habitants de la commune de Mions et de ses environs contre tout projet susceptible de porter atteinte à leur environnement.

Depuis vingt ans, sans relâche et avec détermination, Apache, aux côtés de Fracture (Fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement) est présente sur nombre d'événements. Preuve en est encore, les deux rendez-vous et un œil affûté sur la concertation mobilité, initiée par le ministre des Transports.

Ce vendredi 12 mai, à 20 heures à Décines

Apache a engagé une procédure afin de participer aux réunions du comité de pilotage de l'aérodrome de Corbas. Loin de vouloir nuire au très proche aérodrome, le souhait de l'association est de mettre en place une charte de bon voisinage avec certaines règles afin que le cadre de vie des riverains soit respecté. D'autres associations travaillent sur le sujet.

Toutes se retrouvent pour une réunion d'information, ce vendredi 12 mai à 20 heures à la salle convivialité du parc des sports Troussier (36, avenue Jean-Macé à Décines) et invitent les Miolands à se joindre au débat.

Lundi 15 mai, de 19 heures à 21 h 30 à Mions

Autre rendez-vous, autre combat : la concertation sur la mise à quatre voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Genay, une ligne qui passe sur la commune. Gérard Laroze, président d'Apache, rappelle un triste souvenir : « Il y a trente ans, un convoi avec 22 wagons de fret, dont des citernes d'hydrocarbure, déraillait à Chavanay, détruisant une partie du village ». C'est une des raisons qui le pousse à inciter les Miolands à participer, lundi 15 mai, à l'atelier proposé pour dire non à cette concertation SNCF, au centre culturel Jean-Moulin.

Le passage d'encore davantage de trains de fret, annoncé dans ladite concertation, brandirait un danger similaire sur la Ville. Pour Apache, le message reste identique depuis de très nombreuses années : « Nous voulons avant tout un grand CFAL Sud (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) le long de la ligne de LGV et nous ne voulons pas de risques avec des produits chimiques dans notre agglomération ».

De notre correspondante Monique TABAYSE

Gérard Laroze, président de l'association Apache. Il milite à Mions pour la préservation du cadre de vie des habitants. Photo Progrès/Laurent IMBERT

REPÈRES

Permanences pour informations
À Mions, lundi 22 mai, de 14 à 17 heures ou jeudi 25 mai, de 9 heures à midi.

Réunion publique de clôture
À Saint-Priest, jeudi 1er juin à 18 h 30 à la Salle Concorde, 10, avenue de la Gare.
Possibilité de donner son avis : en mairie ou par internet sur le site de SNCF Réseau : www.etoileferroviairelyonnaise.fr

Apache, site : www.apache-mions.fr Mail : apache-mions@gmail.com Pour participer à l'atelier qui se tient à Mions ce lundi 15 mai, de 19 heures à 21 h 30, inscriptions : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Une grande vigilance sur la concertation mobilité

Gérard Laroze explique : « Lors de sa venue à la préfecture en novembre dernier, le ministre des Transports a fait part de la concertation mobilité, avec l'objectif de rendre une copie à la fin de l'été, sur comment améliorer les déplacements dans le Sud-Est, avec un horizon 2035 ».
Une première réunion a eu lieu au mois d'avril, à Chasse-sur-Rhône. Le président d'Apache fait part d'une vigilance extrême sur la démarche : « Des idées voient le jour et notre demande est la séparation des flux au niveau de l'A46 Sud. Nous ne voulons plus de camions en transit qui traversent notre territoire en nous laissant encombrement, risques, bruit et pollution. »
Pour Apache, le constat est clair : « Si les idées de développement de covoiturage, RER à la lyonnaise, pistes cyclables vont dans le bon sens, elles ne régleront pas les problèmes d'engorgement de l'A46 sud ».

CORBAS

Revue de presse façon cabaret ce vendredi pour la soirée de clôture

La grenade lance sa revue de presse, un peu déjantée mais dans la vraie actualité. Photo fournie par le Polaris

Cette compagnie La Grenade a déjà fait des siennes sur la scène du Polaris et a présenté ses petits « canards ». Elle lance, ce vendredi 12 mai, sa revue de presse façon cabaret politique.

La Grenade joue les prolongations au Polaris

À la manière des chansonniers, les vrais faux journalistes revisitent l'actualité locale, nationale et mondiale. Entendrons-nous des concerts de casseroles ? Rien ne filtre à cette heure où le spectacle se mitonne encore. Bien sûr, il y aura également des faits divers, des histoires à n'y pas croire mais tout est vrai et bien documenté.

Enfin, le public pourra savourer un pur moment de théâtre joyeux, burlesque sans manquer le piquant de la critique. La Grenade compagnie, associée au Polaris depuis deux ans, prolongera encore d'une année ses créations au plus près des habitants. L'ambiance café-théâtre sera propice à enchaîner directement sur le grand buffet partagé qui clôture cette belle saison du Polaris.

Ce vendredi 12 mai à 20 heures. Durée 1 h 20, adultes et enfants dès 10 ans. Tarif 15 €, réduit : 12 €, 9 €. Réservations au 04 72 51 45 55, ou sur lepolaris.org

DEMAIN MIEUX CIRCULER — ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE — PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023, DONNEZ VOTRE AVIS sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées

Atelier (sur inscription) le 15 mai 2023, à 18h30 à Mions, Centre culturel Jean Moulin, 9 rue Fabian Martin

Inscrivez-vous sur : www.etoileferroviairelyonnaise.fr/inscription

- **Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais – 16/05/23 – Page 22**

22 | ACTU EST MÉTROPOLE — Mardi 16 mai 2023

SAINT-PRIEST

Au vu de sa fréquentation, l'Hôpital de l'Est lyonnais poursuit sa mue

L'Hôpital de l'Est lyonnais (HPEL) - Ramsay Santé a amorcé de nombreux projets pour renforcer son positionnement sur son territoire. Organisation, nouveaux services, agrandissement… on fait le point avec son directeur Jean-Baptiste Séblain.

L'établissement de l'Hôpital de l'Est lyonnais (HPEL) - Ramsay Santé continue sa transformation. Plusieurs travaux ont été entrepris mais un plus vaste chantier se prépare (lire par ailleurs).

15 % d'activité en plus en un an

Depuis le 9 mai, l'accueil principal de l'établissement s'offre une cure de jouvence, avec notamment l'ouverture d'un café-téria. Toujours situé de le rez-de-chaussée, mais beaucoup plus lumineux, aéré et accueillant pour les visiteurs, tout en fluidifiant les passages des patients.

« Une façon de s'inscrire dans la lignée des importants travaux de rénovation et d'extension (lire par ailleurs) qui vont permettre à HPEL d'évoluer, de renforcer son positionnement sur son territoire et de mieux s'adapter aux exigences de son temps », rappelle Jean-Baptiste Séblain, directeur depuis octobre 2021.

L'équipe de l'Hôpital de l'Est lyonnais (HPEL)- Ramsay Santé, dirigée depuis octobre 2021 par Jean-Baptiste Séblain, continue de garder le cap et de s'adapter en permanence aux attentes et aux besoins de la population. Photo Progrès/Lydie BARDOU

Fluidité des circuits de prise en charge

Accessibilité, lisibilité et fluidité des circuits de prise en charge ont ainsi accompagné cette mutation. D'abord par la rénovation des urgences, puis la création d'un accueil de chirurgie, le développement de nouvelles prises en charge en hôpital de jour, et l'émergence du centre Est lyonnais orthopédie (ELO) au mois d'octobre dernier.

De quoi améliorer le séjour des patients et les conditions de travail des soignants. Ces derniers ont observé, sur une année, une hausse de 15 % de l'activité, ce qui a permis le recrutement de 13 médecins, dans un contexte pourtant tendu du de secteur médical

De notre correspondant Larbi DJAZOULI

Plateau technique, gymnase, rééducation : une grande extension

Dès le mois de juillet, une phase significative s'amorcera. Dans le cadre du développement de son activité de rééducation, HPEL-Ramsay Santé est amené à lancer un programme d'extension.

« Notre plateau technique actuel d'activité physique et sportive absorbe quotidiennement, sur une surface de 160 m², les 64 lits d'hospitalisation complète de notre service de rééducation SSR (suites de suite et de réadaptation) et les 15 places d'hôpital de jour de ce même service », décrit Jean-Baptiste Séblain.

Cette extension prévoit la création d'un plateau technique dédié de 700 m², dont un plateau de kinésithérapie fonctionnelle de 500 m², un gymnase de 85 m², une salle de télé-réadaptation de 25 m² et d'autres locaux adaptés. À cela s'ajoutera un étage de 500 m² et un gymnase extérieur en toiture de 200 m².

« L'amélioration du confort et de la qualité des soins sera particulièrement notable sur les prises en charge en hôpital de jour, format de soin en fort développement interdisciplinaire ces dernières années, qui engendre des flux importants et continus », conclut le directeur.

VAULX-EN-VELIN

École Boisard : trois médailles pour les meilleurs apprentis en carrosserie

Tristan et Bastien, en avril dernier, en pleine préparation de l'épreuve. Photo Progrès/Monique DESSOUTTES-ROUBY

En avril dernier, leur chef d'atelier, Ali Nasri, exprimait toute sa confiance. Il avait raison puisque les trois candidats au concours du meilleur apprenti de France en carrosserie automobile, ont reçu une médaille de bronze. Bastien, Rayane et Tristan ont prouvé leurs capacités à affronter des situations complexes, y compris les plus redoutées pour la délicatesse de leurs gestes. Les futurs carrossiers n'ont pas encore reçu leur CAP mais ils ont déjà leur médaille. Ils auront, dans un moment, dans la dernière ligne droite avant le CAP. Le public pourra les féliciter à l'occasion de la prochaine journée portes-ouvertes de l'école, mercredi 31 mai de 14 à 17 heures.

BRON

Une marche pour soutenir les aidants

Organisée par le Centre communal d'action sociale (CCAS), la marche des aidants propose, le temps d'une balade, un moment pour souffler. Quand on accompagne, au quotidien, des membres de la famille malades ou handicapés, il est bon de prendre aussi du temps pour se ressourcer et sortir de son isolement. Pouvoir le faire une fois par mois avec des personnes qui vivent les mêmes choses, c'est encore mieux. Si vous souhaitez vous aussi profiter de ce moment, rendez-vous le mercredi 17 mai prochain à 9 h 30 devant le bleu intergénérationnel, situé derrière l'espace Roger-Pestoury, côté square Grimma.

Tél. : 04.72.36.13.78.

- **Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais – 20/05/23 – Page 19**

Samedi 20 mai 2023 — ACTU EST MÉTROPOLE | 19

EST LYONNAIS

Printemps tahitien, littérature, dressing : que faire ce week-end ?

Le Progrès vous propose quelques idées de sorties, de bons plans ou de spectacles pour ce week-end. Une liste bien entendu non exhaustive. Voici une sélection de notre rédaction pour les heures et jours à venir.

Profiter d'un salon littéraire en plein air

La 10e édition du Jour du Livre se tiendra le samedi 20 mai, en partenariat avec la municipalité de Vénissieux et la Métropole de Lyon. De 10 à 12 heures, rendez-vous est donné au marché des Minguettes pour un atelier-exprimé avec les auteurs Kaïa Bonchanerie et Thierry Renard. Stands d'éditeurs, d'associations et ateliers d'arts plastiques seront présentés sur le parvis de la médiathèque Lucie-Aubrac toute la journée à partir de 10 heures. Dès 14 heures, vous pourrez profiter d'un atelier d'écriture avec les auteurs Mathieu Tulloué Gabard et Camille Elarabi.

Le petit plus : dès 17 heures, scènes ouvertes pour laisser exprimer votre créativité !

La dixième édition du « Jour du livre » aura lieu ce samedi sur le parvis de la Médiathèque Lucie Aubrac. Photo Progrès/Carlos SOTO

Samedi 20 mai de 10 à 18 heures sur le parvis de la médiathèque Lucie-Aubrac. 2/4, avenue Marcel Houël à Vénissieux.

Voyager en Polynésie

Lors du Printemps tahitien, découvrez la culture polynésienne autour d'ateliers tels que la danse, la cuisine, la confection de couronne et de cosmétiques. Voyagez le temps d'une journée avec l'association Vahiné Nui qui promeut la culture polynésienne par la pratique de la danse, de la musique en encore par la fabrication de costumes traditionnels.

Le petit plus : un spectacle de danse polynésienne, créé par l'association et accompagné par les musiciens de Kanaxia Sound, clora la soirée.

Samedi 20 mai de 9 à 22 heures à la salle des fêtes de la mairie place Roger-Salengro à Décines-Charpieu. Divers gratuits et ateliers payants. Tél. 06.64.19.80.28.

Traquer les bonnes affaires

L'association Pramelo vous invite à passer un après-midi shopping entre amis. Vêtements, chaussures, sacs à main, accessoires de mode, bijoux, fantaisies seront mis en vente à prix cassés ! L'endroit où flairer les bonnes affaires.

Le petit plus : un espace d'essayage avec miroir sera mis à disposition des acheteurs.

Dimanche 21 mai de 13 h 30 à 18 heures à la salle Edith Piaf, 3, rue Mahoud à Vaulx-en-Velin.

Célébrer les saveurs et les arts afros accidentaux

Vendredi 19 et samedi 20 mai, l'association Esprit Cancer organise la première édition du festival Mama Afro. Mini salon, conférences, débats, masterclass, soirées privées… Vous pourrez notamment apprendre à cuisiner un repas afro lorsque sous la houlette du chef Aminata Bruno et à 5 places payantes : 20 €/personne) hors du deux ateliers organisés de 10 à 12 heures et de 14 à 16 heures ce samedi.

Le petit plus : les bénéfices de la buvette seront reversés à l'association Esprit Cancer.

Samedi 20 mai de 9 h 30 à 22 heures à l'Espace Roger-Pestoury, place du 11 Novembre 1918 à Bron. Tél. 07.49.41.84.50 ou 06.86.11.16.98.

Partager ses coups de cœur culturels

Échanger autour de vos pépites (livres, BD, films, séries, musiques) qui vous ont fait vibrer, bouillonner, rire ou pleurer. Un après-midi de partage autour de vos coups de cœur culturels du moment.

Le plus plus : un goûter offert pour vous restaurer pendant les débats !

Samedi 20 mai à partir de 16 heures à la médiathèque, 72, route de Vienne à Feyzin.

BRON

Des élèves améliorent leurs aptitudes à vélo grâce à un atelier

18 collégiens ont rejoint l'école Jean-Moulin à vélo. Photo Progrès/Monique DESSOUTTES-ROUBY

Ce 16 mai, une vingtaine de collégiens de Joliot-Curie se sont rendus jusqu'à l'école de Jean-Moulin à vélo, à la rencontre des CM2. Ils ont appris à se déplacer en sécurité, mais aussi à élaborer un itinéraire.

C'est mardi 16 mai, pour la troisième fois depuis le mois de février, 18 élèves de 5e et 4e du collège Joliot-Curie se rendaient à vélo à la rencontre des CM2 de l'école Jean-Moulin. Ce tutoriel, mis en place par une équipe de professeurs et Julie Lesourd, la coordinatrice du réseau d'éducation prioritaire, porte ce mois-ci plusieurs projets, soutenus par l'Éducation nationale, la Métropole, la Ville et InCité éducative.

Un parcours de 150 km en juin

Pour les collégiens, l'atelier "vélo" hebdomadaire, d'une heure sur la pause méridienne, débouche sur un objectif opérationnel : une sortie de 150 km à rejoindre Bron et le lac du Bourget sera lieu du 12 au 16 juin prochain.

Pour les écoliers, c'est la valorisation de l'apprentissage du vélo en temps scolaire, accompagné par des animateurs de la cité sportive. Ils auront pouvoir lui-même acheter leur école au stade de FOL à Décines.

Régulièrement, enseignants, animateurs et leur partenaire l'association Lyonnaise La Maison du Vélo, se mobilisent pour développer les compétences techniques d'une cinquantaine de jeunes. Parmi ces compétences figurent l'entretien de son vélo, le déplacement en sécurité, l'élaboration d'un itinéraire ou encore la lecture d'un plan, d'une carte… Ils mettent aussi en œuvre, très concrètement l'apprentissage de la grille, le théorique, l'écriture de projet, la lecture de récits, et, enfin, vivent une citoyenneté active, collaborative et créative au sein d'un groupe.

« Le vélo, c'est bon pour nous et c'est bon pour tout », déclarent Ilotyl et Naïm, élèves de CM2 ajoutant, presque en chœur : « Ce change des écrans ! »

Vague 3 – 2eme quinzaine mai – 1er juin - Réunion publique de clôture

Zone	Titres	EDITION	Diffusion	Date de parution	Format	Emplacement	Nbre d'insertions
Grenay, Mions,Saint-Fons, St-Priest, Venissieux et une partie du Grand Lyon *Même édition pour toutes les villes, 1 même visuel*	Le Progrès	69L - Est Lyonnais	8 213	samedi 27 mai 2023	1/4 PQ	Toutes Localités	1
		69L - Est Lyonnais	8 213	mercredi 31 mai 2023		Toutes Localités	1
		69L - Est Lyonnais	8 213	jeudi 1 juin 2023		Toutes Localités	1

- **Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais – 27/05/23 – Page 21**

Samedi 27 mai 2023 — ACTU EST MÉTROPOLE | 21

VÉNISSIEUX

Quatorze logements sociaux inaugurés au pied des Minguettes

Rue des Minguettes, ce mercredi après-midi, Sophie Matrat, présidente du directoire d'ICF habitat Sud-Est Méditerranée et Michèle Picard, maire de Vénissieux et représentant également Bruno Bernard président de la Métropole de Lyon, ont inauguré la résidence "Le Patio Nicolas".

C[illegible] programme, intitulé en 2015, a été commercialisé en octobre 2022. Bâtie sur l'emplacement d'une ancienne serrurerie dont elle conserve le style architectural, elle offre 14 nouveaux logements labellisés BBC rénovation dont 5 duplex (10 Plus - financés par le Prêt locatif à usage social - et 4 Pls - financés par le Prêt locatif aidé d'intégration -). Une résidence conçue par le cabinet d'architecture Modulart. Il est à noter que celle-ci comporte 10 garages situés au rez-de-chaussée.

« Une vue fantastique sur Fourvière »

« Cette livraison s'inscrit dans le cadre d'un plan global que nous avons mené à l'échelle de la ville afin de reconstituer une offre de logements neufs. Le Patio Nicolas, résidence atypique du fait de son architecture, a fait l'objet d'une offre de relogement proposée aux habitants de la résidence des Minguettes ICF habitat vouée à la démolition », a expliqué Sophie Matrat.

« Thibaux auparavant avenue Jules Guesde. Mon appartement est très fonctionnel et confortable avec une vue fantastique sur Fourvière », nous a expliqué M. Bermoutela qui travaille au technicentre SNCF de Vénissieux. Pour rappel ICF habitat est une composante de la SNCF immobilier.

« La crise du logement fragilise 1 Français sur 5 »

« La crise du logement fragilise 1 Français sur 5. À Vénissieux, la pression reste forte avec 4 000 demandes pour une demande sur 7 qui aboutit. Sur la ville, qui compte 13 667 logements locatifs sociaux, nous ne parvenons pas à atteindre l'objectif de production qui est de 200 logements sociaux définis et autorisés par le PLU-H. Dans ce contexte très défavorable à la construction de locatifs sociaux, chaque opération constitue une petite victoire collective », a ajouté Michèle Picard.

Le montant des travaux est chiffré à environ 2 millions d'euros, que la ville a subventionnés à hauteur de 50 473 €. En contrepartie Vénissieux dispose d'un logement réservé. Le bailleur social ICF habitat compte 800 logements sur la commune dont 400 sur la résidence des Marronniers, logements qui sont en cours de rénovation BBC.

De notre correspondant Carlos SOTO

« Une famille a fait le court déplacement entre les deux résidences. 197 familles ont reçu des propositions de relogement : 58 % ont été relogées dans le parc ICF habitat de Vénissieux. Nous ; ces logements sont accessibles à toutes les personnes même celles ne travaillant pas à la SNCF.

La résidence "Le Patio Nicolas" vue de la rue des Minguettes. Photo Progrès/Carlos SOTO

SAINT-FONS

Solvay et Axel'One inaugurent une plateforme innovante

La plateforme AdChemix a été inaugurée ce vendredi à Saint-Fons. Elle est composée de quatre plateaux techniques et dédiée aux entreprises de la filière chimie-matériaux. Photo Progrès/Sonia MACHEMIDH

Ce vendredi 26 mai, le groupe belge de chimie Solvay et le spécialiste de l'innovation collaborative Axel'One basée à Bellaire ont inauguré une plateforme mutualisée unique en son genre.

Annoncée en 2020, celle-ci prend place au sein même du centre de recherche de Solvay, à Saint-Fons. Baptisée AdChemix, elle est composée de quatre plateaux techniques équipés d'outils semi-industriels, parfois uniques en Europe, et mutualisables.

Moyennant finance, les entreprises qui le souhaitent – PME, start-up ou encore concurrentes – pourront les utiliser pour valider la faisabilité de leurs produits innovants à l'échelle industrielle. Ces trois dernières années, une dizaine de sociétés ont déjà eu accès à ces « prestations ».

Un projet à 13 millions d'euros pour lequel Solvay a investi 11 millions. Le reste a été subventionné par la Région Auvergne Rhône-Alpes et l'État qui ont déboursé un million d'euros chacun.

S.W.

- **Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais – 31/05/23 – Page 22**

22 ACTU EST MÉTROPOLE

BRON

Restauration du Patrimoine : ce qui attend le Fort de Bron

Créé en 1982, l'association du Fort de Bron s'emploie à valoriser ce lieu historique de la commune.

REPÈRES

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES

ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

LE 1ER JUIN 2023, À 18H30

PARTICIPEZ À LA RÉUNION DE CLÔTURE DE LA CONCERTATION

sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées

Salle Concordia - 10 avenue de la Gare - Saint-Priest

Pour en savoir plus sur le projet : www.etoileferroviairelyonnaise.fr

VÉNISSIEUX

Trafic de stupéfiants : les policiers saisissent un fusil et des munitions

POLICE

BRON

Une conférence sur le Devoir de Mémoire ce vendredi à la Maison des Sociétés

- **Le Progrès – Edition 69L Est Lyonnais – 01/06/23 – Page 20**

20 ACTU EST MÉTROPOLE

BRON

Laïcité : Latifa Ibn Ziaten dialogue avec 75 écoliers et collégiens

« Haine contre haine, personne ne gagne »

SAINT-FONS

L'expo "Teatro Disociativo" met en scène « l'objet matériaux »

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES

ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

LE 1ER JUIN 2023, À 18H30

PARTICIPEZ À LA RÉUNION DE CLÔTURE DE LA CONCERTATION

sur le projet et les variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées

Salle Concordia - 10 avenue de la Gare - Saint-Priest

Pour en savoir plus sur le projet : www.etoileferroviairelyonnaise.fr

1.2 Affiches et flyers

1.2.1 Affiches

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023, PARTICIPEZ À LA CONCERTATION !

Toutes les informations sur le site internet

www.etoileferroviairelyonnaise.fr

ou dans les mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay.

Posez vos questions et donnez votre avis en ligne ou en mairie !

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

1.2.2 Flyers

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023, PARTICIPEZ À LA CONCERTATION !

Un projet prioritaire pour augmenter le nombre de trains sur l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise

- Plus de TGV
- Deux fois plus de trains du quotidien
- Des trains à l'heure
- Moins de camions sur les routes

Des mobilités plus décarbonées et une meilleure qualité de l'air en favorisant le report modal de la route vers le rail.

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023, PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

INFORMEZ-VOUS

- **Dossier support de la concertation** téléchargeable sur le site internet et consultable en mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay
- **Réunions publiques** :
  - Réunion d'ouverture, le 26 avril 2023, à 18h30, salle Joliot Curie, 68 Bd Irène Joliot Curie à Vénissieux
  - Réunion de clôture, le 1er juin 2023, à 18h30, salle Concorde, 10 Av. de la Gare, à Saint-Priest
- **Ateliers et permanences** avec le maître d'ouvrage, sur inscription via le site internet

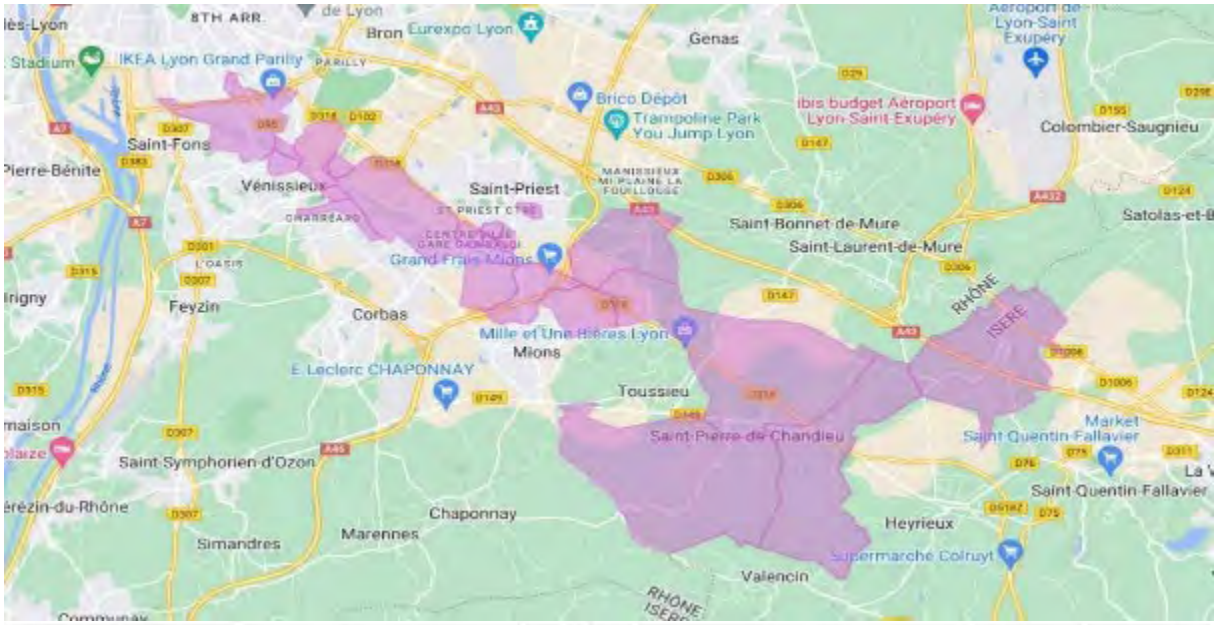
VILLE	TYPE DE RÉUNION	DATE	HEURE
Vénissieux	Atelier	10/05/2023	18h30 - 21h
	Permanence matin	22/05/2023	9h - 12h
	Permanence après-midi	10/05/2023	14h - 17h
Saint-Priest	Atelier	22/05/2023	18h30 - 21h
	Permanence matin	16/05/2023	9h - 12h
	Permanence après-midi	24/05/2023	14h - 17h
Mions	Atelier	15/05/2023	19h - 21h30
	Permanence matin	25/05/2023	9h - 12h
	Permanence après-midi	22/05/2023	14h - 17h
Saint-Pierre-de-Chandieu	Atelier	11/05/2023	18h30 - 21h
	Permanence matin	9/05/2023 et 17/05/2023	9h - 12h
Grenay	Atelier	03/05/2023	18h30 - 21h
	Permanence après-midi	05/05/2023 et 09/05/2023	14h - 17h

DONNEZ VOTRE AVIS

- Site internet **www.etoileferroviairelyonnaise.fr**
- **Courrier** à : SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03
- **Registres disponibles en mairies** de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité
La Région Auvergne-Rhône-Alpes
MÉTROPOLE GRAND LYON
SNCF RÉSEAU
Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

- **<u>Périmètre de distribution dans les boites aux lettres des riverains de la voie ferrée</u>**



Centre	CP	Commune	Code Secteur	Secteur UG	Ciblage	Cumul
055	38540	**GRENAY**	**66**	GRENAY CHAFFARD	HRVA	**512**
057	69780	**MIONS**	**500**	ETACHERES	HRVA_	**277**
057	69780	**MIONS**	**501**	LA PESSELIERE	HRVA_	**216**
057	69780	**MIONS**	**502**	LEOPHA	HRVA_	**441**
057	69780	**ST PIERRE DE CHANDIEU**	**610**	CASSIER VIGNERE	HRVA_	**396**
057	69780	**ST PIERRE DE CHANDIEU**	**611**	MADONNE CHARMY	HRVA_	**466**
057	69780	**ST PIERRE DE CHANDIEU**	**612**	PICOUDUN GAGERE	HRVA_	**487**
057	69800	**ST PRIEST**	**554**	COLETTE	HRVA_	**448**
057	69800	**ST PRIEST**	**554**	COLETTE	HRVA_	**448**
057	69800	**ST PRIEST**	**557**	LA FOUILLOUSE	HRVA_	**293**
057	69800	**ST PRIEST**	**561**	ST PRIEST R 17	HRVA_	**537**
057	69800	**ST PRIEST**	**562**	LES ROSES	HRVA_	**191**
057	69800	**ST PRIEST**	**562**	LES ROSES	HRVA_	**473**
057	69800	**ST PRIEST**	**563**	COLETTE	HRVA_	**90**
057	69800	**ST PRIEST**	**564**	LES ROSES	HRVA_	**320**
057	69800	**ST PRIEST**	**564**	LES ROSES	HRVA_	**343**
057	69800	**ST PRIEST**	**568**	LA CORDIERE	HRVA_	**250**
057	69800	**ST PRIEST**	**568**	LA CORDIERE	HRVA	**517**
057	69200	**VENISSIEUX**	**52**	JULES GUESDE 1	HRVA_	**362**
057	69200	**VENISSIEUX**	**103**	ANCIENNE GARE	HRVA_	**674**
057	69200	**VENISSIEUX**	**111**	CHEMIN DU CHARBONNIER	HRVA_	**450**
057	69200	**VENISSIEUX**	**112**	MAX BAREL	HRVA_	**705**
057	69200	**VENISSIEUX**	**138**	RUE BELA BARTOK	HRVA_	**376**
057	69200	**VENISSIEUX**	**140**	ALLEE DES ACACIAS	HRVA_	**383**
					Total	**9655**

1.3 Réseaux sociaux

1.3.1 Bannières réseaux sociaux

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE
FERROVIAIRE
LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DU 24 AVRIL
AU 4 JUIN 2023,
PARTICIPEZ À LA CONCERTATION !

www.etoileferroviairelyonnaise.fr

1.3.2 Publications Twitter et Instagram - SNCF Réseau

Béatrice Leloup @BeatriceLeloup · Apr 24

#EtoileFerroviaireLyonnaise

La concertation démarre !

🎯Doublement de la voie ferrée entre Saint-Fons & Grenay pour plus de trains 🚆#Lyon.

🗣️Donnez votre avis !
👉1ère réunion publique : 26 avril, 18h30 à #Vénissieux

@SNCFReseau @auvergnerhalpes @grandlyon @prefetrhone

etoileferroviairelyonnaise.fr
En savoir plus

3 10 24 2,660

Béatrice Leloup
125 posts
Follow

Auvergne-Rhône-Alpes @auvergnerhalpes · May 3

Aménagement de la ligne ferroviaire Lyon-Grenoble-Chambéry : lancement de la concertation sur le tracé du tronçon entre Saint-Fons et Grenay.
Vous avez jusqu'au 4 juin pour participer et consulter les documents disponibles 👉 tinyurl.com/2p83tznb
#LaRegionVousTransporte

6 7 2,408

Béatrice Leloup
125 posts
Follow

Béatrice Leloup reposted

SNCF Réseau @SNCFReseau · May 16

Concertation #EtoileFerroviaireLyonnaise un projet de développement de l'infrastructure ferroviaire au cœur de notre dialogue territorial.

Depuis le 28 avril, nous informons & consultons le public sur la mise à 4 voies de la ligne entre St-Fons et Grenay.

1.3.4 Campagnes Facebook et Instragram

SNCF Réseau
Publié par Paragone · 27 avril 16:23 ·
[#EtoileFerroviaireLyonnaise] De nouvelles voies ferroviaires entre Saint-Fons et Grenay pour permettre la circulation de plus de trains et améliorer votre quotidien !
Informez-vous et donnez votre avis sur le projet jusqu'au 4 juin !
DEMAIN
MIEUX CIRCULER
ÉTOILE
FERROVIAIRE
LYONNAISE
PROJET DE
MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS
ET GRENAY
PRÉPARONS LES MOBILITÉS
DE DEMAIN
DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023,
PARTICIPEZ À LA CONCERTATION !
www.etoileferroviairelyonnaise.fr
ETOILEFERROVIAIRELYONNAISE.FR
Inscrivez-vous aux ateliers ici
Dans le cadre de la concertation publique sur le projet de mise à quatre v...
En savoir plus
Voir les statistiques et les publicités
Booster la publication

SNCF Réseau
Publié par Paragone · 9 mai 16:14 ·
[#EtoileFerroviaireLyonnaise] De nouvelles voies ferroviaires entre Saint-Fons et Grenay pour permettre la circulation de plus de trains et améliorer votre quotidien !
Informez-vous et donnez votre avis sur le projet jusqu'au 4 juin
DEMAIN
MIEUX CIRCULER
ÉTOILE
FERROVIAIRE
LYONNAISE
PROJET DE
MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS
ET GRENAY
PRÉPARONS LES MOBILITÉS
DE DEMAIN
DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023,
PARTICIPEZ À LA CONCERTATION !
www.etoileferroviairelyonnaise.fr
ETOILEFERROVIAIRELYONNAISE.FR
Je donne mon avis
En savoir plus
Inscrivez-vous aux ateliers et aux permanences

1.4 Courriers et e-mailings

• Un courrier envoyé le 28 mars 2023 aux élus des communes directement concernées

• Un courrier envoyé le 14 avril 2023 à 90 élus et parlementaires sur le périmètre de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise

• Un mail personnalisé (avec flyer joint et invitation à relayer) adressé aux parties prenantes rencontrées en phase préparatoire.

DocuSign Envelope ID: 90E283AF-D272-446E-8C69-35A560F99CE3

DIRECTION GÉNÉRALE CLIENTS ET SERVICES
DIRECTION TERRITORIALE AUVERGNE-RHONE-ALPES
Immeuble Le Dauphiné
78 Rue de la Villette - 69425 LYON CEDEX 03

Monsieur Gilles GASCON
Maire
Mairie de Saint-Priest
14, place Charles-Ottina
69800 Saint-Priest

Lyon, le 28 mars 2023

n.réf. : PCDT.lpo.nga – D2023-125
Affaire suivie par louis.poidevin@reseau.sncf.fr

Objet : Projet de mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Monsieur le Maire,

En tant que Maitre d'Ouvrage, SNCF Réseau pilote le projet dont les études sont co-financées par l'Etat, la Région, la Métropole de Lyon.

L'objectif fixé par les financeurs de ce projet est de contribuer au développement du mode ferroviaire autour de Lyon : la grande vitesse, le fret, et bien sûr le déploiement d'un RER métropolitain, avec à terme un objectif de desserte toutes les 15' sur la première couronne et toutes les 30' sur la seconde couronne, en heure de pointe.

Ce projet de mise à 4 voies, identifié comme prioritaire à l'issue du débat public sur le « Nœud ferroviaire Lyonnais » en 2019, a été confirmé comme tel par une Décision Ministérielle du 18/01/2021, puis par le Comité des Grands Partenaires de l'EFL en juillet 2022, et, plus récemment, dans le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures paru en février 2023.

Mes équipes ont eu l'occasion d'échanger avec vous à deux reprises autour de ce projet, lors de réunions auxquelles vous avez associé certains de vos élus et vos services :

- Dans un premier temps, pour partager les principaux enjeux de mobilité et les dynamiques d'évolution de votre commune, les finalités et le calendrier du projet ferroviaire, et la démarche de concertation proposée par SNCF Réseau pour contribuer à l'élaboration et l'adaptation du projet jusqu'à la phase d'enquête publique prévue en 2025.

  Cette concertation s'inscrira en deux étapes : une première étape axée sur le choix d'un tracé de référence et une seconde sur les modalités d'insertion du tracé retenu dans son environnement.

...

DocuSign Envelope ID: 90E283AF-D272-446E-8C69-35A560F99CE3

Dans un second temps, pour vous présenter :

- Les variantes de tracé proposées à la concertation, avec l'identification d'une variante alternative à celle élaborée lors de la première étude de faisabilité présentée lors du débat public de 2019.

- Les propositions détaillées de modalités d'information du public et de concertation.

En cohérence avec les enjeux d'amélioration de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine de Lyon et les décisions précitées, les partenaires du projet (Etat, Région, Métropole de Lyon) ont acté début mars 2023 que la première étape de concertation sur les variantes de tracé devait être lancée au plus tôt, afin de respecter le calendrier fixé pour la réalisation des études et l'objectif d'une réalisation de l'enquête d'utilité publique courant 2025.

Le besoin exprimé par les communes de finaliser les modalités détaillées d'organisation a également été entendu. Les partenaires ont ainsi convenu du calendrier et des modalités suivantes :

- Concertation publique du 24 avril au 2 juin 2023.

- Réunion d'ouverture le 26 avril 2023 à partir de 18h30 (lieu à confirmer).

- Réunion de clôture le 1er juin 2023 à partir de 18h30 (lieu à confirmer).

- Ateliers et/ou permanences dans les 5 communes directement concernées par le projet d'infrastructure

- Un dossier d'information support de la concertation sera mis à disposition du public et transmis préalablement aux communes concernées dans la première quinzaine d'avril.

- Le public pourra également s'informer et s'exprimer sur le site internet dédié au projet, via des registres papier en mairie, ou par courrier.

- Les réunions et ateliers seront précédés par une phase d'information et de mobilisation du public – communiqué et annonces de presse, campagne sur les réseaux sociaux. Les riverains plus spécifiquement concernés par le projet seront informés directement par la distribution de dépliants dans les boites aux lettres. Début avril, un kit de communication sera mis à la disposition de chaque commune pour relayer cette information si elle le souhaite.

Le cabinet Nicaya Conseil, que nous avons mandaté pour nous accompagner dans cette concertation, est chargé de préciser, en coordination avec chaque commune concernée, les modalités pratiques de la concertation locale, notamment les dates et lieux des ateliers et des permanences. Nous vous remercions par avance de l'accueil que vous pourrez leur réserver.

Mes équipes restent à votre disposition pour poursuivre la préparation de cette première étape de concertation que nous souhaitons la plus large et la plus ouverte possible et vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

Béatrice LELOUP

DocuSigned by:
LELOUP Béatrice
0DCF639C917B434...

Directrice Territoriale

DIRECTION GÉNÉRALE CLIENTS ET SERVICES
DIRECTION TERRITORIALE AUVERGNE-RHONE-ALPES
Immeuble Le Dauphiné
78 Rue de la Villette - 69425 LYON CEDEX 03

Madame Caroline ABADIE
Députée
PERMANENCE PARLEMENTAIRE
23, rue Victor Hugo
38200 Vienne

Lyon, le 14 avril 2023

n.réf. : Pcdt.lpo.nga – D2023 – 152
Affaire suivie par louis.poidevin@reseau.sncf.fr

Objet : Projet de mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Madame la Députée,

SNCF Réseau est maître d'ouvrage du projet de mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay de la ligne ferroviaire Lyon – Grenoble, dont les études sont co-financées par l'Etat, la Région, la Métropole de Lyon.

L'objectif de cette opération est de contribuer au développement de la mobilité ferroviaire à l'échelle de l'agglomération urbaine de Lyon et notamment au déploiement d'un RER métropolitain, avec un objectif cible de desserte au ¼ d'heure sur la première couronne et à la ½ heure sur la seconde couronne.

Ce projet de mise à 4 voies, identifié comme prioritaire à l'issue du débat public sur le « Nœud ferroviaire Lyonnais » de 2019, a été confirmé par la Décision Ministérielle du 18/01/2021, puis par le Comité des Grands Partenaires de l'Etoile Ferroviaire de Lyon (EFL) de juillet 2022. Il a également fait l'objet de recommandations positives du Conseil d'Orientation des Infrastructures à l'attention du gouvernement en février 2023.

Dans le cadre de la conduite du projet de mise à 4 voies, SNCF R a prévu plusieurs séquences de concertation :

- Une première séquence axée sur le choix d'un tracé de référence parmi différentes variantes étudiées ;
- Une seconde phase qui portera plus en détail sur les modalités d'insertion du tracé de référence.

…

En cohérence avec les enjeux d'amélioration de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine de Lyon et des décisions précitées, les partenaires du projet (Etat, Région, Métropole de Lyon) ont, début mars 2023, acté que la première séquence de concertation sur les variantes de tracé devait être lancée au plus tôt, dans l'objectif de l'engagement de l'Enquête d'Utilité Publique courant 2025.

Cette première séquence de concertation est prévue pour se dérouler selon les principes et modalités suivants :

- Concertation publique du 24 avril au 4 juin 2023 ;
- Réunion d'ouverture le 26 avril 2023 à 18h30, salle Joliot Curie, 68 Bd Irène Joliot Curie à Vénissieux ;
- Réunion de clôture le 1er juin 2023 à 18h30, salle Concorde, 10 Av. de la Gare, à Saint-Priest;
- Ateliers et permanences dans les 5 communes directement concernées par le projet d'infrastructure (Vénissieux, St-Priest, Mions, St-Pierre-de-Chandieu, Grenay) ;
- Information du public via un dossier d'information support de la concertation, qui sera mis à disposition du public et transmis préalablement aux communes concernées ;
- Recueil des avis via le site internet dédié au projet, des registres papier en mairie et par courrier.

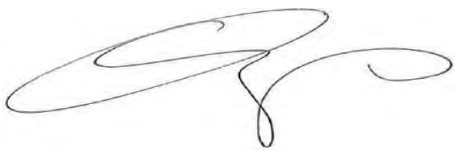
Les informations détaillées concernant le projet sont disponibles **sur le site https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/.**

Les études relatives à d'autres projets ferroviaires sur l'EFL se poursuivent actuellement avec le soutien des partenaires du projet (Etat, Région, Métropole de Lyon).

Avec mes équipes, nous nous tenons à votre disposition pour toute information complémentaire que vous souhaiteriez.

Je vous prie de croire, Madame la Députée, à l'assurance de ma considération distinguée.

Béatrice LELOUP



Directrice Territoriale

De: "ULRICH-MICHEL Catherine (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT AURA - PPE)" <catherin.michel@reseau.sncf.fr>
Date: 17 avril 2023 à 18:48:00 UTC+2
À: XXXX

Objet: SNCF Réseau : mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay

Messieurs,

Nous nous sommes rencontrés récemment pour évoquer ensemble les enjeux, les perspectives et les variantes étudiées dans le cadre du **projet de mise à 4 voies de la section ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay,** dont SNCF Réseau est maitre d'ouvrage.

Comme annoncé, **une première phase de concertation publique portant sur ces variantes va s'ouvrir, à partir du 24 avril et jusqu'au 4 juin 2023**.

Elle s'articule autour :

1. d'une réunion d'ouverture le 26 avril à 18h30 à Vénissieux, Salle Joliot Curie - 68 Boulevard Irène Joliot
2. d'ateliers et permanences individuelles dans chacune des communes concernées par le projet (Vénissieux, St-Priest, Mions, St-Pierre-de-Chandieu, Grenay), sur inscription
3. d'une réunion de clôture le 1er juin à 18h30 à Saint-Priest, Salle Concorde - 10 avenue de la Gare

Vous trouverez le détail des dates, horaires et lieux des ateliers et permanences dans le dépliant ci-joint.
Les inscriptions aux ateliers et permanences se feront via le site internet : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/
.
Le dossier de concertation est téléchargeable sur le site internet : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/, et sera également mis à disposition dans chaque mairie et lors des ateliers et permanences.

Le public sera invité à s'informer, participer et s'exprimer : via les réunions, ateliers et permanences ; sur le site internet ; sur des registres papiers disponibles en mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay ; par courrier postal à l'attention de SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03.

La publicité de cette concertation sera assurée en amont par différents moyens complémentaires : communiqués de presse et annonces presse, campagne réseaux sociaux, distribution de dépliants dans les boîtes aux lettres des riverains, affichages …

Nous vous invitons bien sûr à venir participer et contribuer à cette concertation, et si vous le souhaitez, à la relayer largement autour de vous, à l'aide du dépliant ci-joint.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,
Bien cordialement.

CATHERINE ULRICH-MICHEL
Responsable de projets Etoile Ferroviaire Lyonnaise
<image001.png>
SNCF RESEAU – DIRECTION GENERALE CLIENTS ET SERVICES
DIRECTION TERRITORIALE AUVERGNE-RHONE-ALPES – POLE PROSPECTIVE ET EMERGENCE
78, rue de la Villette - 69425 LYON Cedex 03
TÉL. : +33 (0)6 25 26 36 31

<image002.png>
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

Interne SNCF Réseau
<20230411_SNCFR_EFL_Flyer_A4.pdf>

Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. L'intégrité de ce message n'étant pas assurée sur Internet, la SNCF ne peut être tenue responsable des altérations

qui pourraient se produire sur son contenu. Toute publication, utilisation, reproduction, ou diffusion, même partielle, non autorisée préalablement par la SNCF, est strictement interdite. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, merci d'en avertir immédiatement l'expéditeur et de le détruire.

This message and any attachments are intended solely for the addressees and are confidential. SNCF may not be held responsible for their contents whose accuracy and completeness cannot be guaranteed over the Internet. Unauthorized use, disclosure, distribution, copying, or any part thereof is strictly prohibited. If you are not the intended recipient of this message, please notify the sender immediately and delete it.

1.5 Dossier support de la concertation

Le dossier support de la concertation était également consultable et téléchargeable sur le site internet du projet :

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/wp-content/uploads/2023/05/20230509_SNCFR_EFL_DC_A4_web.pdf

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE
FERROVIAIRE
LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES

ENTRE SAINT-FONS
ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

DOSSIER SUPPORT DE LA CONCERTATION

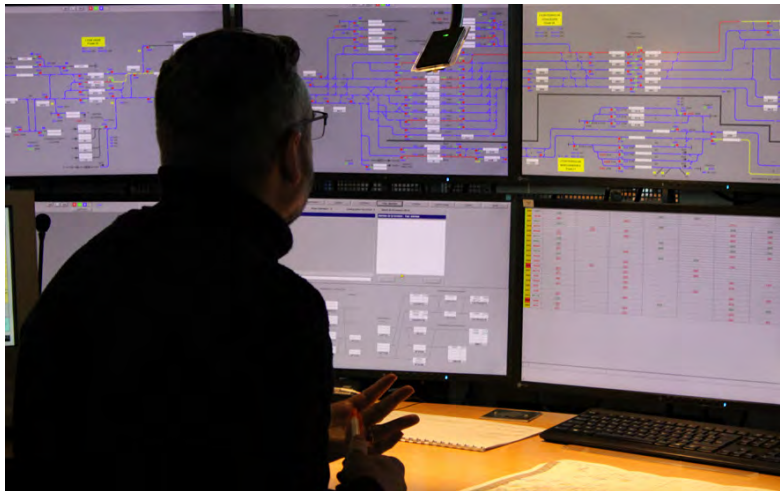
PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE
GRAND LYON

SNCF
RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



SOMMAIRE

ÉDITO 5

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY AU SEIN DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE 6
L'étoile ferroviaire lyonnaise 6
Une étoile ferroviaire lyonnaise saturée 8
La mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, un projet prioritaire 9

LES BÉNÉFICES DU PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY 10
Des trains voyageurs plus nombreux et plus fiables .. 10
Des gares nouvelles, modernisées et intermodales ... 10
La possibilité d'accroitre le fret ferroviaire 11
Une qualité de l'air améliorée et des emissions de CO_2 réduites 11

L'ESSENTIEL DU PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY 12
La consistance du projet 12
La prise en compte de l'environnement, enjeu majeur pour SNCF Réseau 13
L'insertion urbaine et agricole du projet, une dimension essentielle du projet 13
La maitrise du bruit, une préoccupation quotidienne 13
Le calendrier prévisionnel du projet 15
Le coût et le financement du projet 16

LES VARIANTES D'IMPLANTATIONS DE VOIE(S) PROPOSÉES À LA CONCERTATION 17
La méthodologie mise en œuvre 17
L'élaboration de variantes d'implantation 17
Le découpage de l'itinéraire en 6 tronçons 17
L'évaluation et la comparaison des variantes 19
Tronçon 1 : gare de Venissieux / pont Berliet 19
Tronçon 2 : triage fret de Venissieux / Saint-Priest 23
Tronçon 3 : gare de Saint-Priest / route de Mions 26
Tronçon 4 : Mions / route d'Heyrieux 30
Tronçon 5 : Saint-Pierre-de-Chandieu ouest 34
Tronçon 6 : Saint-Pierre-de-Chandieu / Grenay 38

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY 52
Le cadre et l'objet de la concertation 52
Une concertation sous l'égide de deux garants nommés par la commission nationale du débat public 52
Comment s'informer et participer ? 53
Les suites de la concertation 54

ÉDITO

Avec près de 8 millions d'habitants, Auvergne-Rhône-Alpes est une des régions les plus vastes et les plus peuplées d'Europe. Elle bénéficie d'un positionnement privilégié, au carrefour des grands axes de communication européens et français.

La métropole de Lyon est au cœur de la principale aire urbaine de la région, au centre d'un important réseau de métropoles et de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Bourg en Bresse, Macon, Roanne…

Les dynamiques économiques, démographiques et sociales de ces villes génèrent des besoins croissants de déplacements de personnes et de marchandises, localement, au niveau régional, au sein du territoire national et à l'international. Y répondre en intégrant les enjeux climatiques est une condition de préservation de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité du territoire.

Dans ce contexte, et au regard des enjeux de transition écologique et énergétique, un report modal massif de la route vers les modes moins émetteurs de gaz à effet de serre, dont notamment le train, apparaît essentiel. Le développement des capacités de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise est une condition nécessaire à celui des mobilités ferroviaires au bénéfice :

- d'une part des habitants et entreprises de l'aire d'attractivité de Lyon et des autres métropoles et grands pôles urbains régionaux connectés à Lyon par le train,
- d'autre part de nombreux trains de voyageurs et de marchandises, nationaux et internationaux, qui transitent par Lyon.

Dans ce cadre, la mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay constitue une première opération majeure pour contribuer à désaturer l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise et à développer les capacités de desserte ferroviaire.

Tronc commun essentiel des grands projets présentés lors du débat public de 2019 sur l'Étoile ferroviaire lyonnaise et reconnue comme une des premières opérations à engager, elle permettra de développer l'offre ferroviaire périurbaine en direction de Bourgoin Jallieu, l'offre régionale vers Grenoble et Chambéry, le fret ferroviaire local et de transit et enfin l'offre de la ligne à grande vitesse Paris - Marseille.

Les études préliminaires conduites par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, ont permis de définir différentes variantes d'implantation des voies supplémentaires envisagées entre St-Fons et Grenay.

Conformément à la décision de la Commission nationale du débat public et aux engagements pris dans sa décision du 11 décembre 2019 de poursuivre la dynamique de concertation sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP, SNCF Réseau, en accord avec les partenaires cofinanceurs des études (État, Région et Métropole de Lyon), a décidé d'engager, à compter du 24 avril et jusqu'au 4 juin 2023, une concertation afin de permettre au public de s'informer et de s'exprimer sur le projet et sur les différentes variantes d'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) envisagées.

À l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage et ses partenaires retiendront une variante préférentielle pour le positionnement de la (des) voie(s) supplémentaire(s), dont les modalités d'insertion feront l'objet d'études complémentaires et d'une nouvelle phase de concertation (horizon fin 2023), en vue de l'enquête d'utilité publique, prévue en 2025.

La concertation qui s'ouvre est suivie par deux garants indépendants mandatés par la Commission Nationale du Débat Public, M. Jean-Claude Ruysschaert et Mme Barbara Serrano. Ils veilleront tout au long de la période de concertation à la bonne information du public, à la prise en considération des avis exprimés et à la qualité des réponses apportées au public.

Avec cet important dispositif d'information et d'échange, SNCF Réseau, l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Métropole de Lyon souhaitent que la concertation permette à chaque habitant de s'informer sur le projet, d'exprimer son avis sur les variantes proposées à la concertation et d'échanger avec le maître d'ouvrage.

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
La Région Auvergne-Rhône-Alpes
MÉTROPOLE GRAND LYON
SNCF RÉSEAU
Cofinancé par l'Union européenne Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY AU SEIN DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

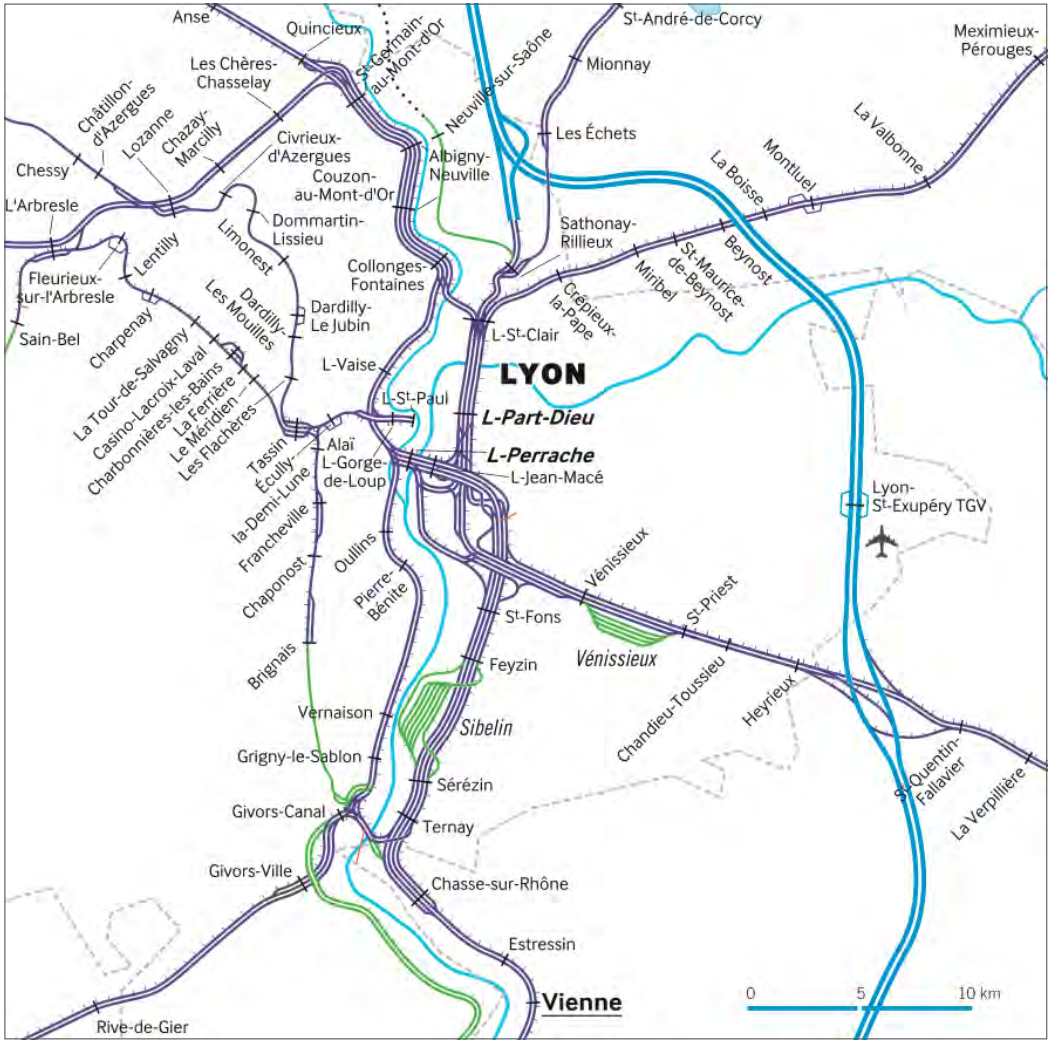
L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

Avec ses 772 km de voies ferrées, empruntées chaque jour par 1 150 trains, l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) joue un rôle majeur dans l'organisation des circulations voyageurs et marchandises à l'échelle régionale, nationale et internationale.

L'EFL est un point structurant pour les dessertes voyageurs et fret :

- Pour les voyageurs régionaux, d'importants trafics TER convergent dans l'EFL parmi lesquels, des axes très fréquentés, comme Lyon - Saint-Étienne, Lyon - Mâcon – Dijon, Lyon - Grenoble, Lyon – Valence, ou Lyon – Ambérieu…
- Pour les voyageurs nationaux et internationaux, l'axe rhodanien constitue une véritable colonne vertébrale des liaisons à grande vitesse et Intercités. Il assure des relations entre les régions du quart sud-est de la France, la région parisienne et l'ensemble des grandes régions françaises. Il voit également passer des relations longue distance avec l'ensemble des pays frontaliers et au-delà. L'EFL remplit, dans son périmètre, la fonction de « hub voyageurs ».
- Pour le transport de fret, l'EFL se situe à la croisée de deux corridors européens de fret et ses plateformes logistiques constituent des centres importants pour le fret ferroviaire.

L'EFL conditionne donc à la fois la performance de la mobilité voyageurs et marchandises sur la longue distance, et l'efficacité des liaisons avec les pôles urbains proches de l'agglomération lyonnaise et des autres principales métropoles de la région.


Anse
Quincieux
St-Germain-au-Mont-d'Or
St-André-de-Corcy
Meximieux-Pérouges
Les Chères-Chasselay
Neuville-sur-Saône
Mionnay
Châtillon-d'Azergues
Lozanne
Chazay-Marcilly
Civrieux-d'Azergues
Couzon-au-Mont-d'Or
Albigny-Neuville
Les Échets
La Valbonne
Montluel
La Boisse
Chessy
L'Arbresle
Dommartin-Lissieu
Limonest
Sathonay-Rillieux
St-Maurice-de-Beynost
Beynost
Miribel
Lentilly
Fleurieux-sur-l'Arbresle
Collonges-Fontaines
Crépieux-la-Pape
Dardilly
Les Mouilles
Dardilly-Le Jubin
L-St-Clair
Sain-Bel
Charpenay
LYON
L-Vaise
La Tour-de-Salvagny
Casino-Lacroix-Laval
Charbonnières-les-Bains
La Ferrière
Le Méridien
Les Flacheres
L-St-Paul
L-Part-Dieu
Tassin-la-Demi-Lune
Écully
Alaï
L-Gorge-de-Loup
L-Perrache
L-Jean-Macé
Lyon-St-Exupéry TGV
Francheville
Chaponost
Oullins
Pierre-Bénite
Vénissieux
St-Priest
St-Fons
Vénissieux
Feyzin
Brignais
Chandieu-Toussieu
Heyrieux
Vernaison
Sibelin
St-Quentin-Fallavier
La Verpillière
Grigny-le-Sablon
Sérézin
Givors-Canal
Ternay
Givors-Ville
Chasse-sur-Rhône
Estressin
Vienne
Rive-de-Gier
0
5
10 km

UNE ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE SATURÉE

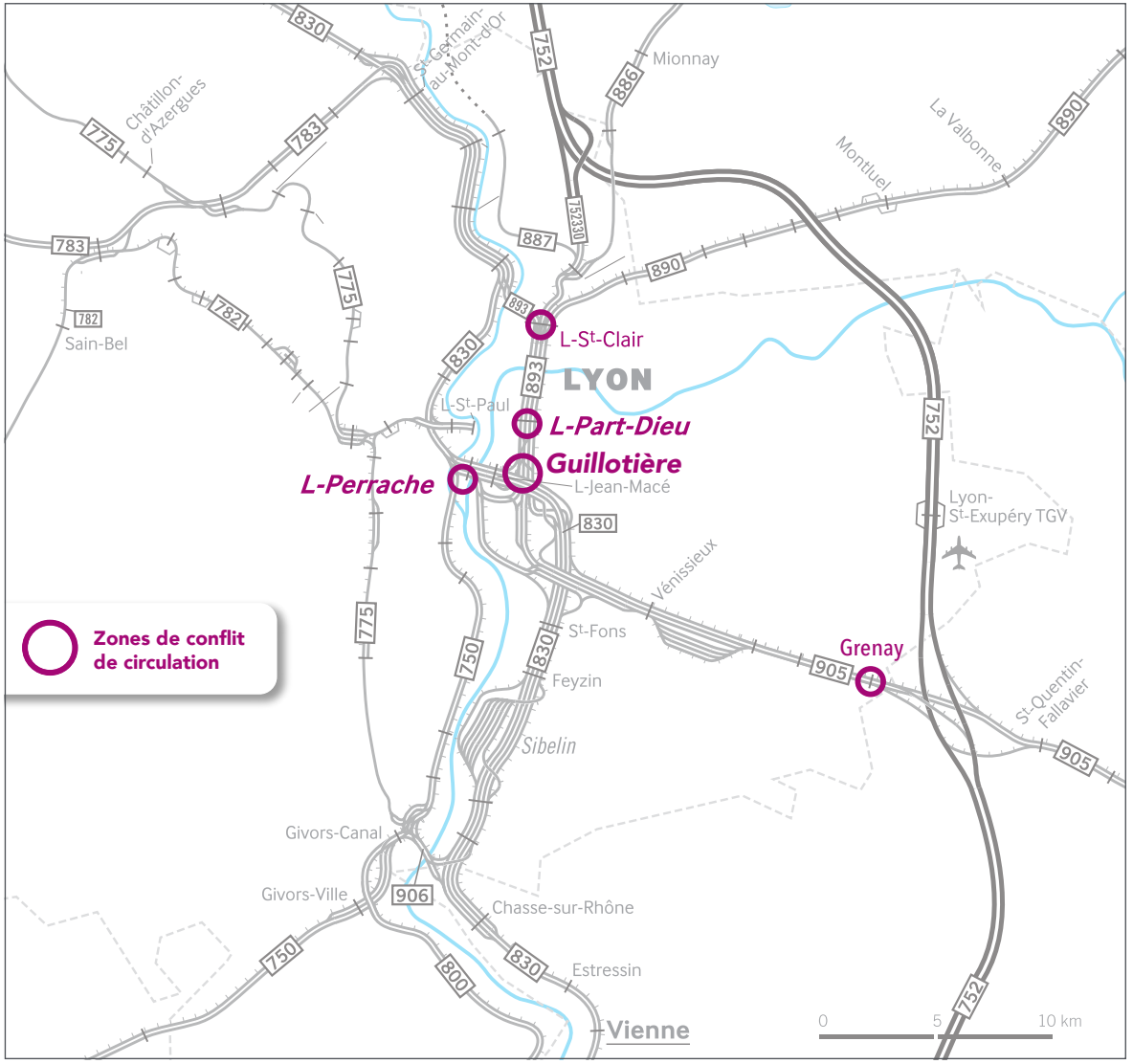
À la convergence de 15 lignes ferroviaires, avec un trafic en constante augmentation (notamment +60% de trafic TER en 15 ans), l'EFL est aujourd'hui congestionnée aux heures de pointe. Les secteurs les plus contraints sont :

- La section centrale nord-sud entre le quartier de Saint-Clair (Caluire et Cuire) et Saint-Fons, passant par la gare de Lyon-Part-Dieu ;
- La section entre Saint-Fons et Grenay, zone de raccordement entre la LGV Paris - Marseille et la ligne classique Lyon–Grenoble, où la circulation ferroviaire se concentre progressivement sur 4, puis 3 puis 2 voies ;
- La gare de Lyon-Part-Dieu elle-même, première gare de France pour les correspondances, conçue pour recevoir près de quatre fois moins de voyageurs qu'elle n'en accueille aujourd'hui (à savoir 125 000 personnes en transit quotidien).

D'une part, cette situation génère retards et effets en cascade en cas d'aléas et d'autre part elle ne permet pas d'accueillir de trains supplémentaires. Un plan de modernisation de l'EFL[1], engagé sur la période 2015-2025, vise à permettre d'améliorer la qualité de service aux usagers sur le court terme, à trafic ferroviaire constant.

Ainsi, entre 2015 et 2025, 32 chantiers ont été réalisés ou seront engagés pour résoudre les problèmes les plus urgents de saturation. Cependant, ce plan de modernisation n'a pas vocation à répondre à l'augmentation du trafic ferroviaire attendue sur le long terme, à savoir le doublement du trafic fret et voyageurs à l'horizon 2050.

C'est pourquoi, SNCF Réseau a présenté, à l'occasion d'un grand débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public[2] d'avril à juillet 2019, différents projets ferroviaires visant à développer la capacité de l'étoile lyonnaise pour pouvoir accueillir plus de trains.



[1] Pour en savoir plus sur le plan de modernisation 2015-2025 : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/agir-aujourdhui/
[2] Pour en savoir plus sur le débat public de 2019 : https://www.noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/

LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY, UN PROJET PRIORITAIRE

Parmi les projets présentés lors du débat public, la mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble sur la section entre Saint-Fons et Grenay a été considérée par les participants au débat comme **un projet majeur et déterminant pour décongestionner ce secteur de l'EFL et augmenter ainsi l'offre de services**, tant pour les voyageurs du quotidien ou grandes lignes, que pour les marchandises.

En effet, cette section entre Saint-Fons et Grenay est empruntée chaque jour par 200 trains aux caractéristiques différentes :

- 75% d'entre eux sont des TER ;
- 15% des trains grandes lignes ;
- 10% des trains de fret.

À ces nombreux trains s'ajoutent des mouvements de trains sans voyageurs entre les gares et le centre de maintenance de Vénissieux.

Cette multiplicité et cette hétérogénéité des circulations sur deux ou trois voies impliquent une exploitation particulièrement complexe et peu robuste (un incident mineur génère des retards par effet boule de neige, voire des annulations), et surtout limite la quantité de trains pouvant circuler sur la ligne, les trains les plus rapides ne pouvant pas doubler les trains les plus lents.

La mise à 4 voies de la section, qui permettra de dédier 2 voies aux circulations dites «lentes» (TER omnibus et fret) et 2 autres voies aux circulations «rapides (trains grandes lignes et TER directs), contribuera à résorber ainsi l'un des principaux «goulets d'étranglement» de l'EFL. En conséquence, l'exploitation ferroviaire étant facilitée, les **circulations seront fiabilisées** et la section pourra accueillir plus de trains.

C'est pourquoi, dans sa décision du 11 décembre 2019 faisant suite au débat public sur l'EFL, SNCF Réseau a exprimé sa volonté de poursuivre en priorité les études pour la mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay. La décision ministérielle du 18 janvier 2021 a confirmé la volonté de l'État que les «premières études préalables à la déclaration d'utilité publique soient lancées pour la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, en portant notamment une attention particulière aux enjeux d'insertion».

LES BÉNÉFICES DU PROJET
DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

En accroissant la capacité ferroviaire et en fiabilisant les circulations, le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay vise à :

- **Améliorer la qualité de vie et la santé des habitants de l'agglomération lyonnaise** : le train pourra constituer une véritable alternative à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien, ce qui permettra d'améliorer la qualité de l'air et de réduire le temps passé dans la congestion routière. En effet, aujourd'hui, plus de 80% des déplacements quotidiens pour aller travailler ou étudier sont effectués en voiture, sur des réseaux routiers bien souvent congestionnés, avec des impacts considérables en termes de stress, de consommation d'énergie, de pollution ou de consommation d'espace. Le SRADDET porte l'ambition d'offrir des dessertes de type RER au sein des grands bassins urbains de la région ;
- **Répondre aux enjeux de transition énergétique** : le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, en cohérence avec les ambitions nationales et européennes et avec la programmation des autres grands projets, en particulier la réalisation des accès alpins français pour la liaison Lyon-Turin.
- **Conforter le dynamisme économique régional** : le projet permettra de développer les liens entre les grands pôles urbains régionaux et nationaux en facilitant leur accès aux grandes liaisons nationales et européennes. Cette ambition est exprimée dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable des Territoires (SRADDET) adopté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes en décembre 2019, qui soutient les grands projets de liaisons interrégionales pour conforter l'ouverture des territoires de la région, en exprimant les grandes priorités de développement pour le fret comme pour les voyageurs ;

DES TRAINS DE VOYAGEURS PLUS NOMBREUX ET PLUS FIABLES

Le passage à 4 voies de la section entre Saint-Fons et Grenay rendra possible l'exploitation, sur cette section, par « tubes » de circulation. Deux voies pourront être dédiées aux circulations rapides (TGV, TER directs) et deux voies pourront être dédiées aux circulations plus lentes (TER omnibus, fret). Cette exploitation en « tubes » :

- concourra à rendre possible le doublement du nombre de TGV, à améliorer les liaisons des TER rapides de / et vers Chambéry ou Grenoble et le développement du fret ferroviaire. Elle est l'une des conditions nécessaires au déploiement progressif du RER Lyonnais, avec un objectif de trains cadencés au ¼ d'heure en heures de pointe sur la première couronne de l'agglomération lyonnaise, jusqu'à Bourgoin-Jallieu ;
- fiabilisera les circulations, avec pour effet de réduire les retards et les annulations de trains grâce à un retour à la normale plus rapide qu'aujourd'hui en cas de perturbations.

DES GARES NOUVELLES, MODERNISÉES ET INTERMODALES

Le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay est l'occasion, pour l'ensemble des partenaires du projet, de repenser le rôle et le fonctionnement des gares sur le territoire, dans l'objectif de renforcer leur attractivité : augmentation des dessertes, accessibilité, intermodalité, enjeux portés, indépendamment du projet de mise à 4 voies, par la Région, la Métropole de Lyon et Sytral Mobilités.

Ainsi, il permettra une desserte optimisée de la future **halte "Portes du Dauphiné" à Chandieu-Toussieu**, à l'étude. Le passage de 2 à 3 gares sur cette partie de l'axe permettra de mieux desservir les territoires de l'est lyonnais et de mieux répartir la fréquentation de chacune d'entre elles.

En accompagnement du projet ferroviaire, l'ambition des acteurs de la mobilité sur le territoire est de d'améliorer l'intermodalité. Dans le même temps, une démarche d'amélioration de l'intermodalité en gare sera engagée, qu'il s'agisse de cheminements piétons, d'aménagements et stationnements cyclables (le Plan Vélo de la Métropole de Lyon, déployé depuis 2020 a pour objectif de multiplier par trois le nombre de déplacements à vélo en 2026), d'offre de bus, d'aménagement de parking-relais (P+R) voitures, vélos, covoiturage et autopartage.

En particulier, le schéma directeur des parking-relais du territoire métropolitain en cours d'élaboration permettra de définir les besoins de stationnement supplémentaires (voitures + vélos) aux horizons 2030 et 2040, dans une approche multimodale de la demande de mobilité vers/depuis les gares.

LA POSSIBILITÉ D'ACCROITRE LE FRET FERROVIAIRE

Le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay permettra également de libérer, sur cette section, des créneaux de circulation pour les trains de marchandises du nord vers le sud de la France ou de l'Europe et vers l'Italie, en lien avec les besoins des corridors européens et nationaux et les besoins de dessertes locales du Port Edouard Herriot et de la plateforme de transport combine de Vénissieux-Saint-Priest.

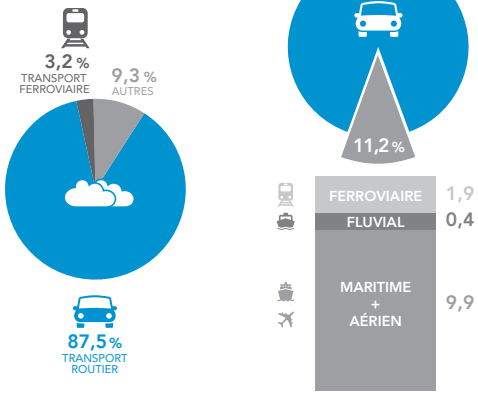
L'ambition portée à l'échelle nationale et régionale est de doubler la part modale du ferroviaire, de 9 à 18% du trafic total de marchandises..

UNE QUALITÉ DE L'AIR AMÉLIORÉE ET DES ÉMISSIONS DE CO_2 RÉDUITES

En favorisant le report modal vers le train, le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay contribue à répondre aux enjeux de lutte contre le dérèglement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air, avec ses répercussions positives en matière de santé publique et de cadre de vie.
En effet, en tant que moyen de déplacement de grande capacité affichant les émissions de CO_2 et de pollution de l'air les plus faibles, le train est une solution de transport durable, notamment reconnue par les experts climatiques, du GIEC[1].

- Un voyageur TGV émet 80 fois moins de CO_2/km qu'un voyageur empruntant un vol moyen-courrier et 50 fois moins qu'un voyageur dans une voiture sur une longue distance.

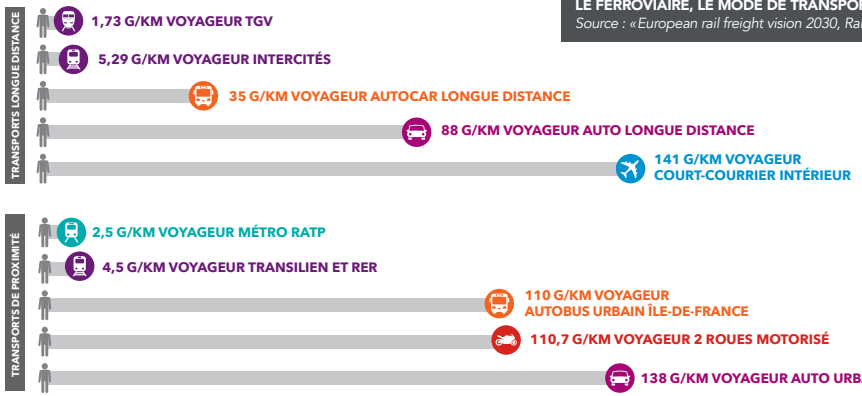
- Un train de fret transporte en moyenne plus de 500 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 40 camions et émet 9 fois moins de CO_2/km en moyenne qu'un poids lourd pour une même masse transportée.



ÉMISSIONS D'OXYDES D'AZOTE (NO_x) PAR MODE DE TRANSPORT EN FRANCE

ÉMISSIONS DE PARTICULES ($PM_{2,5}$) PAR MODE DE TRANSPORT EN FRANCE

LE FERROVIAIRE, LE MODE DE TRANSPORT POLLUANT LE MOINS L'AIR
Source : «European rail freight vision 2030, Rail freight forward», 2018.



ÉMISSION (EN g CO_2) POUR UN VOYAGEUR PARCOURANT 1 KM EN FRANCE - *Source : SNCF 2020, selon le «Guide méthodologique Information GES des prestations de transports» du Ministère de la transition écologique, et de la base carbone de l'ADEME*

[1] GIEC : groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

L'ESSENTIEL DU PROJET
DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

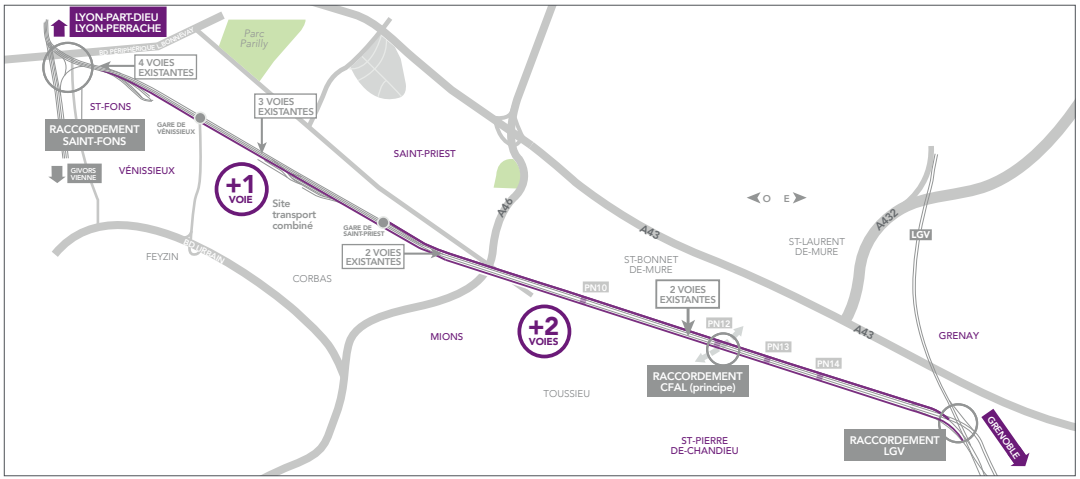
LA CONSISTANCE DU PROJET

Le projet consiste à passer à 4 voies la ligne Lyon-Grenoble sur les 19 km situés entre Saint-Fons et Grenay, autrement dit à créer :

- **1 voie de la gare de Vénissieux à celle de Saint-Priest**, où 3 voies existent déjà ;
- **2 voies entre la gare de Saint-Priest et Grenay**, jusqu'à la zone de raccordement à la LGV, où 2 voies existent actuellement.

Les trains rapides (TGV et TER directs) circuleront sur 2 voies dédiées, les trains «lents» (TER omnibus et fret) sur 2 autres voies. À l'est de la gare de Saint-Pierre-de-Chandieu, une dénivellation (un tunnel ou un pont) permettant à une voie ferrée de croiser les autres en passant au-dessus ou au-dessous sera réalisée afin de préparer les raccordements et de répartir différemment les voies affectées aux trains lents et aux trains rapides.

Des études complémentaires sont réalisées en parallèle pour le doublement, sur le territoire de la commune de Saint-Fons, des voies de raccordement, qui permettra de relier directement à la ligne Lyon-Grenoble les trains en provenance du sud (aujourd'hui, les trains doivent entrer dans Lyon pour y faire demi-tour, générant davantage de saturation).



Les résultats de ces études, dès qu'ils seront connus, feront l'objet d'une concertation spécifique.

Le projet anticipera de principe la possibilité de se raccorder au tracé d'un futur contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), dont la partie Nord a été déclarée d'Utilité Publique.

La suppression de quatre passages à niveau sur la section (PN 10 à 14) était déjà prévue dans le cadre du plan de mobilisation. Le PN 11 a été supprimé, la suppression des PN 10 et 13 est programmée, les PN 12 et 14 seront remplacés par des franchissements par pont-rail ou pont-route (passage au-dessus ou en dessous de la voie ferrée) au plus tard d'ici la mise en service du projet. En effet, les nouvelles infrastructures ne sont réglementairement pas compatibles avec l'existence de passages à niveau.

LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT, ENJEU MAJEUR POUR SNCF RÉSEAU

Le projet s'inscrit dans une démarche qui vise à maîtriser les incidences sociales, économiques et environnementales (eaux souterraines notamment) des aménagements. Cette démarche se traduit notamment par la recherche, au fur et à mesure de l'avancement des études, de solutions pour éviter, autant que possible, ses impacts négatifs, et/ou de réduire ou compenser ses impacts résiduels n'ayant pu être évités. La démarche consiste également à mettre en valeur et amplifier les incidences positives du projet.

Cette démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) s'appuie sur un diagnostic initial précis, permettant d'évaluer les impacts du projet à l'échelle très locale et de définir les mesures de réduction ou de compensation nécessaires. Cet état initial, ainsi que les impacts du projet, font l'objet de l'étude d'impact, programmée en 2024, à l'issue de la concertation sur les variantes de tracé.

L'INSERTION URBAINE ET AGRICOLE DU PROJET, UNE DIMENSION ESSENTIELLE DU PROJET

L'insertion du projet dans son environnement urbain et agricole concentre très fortement l'attention du maitre d'ouvrage et de ses partenaires.
La Métropole de Lyon, qui exerce la compétence d'aménagement du territoire, travaille en partenariat avec les communes concernées par le projet pour en favoriser la meilleure insertion possible. En particulier, elle conduira des études sur les meilleurs usages que doivent avoir les franchissements des voies ferrées, afin que ceux qui devront être reconstruits dans le cadre du projet ferroviaire favorisent le développement des modes actifs (marche à pied et vélo) et des transports en commun et intègrent les besoins des trafics routiers.

LA MAÎTRISE DU BRUIT, UNE PRÉOCCUPATION IMPORTANTE

Le projet prévoit une augmentation du nombre et de la fréquence des circulations ferroviaires entre Saint-Fons et Grenay et donc potentiellement, une hausse des niveaux sonores à proximité des voies.

Cette hausse sera, au moins en partie, compensée par les progrès technologiques sur les **matériels roulants** (TGV, trains de fret, et TER). Pour autant, la problématique de la réduction du bruit est intégrée, dès les premières phases de conception du projet, aux réflexions sur le choix des tracés et l'aménagement des infrastructures. L'ensemble des scénarios proposés en concertation est compatible avec différentes solutions techniques de réduction du bruit.

Dans la première phase d'étude en cours, puis, lors de l'étude d'impact en 2024, des mesures acoustiques seront effectuées à proximité des voies pour identifier les niveaux sonores actuels. Les relevés seront utilisés dans les études de simulation pour identifier les périmètres sur lesquels les limites réglementaires pourraient être dépassées dans les perspectives de développement de trafic. Si tel était le cas, des **mesures de protection** (dispositifs anti-bruit, protections phoniques) seraient étudiées puis mises en place pour ramener les niveaux de bruit en dessous des seuils fixés par la réglementation.

Les résultats de ces études feront l'objet d'une prochaine étape de concertation avec les élus des communes et les riverains concernés.

Réduire le bruit : l'évolution du matériel roulant

Des recherches sont conduites en permanence pour réduire les émissions sonores liées au matériel roulant. Celui-ci est en constante amélioration, en particulier au niveau du freinage, ce qui permet de limiter les émissions sonores. Entre les TGV de première génération (1981) et les rames actuelles, un gain de plus de 14 décibels[1] a ainsi été constaté. Les TER et les trains de fret bénéficient également de ces évolutions technologiques.

D'ailleurs, les transporteurs (et notamment la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour les TER) intègrent des spécifications acoustiques dans les cahiers des charges de leurs matériels roulants et le déploiement de matériels ferroviaires récents moins bruyants de type Regio 2N se poursuit.

[1] L'intensité des sons est exprimée en décibels dans une échelle allant de 0 dB(A), seuil de l'audition humaine, à environ 120 dB(A), limite supérieure des bruits usuels de notre environnement.

Réduire le bruit : l'amélioration de la voie

SNCF Réseau s'efforce de mettre en œuvre des structures de voies dont les caractéristiques garantissent les meilleures performances acoustiques et vibratoires. Le choix des composants (type de rails, de fixations, de semelles sous rail ou sous traverses) permet en effet de limiter les émissions acoustiques et vibratoires. Par ailleurs, depuis plusieurs années, les rails sont désormais quasi-systématiquement soudés entre eux, ce qui supprime le bruit lié au passage des trains d'un rail à l'autre.

Quand les rails sont dégradés en surface, il est nécessaire de les meuler pour les rendre plus lisses. Depuis 2017, les marchés de meulage comprennent un critère de performance acoustique qui exige un niveau de finition de meilleure qualité acoustique en zone urbaine dense.

En outre, d'autres solutions peuvent être mises en place au cas par cas, comme la pose d'absorbeurs dynamiques sur rail (système mécanique positionné entre les traverses pour atténuer la propagation de la vibration mécanique dans le rail).

LES PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Deux types de protection sont possibles.

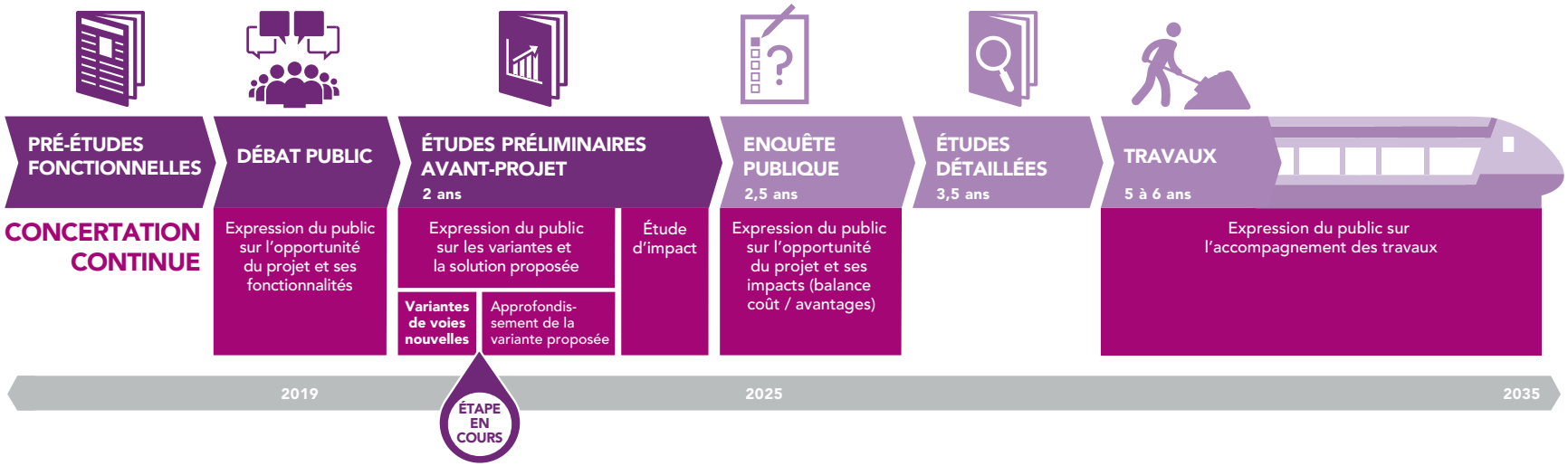
Les protections à la source, mode d'action prioritaire, sont mises en place au plus près de l'infrastructure ferroviaire. Elles prennent la forme d'écrans antibruit ou de buttes de terres (merlons). Ces aménagements offrant des niveaux de protection équivalents, le choix de l'un ou de l'autre est guidé par les emprises disponibles (l'écran occupe une faible surface) et l'opportunité de réaliser des traitements paysagers (les merlons en terre peuvent être végétalisés).

Lorsque les protections à la source ne peuvent être mises en place (en raison de leur inefficacité, du manque de place ou parce qu'elles sont économiquement déraisonnables), **l'isolation de façade** peut être proposée. Il s'agit de remplacer les fenêtres des bâtiments à protéger par des doubles vitrages à haute performance acoustique.

Les entrées d'air, les coffres de volet roulant et la ventilation sont également traités.

Des mesures acoustiques seront effectuées après la mise en service du projet : elles permettront de vérifier l'efficacité des protections et le respect des normes réglementaires. Dans le cas où les résultats mesurés montreraient que les niveaux sonores ne sont pas conformes à la règlementation, des protections complémentaires sont mises en œuvre.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



Le calendrier prévisionnel du projet vise une mise en service en 2035.
De nombreuses étapes d'études, de concertation, de mise en place des financements et de procédures réglementaires sont nécessaires pour affiner progressivement la définition du projet et faire en sorte qu'il s'insère au mieux sur le territoire et dans son environnement. Tout ceci explique que le lancement des travaux est aujourd'hui prévu à l'horizon 2030.

Les **études pré-fonctionnelles**, réalisées de 2013 à 2018, ont consisté à étudier la faisabilité de la mise à 4 voies de la section de ligne entre Saint-Fons et Grenay.

Dans sa séance du 3 octobre 2018, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), saisie par SNCF Réseau à la demande de la Ministre chargée des Transports, a décidé de lancer un débat public afin que chacun puisse s'exprimer notamment sur l'opportunité de ce projet et sur les principes d'aménagements proposés.

En réponse aux conclusions du débat, SNCF Réseau a, dans sa décision du 11 décembre 2019, exprimé sa volonté de poursuivre les **études préliminaires** de la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.

C'est le résultat de ces études qui est aujourd'hui porté à la concertation à travers la présentation des différentes variantes d'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) envisagées. Cette concertation permettra au maître d'ouvrage et à ses partenaires de retenir une variante préférentielle pour le positionnement des voies supplémentaires.

Une nouvelle série d'études, plus précises, dites « **études d'avant-projet sommaire** » seront approfondies sur cette variante retenue, de manière à préciser les modalités de son insertion dans son environnement territorial.

Les résultats de ces études feront également l'objet d'une concertation afin d'ajuster les mesures proposées. Sur cette base, une **étude d'impact** qui caractérise et évalue les incidences du projet sur l'environnement territorial du projet, sera réalisée en vue de constituer le dossier d'enquête qui fera l'objet d'une enquête d'utilité publique, envisagée en 2025. La déclaration d'utilité publique confèrera une existence officielle à la décision de « faire le projet », et définira la nature et le périmètre des travaux projetés. Elle aura également pour objet la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les besoins liés à la réalisation des aménagements du projet. Elle rendra en outre possible l'achat, par le maître d'ouvrage du projet, des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux du projet déclaré d'utilité publique.

Si le projet est déclaré d'utilité publique, les **études détaillées** (études de niveau « Avant-Projet Détaillé » puis de niveau « PROJET »), pourront alors être engagées pour fixer définitivement les caractéristiques et les dimensions des différents travaux à réaliser et produire les Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) qui seront chargées d'effectuer ces travaux.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

Le coût du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay a été évalué globalement à environ 1 milliard €. Cet investissement comprend les études, les procédures, les travaux, la reconstruction des ponts lorsque nécessaire, la compensation des impacts,…. Les études en cours et à venir permettront de préciser ce chiffrage.

Les études préliminaires engagées à la suite du débat public de 2019 sur l'EFL, d'un montant de 6,5 M€, ont été financées par les partenaires du projet :

- L'Europe, à hauteur de 32 % ;
- L'État, à hauteur de 26% ;
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes, à hauteur de 28% ;
- La Métropole de Lyon, à hauteur de 14%.

LES VARIANTES D'IMPLANTATIONS DE VOIE(S) PROPOSÉES À LA CONCERTATION

LA MÉTHODOLOGIE MISE EN ŒUVRE

L'ÉLABORATION DE VARIANTES D'IMPLANTATION

Des variantes d'implantation de la (ou des) voie(s) nouvelle(s) au nord, au sud ou de part et d'autre de la (des) voie(s) existantes ont été recherchées en essayant de trouver le meilleur équilibre possible entre ses (leurs) contraintes d'insertion urbaine et environnementale sur le territoire et la performance de l'exploitation ferroviaire.

Pour mieux comprendre les réflexions engagées par SNCF Réseau sur ce plan :

- Plus la vitesse permise par la (ou les) voie(s) nouvelle(s) est élevée, plus les temps de parcours sont réduits, mais plus le rayon de courbure de cette (ces) voie(s) est grand et plus les emprises foncières nécessaires à sa (leur) réalisation sont importantes.
- Plus l'écartement (ou entraxe) entre les voies est important, plus il facilite la réalisation des travaux en permettant le maintien des circulations sur les voies existantes, mais plus les emprises foncières nécessaires sont importantes.

Les études réalisées ont conduit SNCF Réseau à déterminer que la vitesse maximale permise par les 2 voies dédiées aux trains rapides serait de 160km/h maximum de Saint-Fons jusqu'à Saint-Priest et de 220 km/h de Saint-Priest à Grenay.

LE DÉCOUPAGE DE L'ITINÉRAIRE EN 6 TRONÇONS

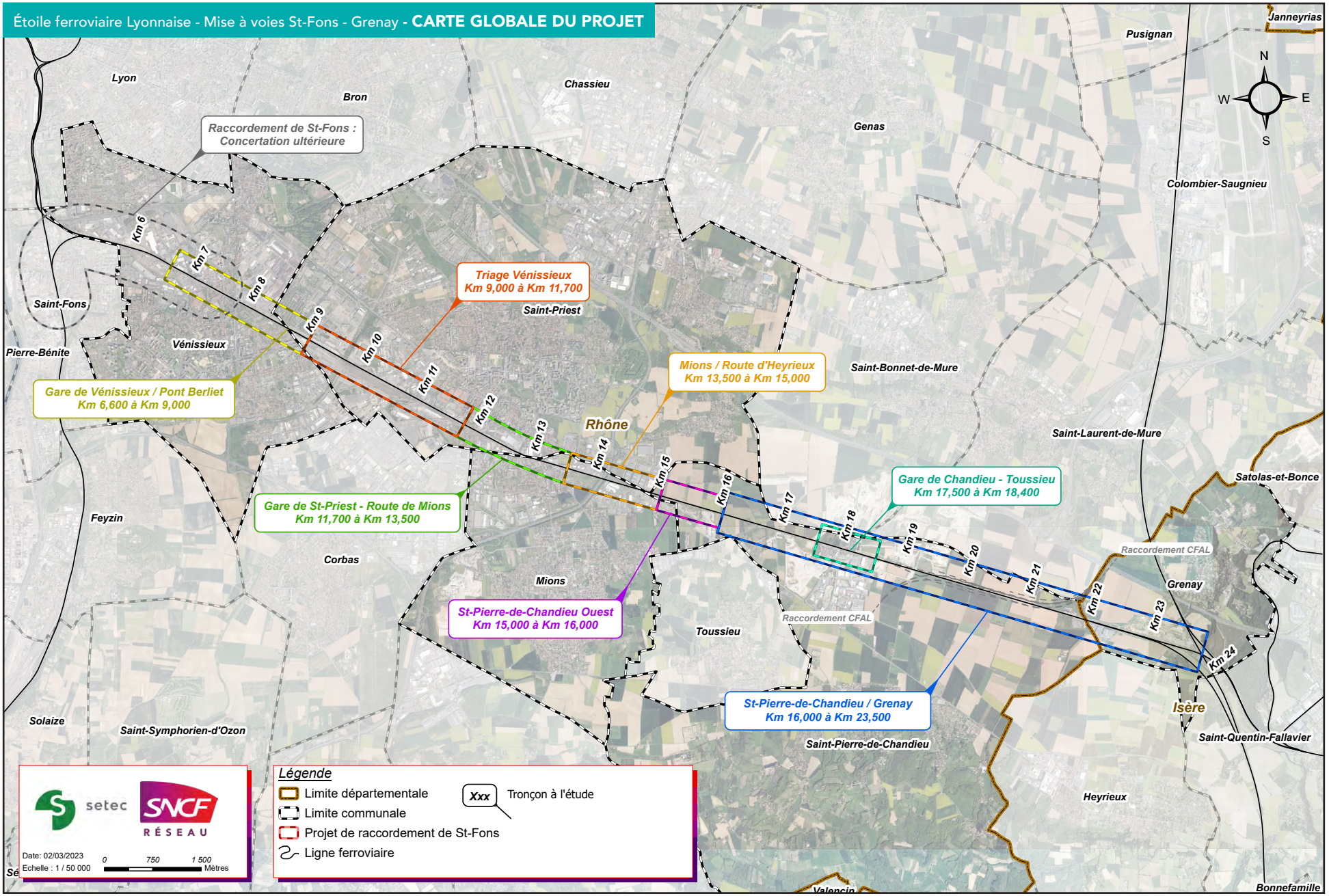
Sur l'ensemble de la section entre Saint-Fons et Grenay, SNCF Réseau a étudié l'implantation possible des voies supplémentaires : soit au nord des voies existantes sur toute la longueur du linéaire, soit au sud sur toute la longueur. Aucune de ces options n'est apparue comme une solution optimale en termes d'impacts sur le territoire.

L'ensemble du linéaire a donc été découpé en 6 tronçons cohérents, c'est-à-dire à l'intérieur desquels l'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) doit, pour des raisons de technique ferroviaire se situer du même côté des voies existantes. En effet, en termes d'exploitation ferroviaire, passer d'une voie à l'autre (au nord, au sud, de part et d'autre des voies existantes…) suppose d'anticiper les transitions, pour éviter les cisaillements (passer abruptement d'un côté à l'autre) qui pénaliseraient voire rendraient impossibles les circulations. Les tronçons sont découpés pour prendre en compte ces enjeux de transition entre chaque section de la ligne. Sur certains secteurs, ces études ont également conduit à identifier une seule solution d'implantation réaliste (au nord ou au sud des voies existantes), compte-tenu des contraintes environnantes.

C'est notamment le cas au niveau de la gare de triage de Vénissieux où une seule solution d'implantation de voies nouvelles est envisageable pour assurer l'exploitation des trains.

Les 6 tronçons sont les suivants :

- Tronçon 1 : Gare de Vénissieux / Pont Berliet
- Tronçon 2 : Triage fret de Vénissieux / Saint-Priest
- Tronçon 3 : Gare de Saint-Priest / Route de Mions
- Tronçon 4 : Mions / Route d'Heyrieux
- Tronçon 5 : Saint-Pierre-de-Chandieu ouest
- Tronçon 6 : Saint-Pierre-de-Chandieu / Grenay, dont la future halte gare de Chandieu-Toussieu dite Les portes du Dauphiné.


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - CARTE GLOBALE DU PROJET
Lyon
Bron
Chassieu
Genas
Pusignan
Janneyrias
Colombier-Saugnieu
Saint-Fons
Pierre-Bénite
Vénissieux
Saint-Priest
Saint-Bonnet-de-Mure
Saint-Laurent-de-Mure
Satolas-et-Bonce
Feyzin
Corbas
Mions
Toussieu
Grenay
Solaize
Saint-Symphorien-d'Ozon
Saint-Pierre-de-Chandieu
Heyrieux
Saint-Quentin-Fallavier
Bonnefamille
Isère
Rhône
Raccordement de St-Fons : Concertation ultérieure
Triage Vénissieux Km 9,000 à Km 11,700
Mions / Route d'Heyrieux Km 13,500 à Km 15,000
Gare de Vénissieux / Pont Berliet Km 6,600 à Km 9,000
Gare de St-Priest - Route de Mions Km 11,700 à Km 13,500
Gare de Chandieu - Toussieu Km 17,500 à Km 18,400
St-Pierre-de-Chandieu Ouest Km 15,000 à Km 16,000
St-Pierre-de-Chandieu / Grenay Km 16,000 à Km 23,500
Raccordement CFAL
Raccordement CFAL
Km 6
Km 7
Km 8
Km 9
Km 10
Km 11
Km 12
Km 13
Km 14
Km 15
Km 16
Km 17
Km 18
Km 19
Km 20
Km 21
Km 22
Km 23
Km 24
N
W
E
S
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 02/03/2023
Echelle : 1 / 50 000
0
750
1 500
Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Projet de raccordement de St-Fons
Ligne ferroviaire
Xxx
Tronçon à l'étude

Sur chaque tronçon d'itinéraire, à l'exception du tronçon 2, 2 variantes d'implantation des voies ont été étudiées et sont proposées dans le présent dossier. Le public participant à la concertation est ainsi invité à se prononcer sur les variantes qu'il considère, sur chaque tronçon, sur les avantages et inconvénients de chaque variante et les enjeux à prendre en considération dans le choix d'un tracé préférentiel.

Chacun des tronçons étant techniquement indépendant des autres, ceci permet une liberté de choix sur chacun d'eux. Le choix du tracé final résultera ainsi d'un assemblage de la meilleure solution possible sur chaque tronçon.

L'ÉVALUATION ET LA COMPARAISON DES VARIANTES

Sur chacun des tronçons, les variantes d'implantation de la (des) voie(s) nouvelle(s) ont été analysées en première approche, au regard de :

- Leur complexité technique de réalisation et leurs performances ferroviaires ;
- Leurs impacts environnementaux sur les différents milieux (physique, naturel et humains) ;
- Leurs impacts urbains (sur le bâti, la voirie et les projets urbains) ;
- Leurs impacts en phase travaux ;
- Leurs coûts[1].

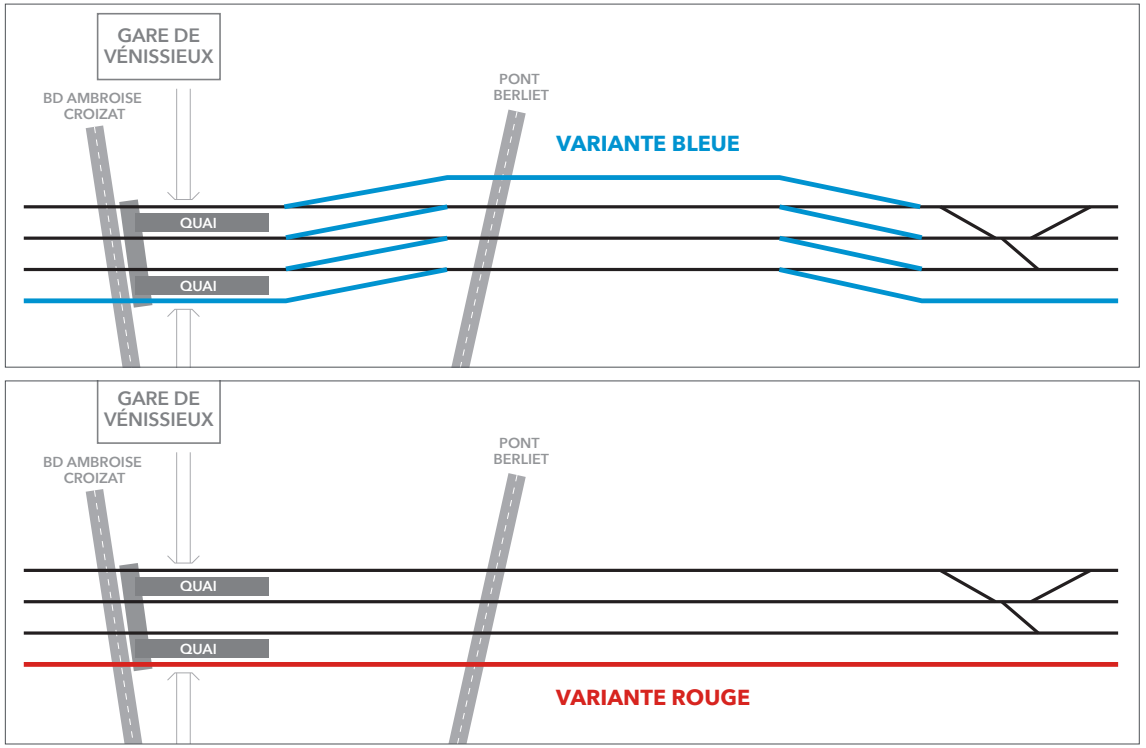
Cette analyse est synthétisée sous forme de tableaux, permettant sur chaque tronçon de comparer les variantes proposées (les impacts étant gradués du plus défavorable en rouge au plus favorable en vert). L'objectif de cette concertation est d'enrichir la prise en compte des enjeux présentés pour chaque variante et d'alimenter les études d'insertion qui seront réalisées sur le tracé retenu, qui pourra faire l'objet d'adaptations ultérieures dans le cadre des études à venir.

TRONÇON 1 : GARE DE VÉNISSIEUX / PONT BERLIET

Sur ce tronçon de 2,4 km, allant de la Rue Pierre Sémard à l'ouest de la gare de Vénissieux (PK6+600) à l'entrée ouest de la gare de triage de Saint-Priest (PK9), le projet consiste à créer 1 voie nouvelle, en plus des trois voies existantes.
Le franchissement de la gare de Vénissieux ne fait pas l'objet de variante dans la mesure où une réservation située au sud du plan de voies existant avait été prévue lors de la construction de la gare qui permet d'insérer la voie nouvelle. Au-delà et jusqu'à la sortie de ce tronçon, la 4e voie peut être envisagée au nord ou au sud du plan de voies existant.

Les 2 variantes d'implantation proposées :

- La **variante « bleue »** consiste à créer la voie nouvelle au nord des 3 voies existantes. cette variante consiste à créer une bascule des voies existantes de manière à intégrer la voie nouvelle en entrée et en sortie de tronçon, comme schématisé ci-dessous. *(voir carte page 20)*
- La **variante « rouge »** consiste à créer la voie nouvelle au sud des 3 voies existantes. *(voir carte page 21)*



[1] À ce stade, il s'agit de montants estimatifs des coûts spécifiques à chaque variante, et non du coût total des travaux.

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON GARE DE VÉNISSIEUX - PONT BERLIET
Prolongement passage souterrain
Deconstruction/ Reconstruction Passerelle piétonne
Fermeture Rue Eugène Maréchal
Rue de l'Industrie
Gare de Vénissieux
Pont Ambroise Croizat
Rue des Combats du 24 Août 1944
Vénissieux
Saint-Priest
Pont Berliet
Pont Berliet
Rue du Lyonnais
Chemin du Charbonnier
Boulevard Ambroise Croizat
Rue du Lyonnais
N
W
E
S
2/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000
0 37,5 75 150 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON GARE DE VÉNISSIEUX - PONT BERLIET
Prolongement passage souterrain
Deconstruction/ Reconstruction Passerelle piétonne
Fermeture Rue Eugène Maréchal
Deconstruction/Reconstruction Pont Berliet
Réduction de voirie Chemin des Charbonnier
Gare de Vénissieux
Pont Ambroise Croizat
Rue de l'Industrie
Rue des Combats du 24 Août 1944
Boulevard Ambroise Croizat
Pont Berliet
Rue du Lyonnais
Vénissieux
Saint-Priest
N
W
E
S
2/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000
0 40 80 160 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

Absence d'impact identifié à ce stade | Impact léger | Impact moyen | Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	• Maintien du pont Ambroise Croizat (utilisation de la réserve foncière existante)	
	• Maintien du pont Berliet – 24 000 circulations/j tous modes, 17 200 véhicules/j	• Destruction/reconstruction du Pont Berliet (a minima travées sur voies SNCF) - 24 000 circulations/j tous modes, 17 200 véhicules/j
	• Création de 2 zones de bascule des voies de 500 m (pour permettre aux trains de se décaler pour se raccorder aux voies existantes et à la voie la plus au nord) • Reprise des aiguillages en sortie ouest du triage	• Reprise des aiguillages en sortie ouest du triage
Fonctionnalités et performance	• Vitesse de 160 km/h sur les voies « rapides »	
Réserves techniques éventuelles / risques	• Utilisation de la réserve foncière sous l'ouvrage de la gare • Adaptation des quais de la gare pour accueillir la 4e voie	
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 55 rue Eugène Maréchal • Impact sur le bâtiment à l'angle rue Victor Hugo – rue Eugène Maréchal	• Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 55 rue Eugène Maréchal • Impact sur le bâtiment à l'angle rue Victor Hugo – rue Eugène Maréchal
	• Impact sur les fonds de jardins des habitations de la rue Felix Brun	• Impact sur 7 habitations le long des voies rue Felix Brun (Vénissieux) • Impact sur les bâtiments industriels du Parc Éco+ situés le long des voies

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Voirie et projets urbains	• Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54 • Impact sur passerelle rue Raimu – rue Victor Hugo • Impact sur la réserve foncière de la Métropole de Lyon pour le quartier de gare de Vénissieux	• Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54 • Impact sur passerelle rue Raimu – rue Victor Hugo • Réduction de voirie sur le chemin du Charbonnier • Mise en cohérence avec réaménagement envisagé du quartier entre le Chemin du Charbonnier et la rue Rouget de L'Isle
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel		• Quelques espaces végétaux à valoriser
Milieu humain	• Impact sur les Jardins potagers côté nord (rue des Lyonnais) • Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Félix Brun) • Impacts sur une zone de stockage de matériaux (Vénissieux) et de containers (Saint-Priest)	• Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Jules Vallès / Félix Brun à Vénissieux) • Interception d'un périmètre d'intérêt patrimonial identifié au PLU-h de Lyon (quartier Berliet)
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Interruption des circulations pendant 96 h (à confirmer)	• Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure
Impacts routiers		• Impact sur les conditions de circulation sur le Pont Berliet et ses accès (dont bus 54,87, Zi1 et voie lyonnaise vélo).
Coûts		
	• + 5-10 M€ par bascule des voies • + coût de relocalisation / indemnisation pour les jardins ouvriers et containers	• + 4 -10M€ pour Pont Berliet • + 1M€ pour démolition bâtiment Éco+ • + coût relocalisation / indemnisation • + coût aménagement urbain voirie côté Sud

TRONÇON 2 : TRIAGE FRET DE VÉNISSIEUX / SAINT-PRIEST

Ce tronçon, d'une longueur de 2,7 km, correspond à la traversée du triage ferroviaire de Vénissieux sur les communes de Vénissieux et Saint-Priest (du PK9 au PK11+700). *(voir cartes page 24 et 25)*

Sur ce tronçon, la construction d'une 4e voie à proximité des voies principales existantes intercepte le périmètre du Plan de Protection des Risques Technologiques (PPRT) du site industriel Seveso de l'entreprise Crealis, à l'intérieur duquel tout aménagement ou installation est fortement réglementé[1].

Un tracé alternatif transitant par l'intérieur du faisceau a été recherché pour contourner cette zone de risque. Ce tracé contournant la zone de danger du PPRT a été jugé infaisable, car impactant trop fortement le fonctionnement du triage de Vénissieux.

Sur ce secteur l'implantation de la 4e voie est donc prévue dans les emprises ferroviaires existantes, au sud et contiguë aux 3 voies existantes. Pour cette solution, un ouvrage spécifique de protection des voies par rapport au risque technologique au droit de Crealis est étudié.

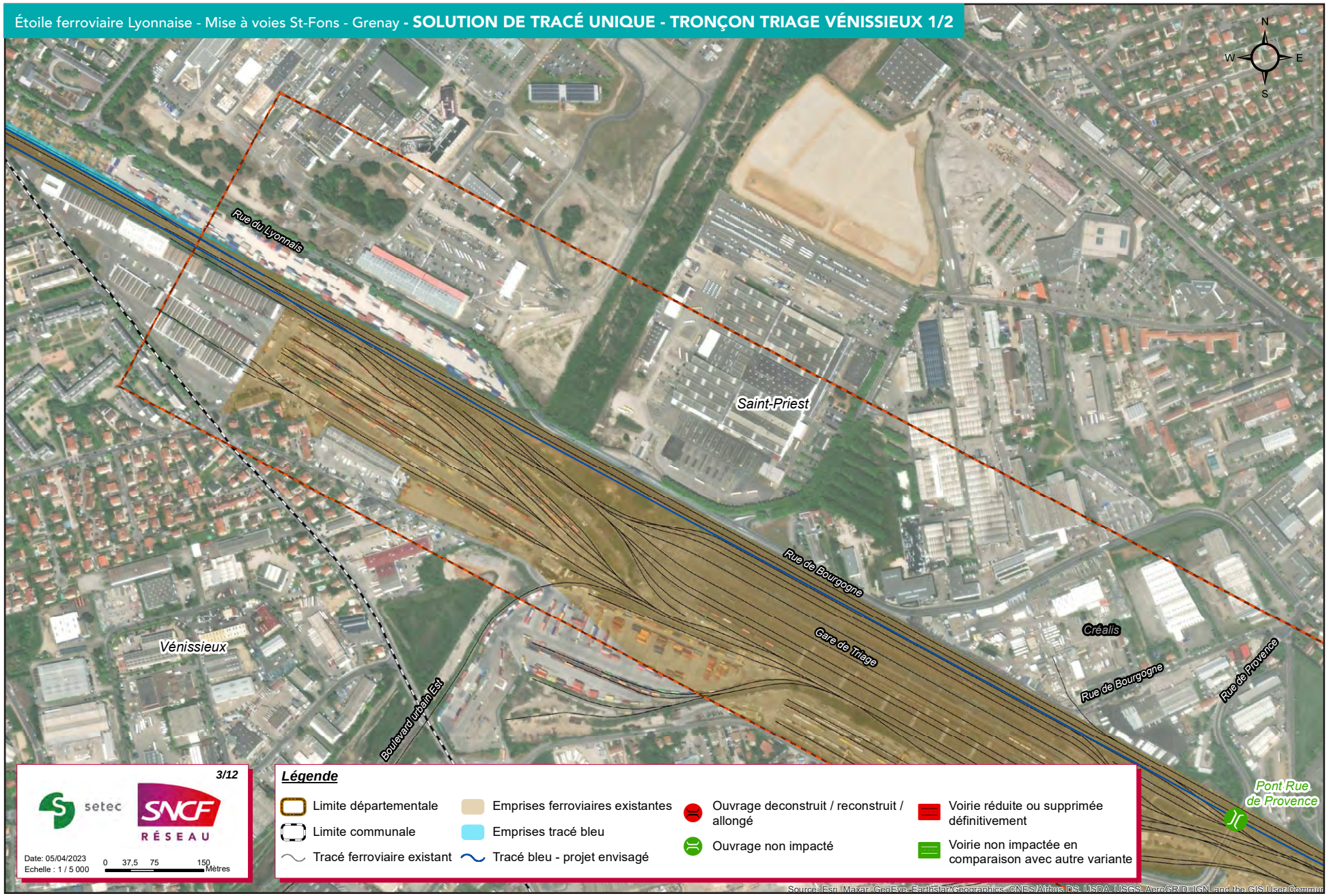
[1] Pour en savoir plus sur le PPRT de Créalis : https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/reglement-pprtstpriest.pdf

Principe de codification adopté

- Absence d'impact identifié à ce stade
- Impact léger
- Impact moyen
- Impact fort

Les impacts de l'implantation de la 4e voie sont les suivants :

	Solution de tracé unique
Aménagements nécessaires et performances	
Équipements et ouvrages	• Pas d'impact à ce stade sur le pont de la rue de Provence • Reprise des aiguillages en sortie ouest du triage
Fonctionnalités et performance	• Suppression de 1 à 2 voies de triage • Vitesse de 160 km/h sur les voies rapides
Réserves techniques éventuelles / risques	• Dimensionnement de la couverture des voies au droit de Créalis / SDSP
Impacts urbains	
Bâti et activité économique	• Pas d'impact sur le bâti • Impact sur les fonds de jardin (voie auxiliaire de la gare)
Voirie et projets urbains	• Impact possible sur la rue de Bourgogne au droit de Créalis / SDSP • Fermeture de la rue du commandant Charcot sur environ 260 m pour accommoder la voie auxiliaire de la gare de St-Priest -> reprise du plan de circulation du quartier
Impacts environnementaux	
Milieu physique	
Milieu naturel	
Milieu humain	• Modification nécessaire du PPRT de Créalis / SDSP (en cours d'instruction avec les autorités)
Impacts en phase travaux	
Impacts ferroviaires	• Reprise de l'espacement entre les voies et de la hauteur du fil de contact pour la couverture
Impacts routiers	
Coûts	
	• + 40 M€ pour couverture des voies au droit de Créalis / SDSP


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - SOLUTION DE TRACÉ UNIQUE - TRONÇON TRIAGE VÉNISSIEUX 1/2
N
W
E
S
Rue du Lyonnais
Saint-Priest
Rue de Bourgogne
Gare de Triage
Vénissieux
Créalis
Rue de Bourgogne
Rue de Provence
Boulevard urbain Est
Pont Rue de Provence
3/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000
0 37,5 75 150 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - **SOLUTION DE TRACÉ UNIQUE - TRONÇON TRIAGE VÉNISSIEUX 2/2**

TRONÇON 3 : GARE DE SAINT-PRIEST / ROUTE DE MIONS

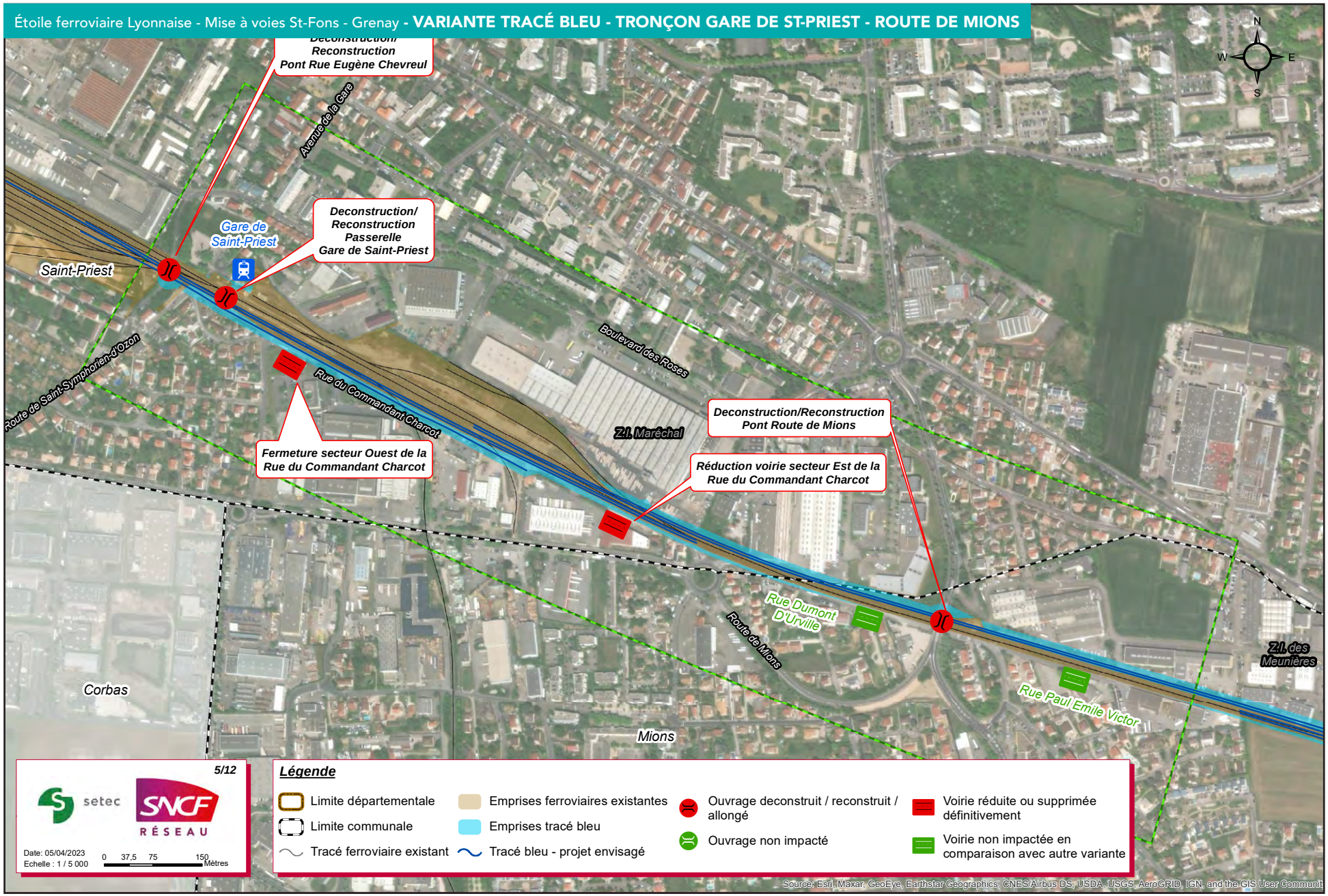
Ce tronçon, d'une longueur de 1,7 km, s'étend de la rue Eugène Chevreul à l'entrée ouest de la gare de Saint-Priest (PK11+700) au-delà du pont de la route de Mions, jusqu'à l'ouest du pont-rail situé sur l'autoroute A46 (PK13+500). Sur ce tronçon, le projet consiste à réaliser 1 voie supplémentaire en gare de Saint-Priest puis 2 voies supplémentaires.

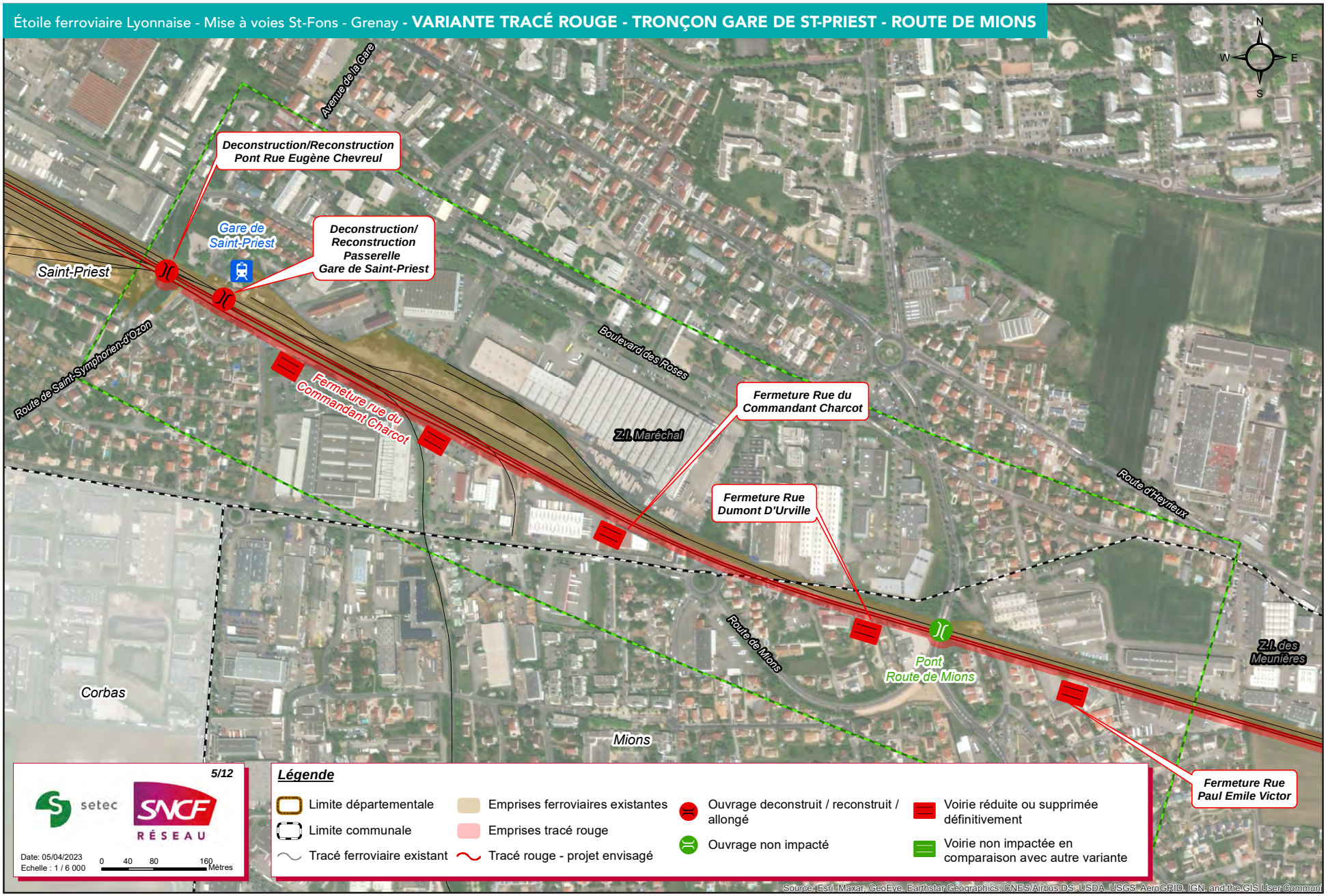
Dans la mesure où la présence des équipements SNCF (bâtiment voyageur, quais existant…) sont situés au nord de la gare de Saint-Priest, l'insertion de la voie supplémentaire en franchissement de la gare s'effectue au sud.
À l'est de la gare de St-Priest, la 3e et 4e voie peuvent être envisagées au nord ou au sud du plan de voies existant.

Les 2 variantes d'implantation proposées :

- La **variante « bleue »** consiste à construire les 2 voies au nord du plan de voies existant, ce qui nécessitera une reprise du plan de voies pour se raccorder sur le nouveau tracé. *(voir carte page 27)*
- La **variante « rouge »** consiste à construire les 2 voies au sud du plan de voies existant, dans la continuité du franchissement de la gare de Saint-Priest. *(voir carte page 29)*

La construction d'une voie de chaque côté du plan de voie existants n'a pas été jugée pertinente car elle nécessiterait des emprises globalement plus importantes et un phasage des travaux complexe à proximité des circulations ferroviaires.


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON GARE DE ST-PRIEST - ROUTE DE MIONS
Reconstruction
Pont Rue Eugène Chevreul
Avenue de la Gare
Gare de Saint-Priest
Deconstruction/ Reconstruction Passerelle Gare de Saint-Priest
Saint-Priest
Route de Saint-Symphorien-d'Ozon
Rue du Commandant Charcot
Boulevard des Roses
Fermeture secteur Ouest de la Rue du Commandant Charcot
Deconstruction/Reconstruction Pont Route de Mions
Z.I. Maréchal
Réduction voirie secteur Est de la Rue du Commandant Charcot
Rue Dumont D'Urville
Route de Mions
Z.I. des Meunières
Rue Paul Emile Victor
Corbas
Mions
N
W
E
S
5/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000
0 37,5 75 150 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Communit


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON GARE DE ST-PRIEST - ROUTE DE MIONS
N
W
E
S
Avenue de la Gare
Deconstruction/Reconstruction Pont Rue Eugène Chevreul
Gare de Saint-Priest
Deconstruction/ Reconstruction Passerelle Gare de Saint-Priest
Saint-Priest
Route de Saint-Symphorien-d'Ozon
Boulevard des Roses
Fermeture rue du Commandant Charcot
Fermeture Rue du Commandant Charcot
Z.I. Maréchal
Fermeture Rue Dumont D'Urville
Route d'Heyrieux
Route de Mions
Pont Route de Mions
Z.I. des Meunières
Corbas
Mions
Fermeture Rue Paul Emile Victor
5/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000
0 40 80 160 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

Absence d'impact identifié à ce stade | Impact léger | Impact moyen | Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	• Démolition/reconstruction du Pont Eugène Chevreul et de la passerelle de la gare de St-Priest • Reprise importante du plan de voies et des aiguillages en gare de St-Priest • Création d'une zone de bascule des voies (env. 500m) pour le raccordement sur le tracé nord	• Démolition/reconstruction du Pont Eugène Chevreul et de la passerelle de la gare de St-Priest • Reprise importante du plan de voies et des aiguillages en gare de St-Priest
	• Déconstruction/reconstruction du pont de la route de Mions	• Maintien du pont de la route de Mions
Fonctionnalités et performance	• Vitesse de 160 km/h sur les voies « rapides »	
	• Impact sur les voies de services au nord de la gare à cause de l'allongement des quais et de la bascule	• Suppression des voies de services au nord de la gare à cause de l'allongement de quais
	• Impact sur les dessertes ferroviaires des entreprises situées au sud de la gare	
Réserves techniques éventuelles / risques		• Utilisation de la réservation sous le pont de Mions
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact sur les parcelles secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan • Impact sur le bâti ou l'activité des bâtiments industriels, logistiques ou commerciaux rue Alexandre Grammont, et le long des voies rue des Albatros (4 parcelles)	• Impact plus important sur les parcelles et bâtiments secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan, à l'extrémité est de la rue du Commandant Charcot, rue d'Urmont et rue Paul Emile Victor. • Impact sur deux bâtiments industriels le long des voies rue Paul Emile Victor, et enclavement des activités industrielles desservies par la rue Paul Emile Victor.

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Voirie et projets urbains	• Fermeture ou rétrécissement rue du Commandant Charcot sur la quasi-totalité de sa longueur	• Fermeture de la rue du Commandant Charcot sur toute sa longueur
	• Conservation de la rue Dumont d'Urville (bus C25) et de la rue Paul Emile Victor	• Fermeture rue Dumont d'Urville sur toute sa longueur (bus C25), et rue Paul Emile Victor sur toute sa longueur – impacts généraux sur fonctionnement de la zone sud
	• Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de St-Priest • Emplacement réservé pour élargissement de voie (rue du commandant Charcot) au PLUH • Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de St-Priest	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel		
Milieu humain	• Interception d'une parcelle industrielle d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, boulevard des Roses	
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Bascule des voies : interruption des circulations durant 96h	• Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure
Impacts routiers	• Impact sur les conditions de circulation Pont Route de Mions (dont bus C25, 62, T36 et VL2, convois exceptionnels) - (+740 PL/j) • Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11 400 véhicules/j)	• Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11 400 véhicules/j)
Coûts		
	• + 6-8 M€ pour déconstruction / reconstruction du Pont route de Mions • + 1 M€ pour déconstruction partielle bâti industriel	• +3 à 5 M€ pour la bascule

TRONÇON 4 : MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX

Ce tronçon, d'une longueur de 1,5 km, comprend le franchissement de l'autoroute A46 (PK13+500) et de la route d'Heyrieux (D318) (PK15). Sur ce tronçon, le projet consiste à créer 2 voies nouvelles.

Le franchissement de la route d'Heyrieux constitue une contrainte importante. L'ouvrage existant dispose de 3 travées, dont seule la travée centrale est utilisée actuellement pour le passage des 2 voies ferrées existantes. Les 2 autres travées pourraient permettre d'accueillir au mieux une nouvelle voie chacune.

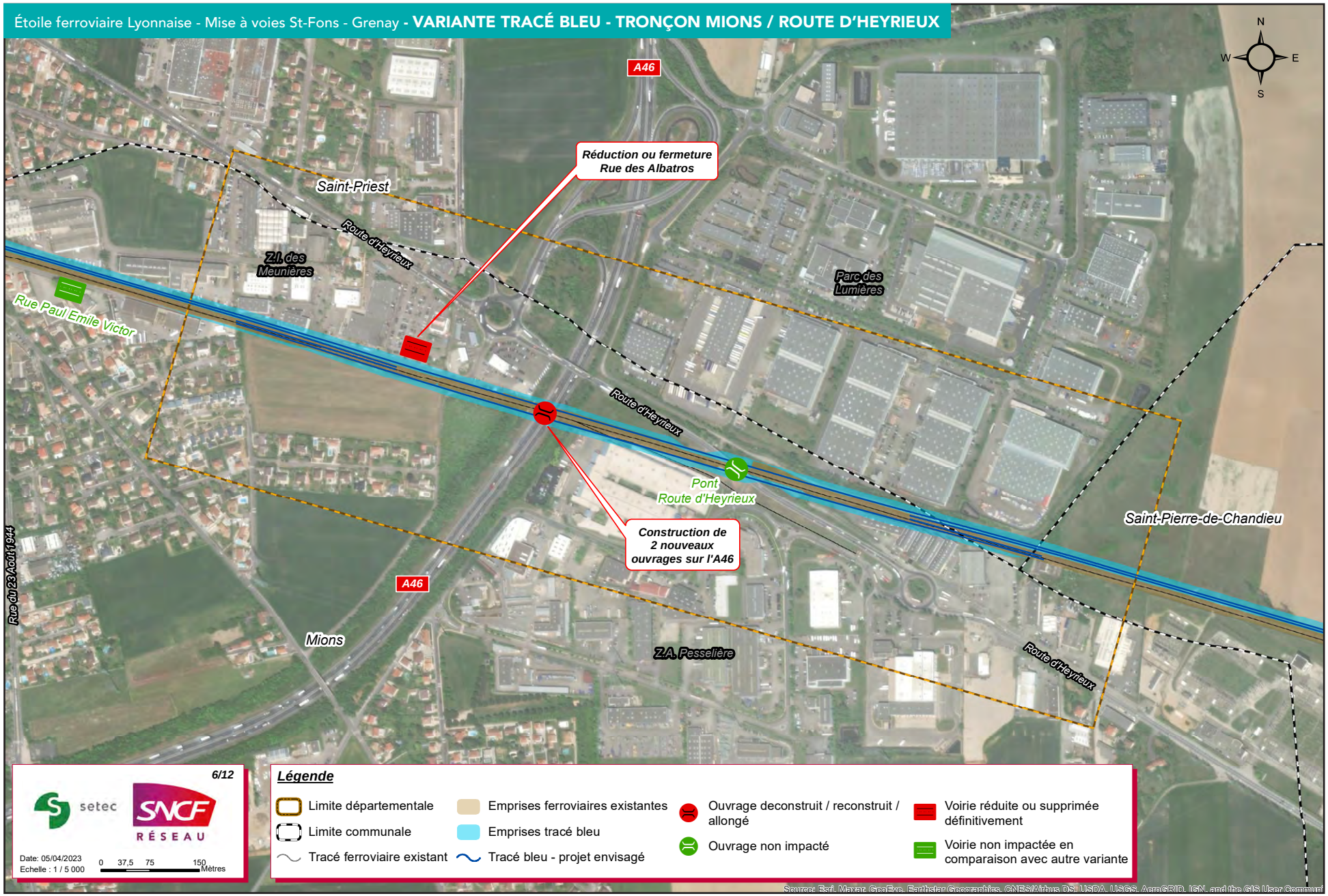
Les 2 variantes d'implantation proposées :

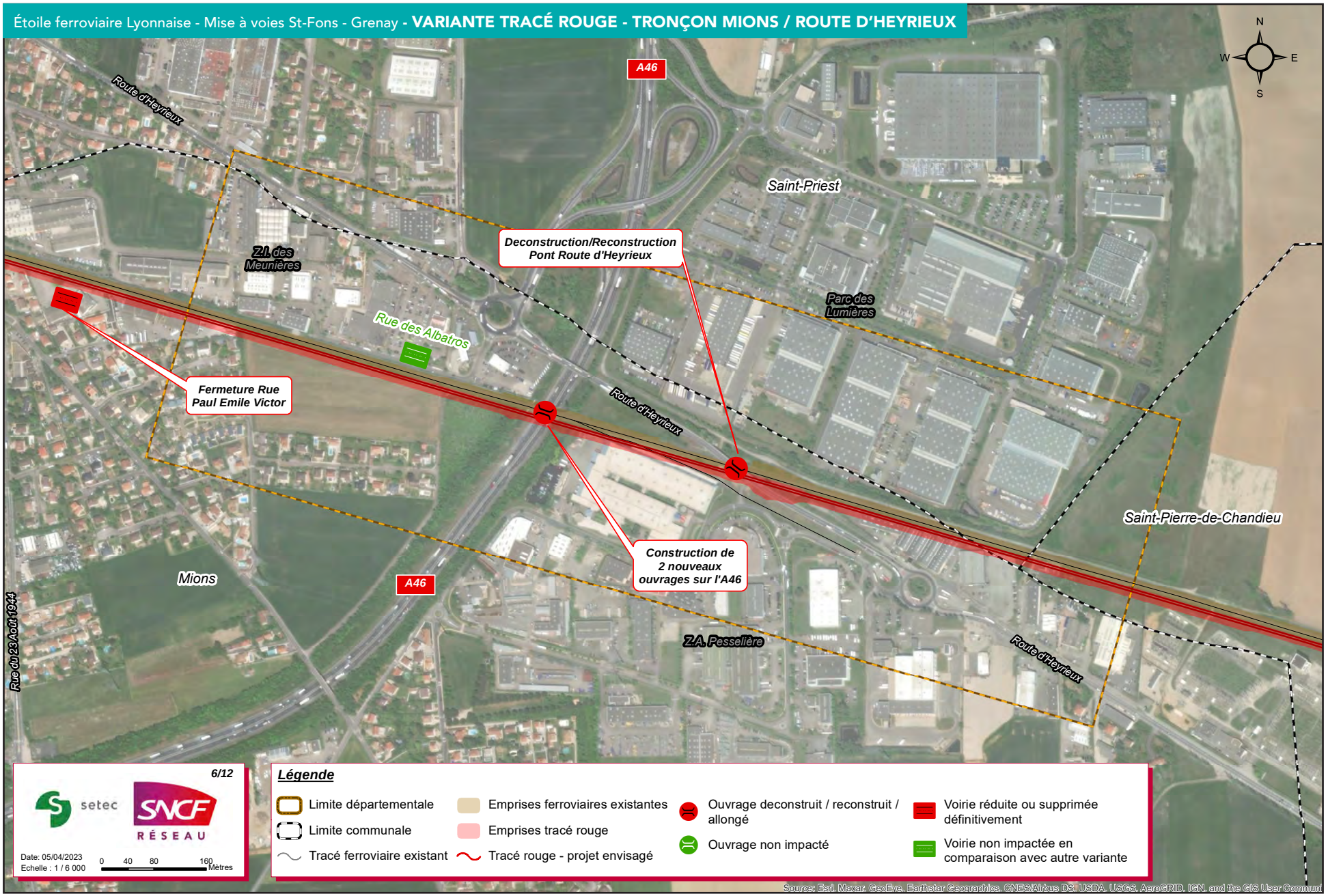
- La **variante « bleue »** consiste à implanter les nouvelles voies de part et d'autre des voies existantes, ce qui permet de maintenir l'ouvrage de franchissement. *(voir carte page 31)*
- La **variante « rouge »** prévoit la création des 2 nouvelles voies au sud du plan de voies existant, ce qui implique la démolition et la reconstruction de l'ouvrage de franchissement de la route d'Heyrieux. *(voir carte page 32)*

SNCF Réseau a envisagé une solution enterrée pour la traversée de Mions, avec en perspective une minimisation des impacts de l'augmentation des circulations sur le quotidien des riverains. Toutefois, au-delà du surcoût (d'environ 60 M€ / km), cette solution n'a pas été retenue, car jugée très difficilement réalisable, à la fois compte-tenu de ses impacts et des contraintes d'exploitation associées.

En effet, pour réaliser des voies nouvelles enterrées sans interrompre sur une longue période les circulations ferroviaires existantes et sans fragiliser le plateau des voies existant, il serait nécessaire que ces voies nouvelles soient suffisamment éloignées des voies. Ceci impliquerait que les emprises nécessaires pour la conduite des travaux, les impacts sur les bâtis ou voiries existants seraient plus importants que pour les variantes en surface.

Par ailleurs, un tracé enterré aurait des impacts très importants sur les milieux naturels, notamment le système d'assainissement de toute la ZA à l'est de Saint-Priest, périmètre de captage des 4 Chênes, et risquerait de fragiliser les fondations des ouvrages d'arts existants.


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX
A46
Réduction ou fermeture Rue des Albatros
Saint-Priest
Route d'Heyrieux
Z.I. des Meunières
Parc des Lumières
Rue Paul Emile Victor
Route d'Heyrieux
Pont Route d'Heyrieux
Saint-Pierre-de-Chandieu
Construction de 2 nouveaux ouvrages sur l'A46
A46
Rue du 23 Août 1944
Mions
Z.A. Pesselière
Route d'Heyrieux
N
W
E
S
6/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000
0 37,5 75 150 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Communi


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX
N
W
E
S
A46
Route d'Heyrieux
Saint-Priest
Z.I. des Meunières
Deconstruction/Reconstruction Pont Route d'Heyrieux
Parc des Lumières
Rue des Albatros
Fermeture Rue Paul Emile Victor
Route d'Heyrieux
Saint-Pierre-de-Chandieu
Construction de 2 nouveaux ouvrages sur l'A46
Mions
A46
Rue du 23 Août 1944
Z.A. Pesselière
Route d'Heyrieux
6/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000
0 40 80 160 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

Absence d'impact identifié à ce stade | Impact léger | Impact moyen | Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	• Conservation du pont Route d'Heyrieux	• Déconstruction / reconstruction du pont Route d'Heyrieux
	• Construction de deux ponts rail supplémentaires pour le franchissement de l'A46 (un de chaque côté du pont existant) • Création de 2 zones de bascule (env. 500 m) pour le franchissement de l'ouvrage	• Construction d'un seul pont rail supplémentaire pour le franchissement de l'A46 (au sud du pont existant)
Fonctionnalités et performance	• Vitesse de 220 km/h sur les voies rapides à partir de la gare de Saint-Priest	
Réserves techniques éventuelles / risques	• Faisabilité de l'utilisation de la réservation sous le pont de la route d'Heyrieux à approfondir	• Complexité de la reconstruction du pont Route d'Heyrieux (trafic routier important, ouvrage biais, manque d'emprises)
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact modéré sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies (à l'ouest de l'A46).	• Impact sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies (à l'ouest de l'A46).
	• Impact sur les bâtis commerciaux rue Barthélémy Thimonnier	

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Voirie et projets urbains	• Fermeture de la section le long des voies de la rue des Albatros, et reconstitution des accès à la ZI et pour les livraisons aux commerces	• Mise en impasse de la Rue Barthelemy Thimonnier
	• Mise en impasse de la Rue Barthelemy Thimonnier • Fermeture du chemin des Frères Lumières	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel	• Un espace de prairie (zone naturelle) potentiellement impacté de part et/ ou d'autre de l'A46 • Un alignement d'arbres potentiellement impacté (ne faisant l'objet d'aucun classement règlementaire) – à l'ouest de l'A46	
Milieu humain		• Impact sur des parcelles agricoles/naturelles de la commune de Mions (à l'ouest de l'A46).
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Bascule des voies : interruption des circulations durant 96h	• Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure
Impacts routiers		• Impact très fort sur les conditions de circulation sur le pont de la route d'Heyrieux, à fort trafic (dont bus 30 et Zi8, poids lourds et convois exceptionnels) - (5 500 PL/j)
Coûts		
	• + 0,5M€ pour construction 2 ouvrages d'art sur l'A46 • + 5-10 M€ pour les deux bascules	• + 6-8 M€ pour reconstruction du pont route Heyrieux

TRONÇON 5 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUEST

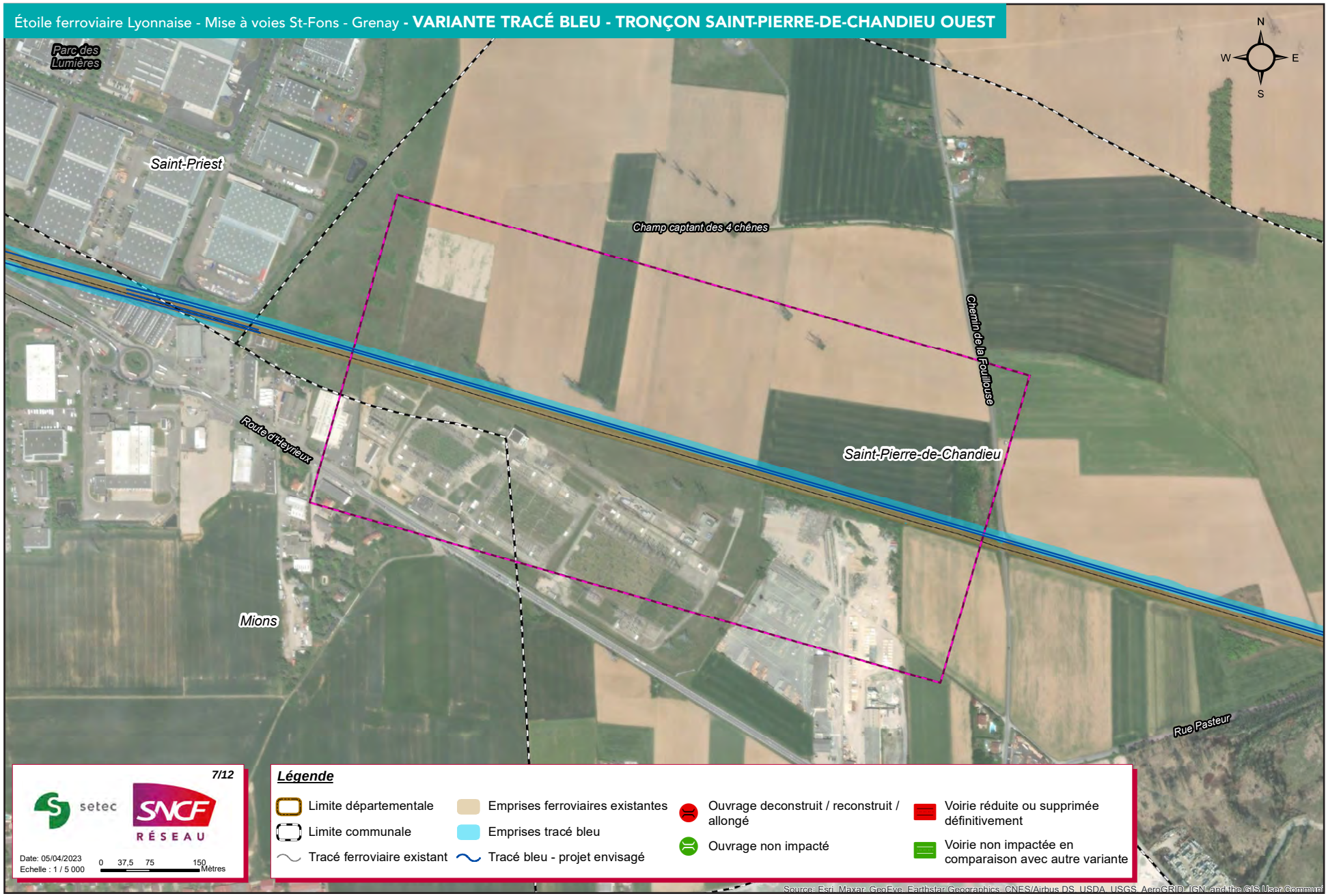
Ce tronçon, d'une longueur de 1 km, s'étend de l'est de la route d'Heyrieux (PK15) à la sortie est du périmètre de protection rapproché des Quatre Chênes (PK16+000), longeant également le poste RTE de Mions par le nord. Le projet consiste à créer 2 voies nouvelles.

Sur ce tronçon, l'implantation des 2 nouvelles voies est contrainte par le poste RTE au sud et la zone de captage des Quatre Chênes au nord.

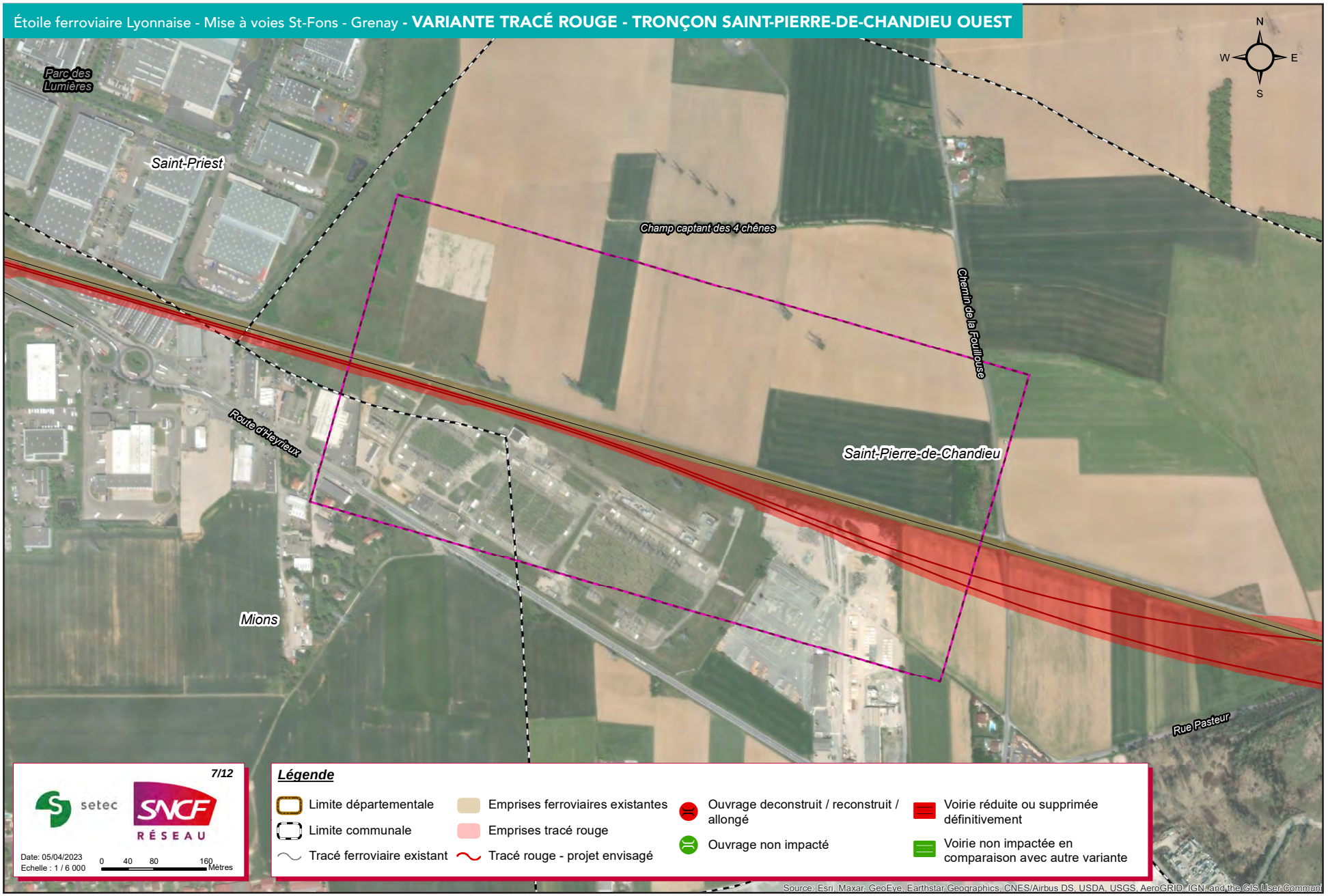
Les 2 variantes d'implantation proposées :

- La **variante « bleue »**, qui consiste à insérer les 2 voies nouvelles au nord, utilise des emprises situées dans le périmètre de protection rapproché du captage des Quatre Chênes.
  (voir carte page 35)
- La **variante « rouge »**, qui consiste à insérer les 2 voies nouvelles au sud, nécessite d'utiliser des emprises dans le poste RTE.
  (voir carte page 36)

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - **VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUEST**



Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - **VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUEST**



La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

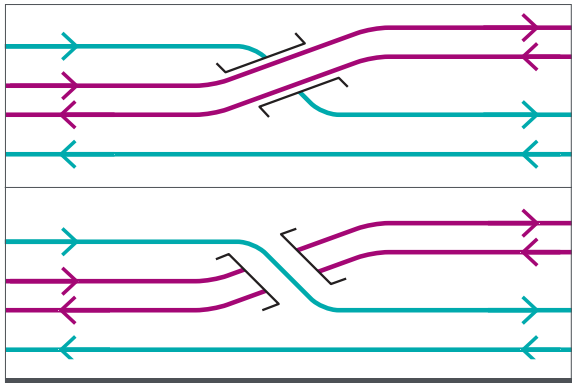
Absence d'impact identifié à ce stade | Impact léger | Impact moyen | Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages		
Fonctionnalités et performance	• Vitesse de 220 km/h sur les voies rapides	
Réserves techniques éventuelles / risques	• Compatibilité réglementaire d'un passage dans la zone de captage rapprochée des 4 chênes avec le règlement à approfondir avec l'exploitant et les services de l'État.	• Démolition/déplacement du poste d'alimentation SNCF
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact limité sur le poste de transformation RTE	• Impact sur le poste de transformation RTE • Impact potentiel sur l'activité des carrières du Cheval Blanc
Voirie et projets urbains	• Nécessité de déplacer le chemin d'accès au champ captant et aux parcelles agricoles	
Impacts environnementaux		
Milieu physique	• Impact périmètre rapproché du captage d'eau potable des 4 chênes	
Milieu naturel		
Milieu humain	• Impact limité sur les parcelles agricoles	• Impact sur le site des carrières du Cheval Blanc • Impact plus important sur les parcelles agricoles
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure	
Impacts routiers		
Coûts		
	• Dispositions constructives pour le passage du champ captant	• +5,5M€ Modification du poste RTE • +1M€ déplacement de poste SNCF

TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY

Ce tronçon, long de plus de 7 km (PK 16 à PK23+500), comprend la création d'un ouvrage permettant aux voies ferrées de se croiser sans se couper, par-dessus ou par-dessous (dit « saut-de-mouton »), le raccordement avec le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération de Lyon (CFAL) et le raccordement avec la Ligne à Grande Vitesse (LN4) vers Valence / Marseille. Sur ce tronçon, le projet consiste à créer les 2 voies nouvelles et les possibilités d'orientation / insertion des trains de / vers l'ensemble des destinations possibles : ligne grande vitesse, Grenoble, CFAL.

Le raccordement des voies au futur CFAL et à la LGV d'une part, et l'implantation de ce saut de mouton d'autre part peuvent être réalisés selon plusieurs configurations, tout en répondant à des contraintes de tracé liées à l'existence de rampes et de pentes induites par ces croisements par-dessus ou par dessous (cf. schémas ci-contre).



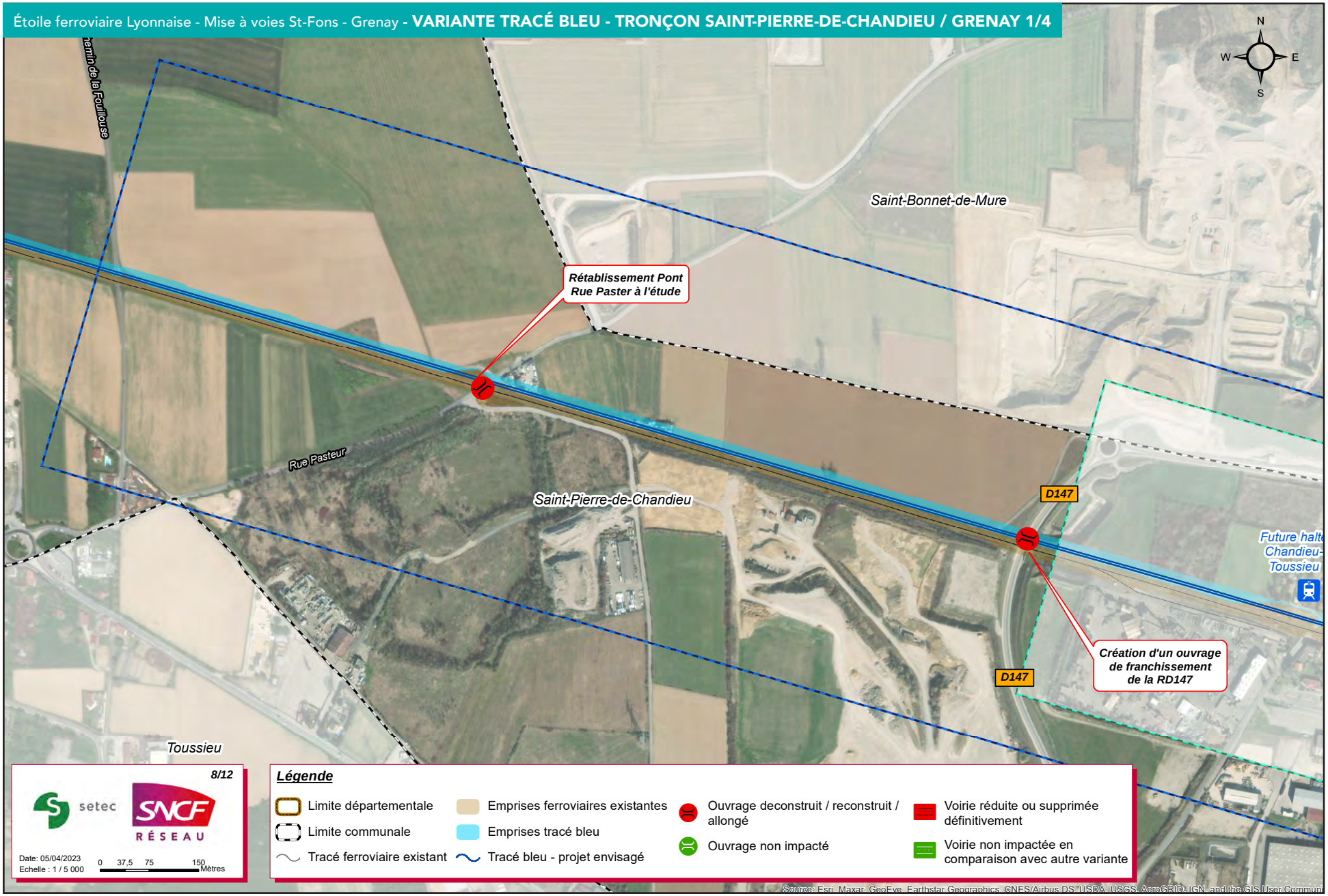
SAUT DE MOUTON

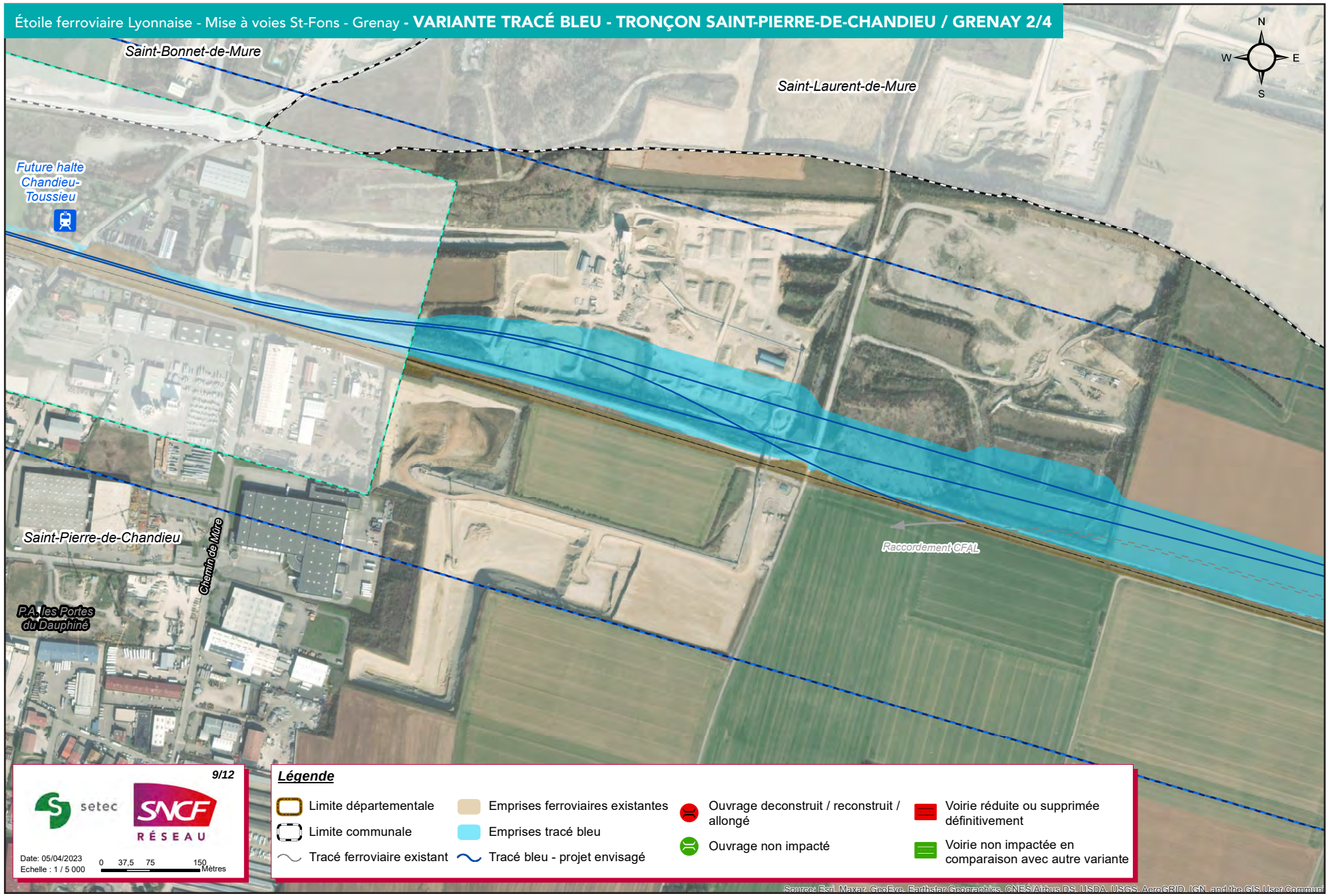
L'implantation des voies au niveau de la gare des Portes du Dauphiné, indépendante de celle des voies sur le reste du tronçon, est traitée et présentée séparément, après le présent tronçon.

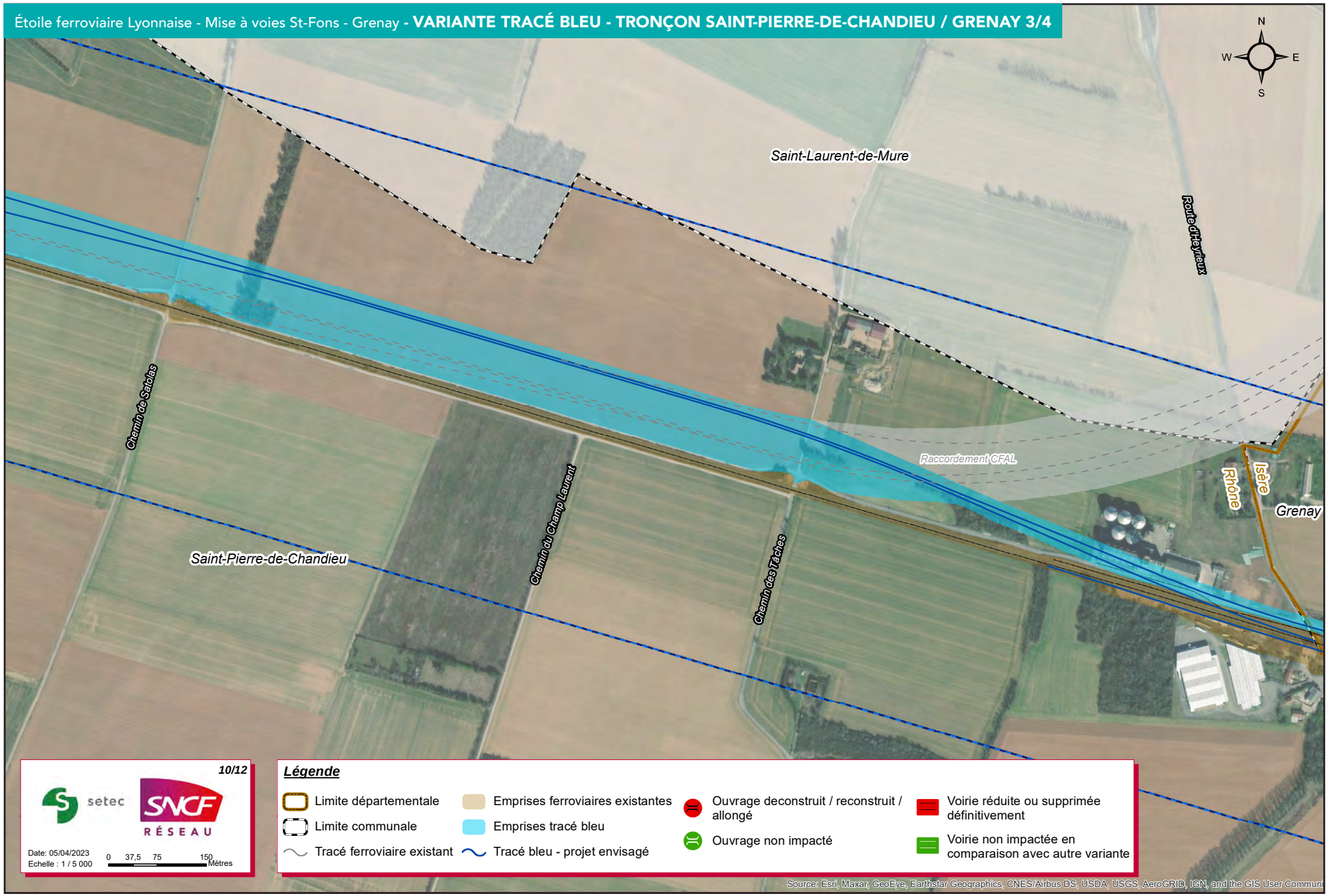
Les 2 variantes d'implantation proposées :

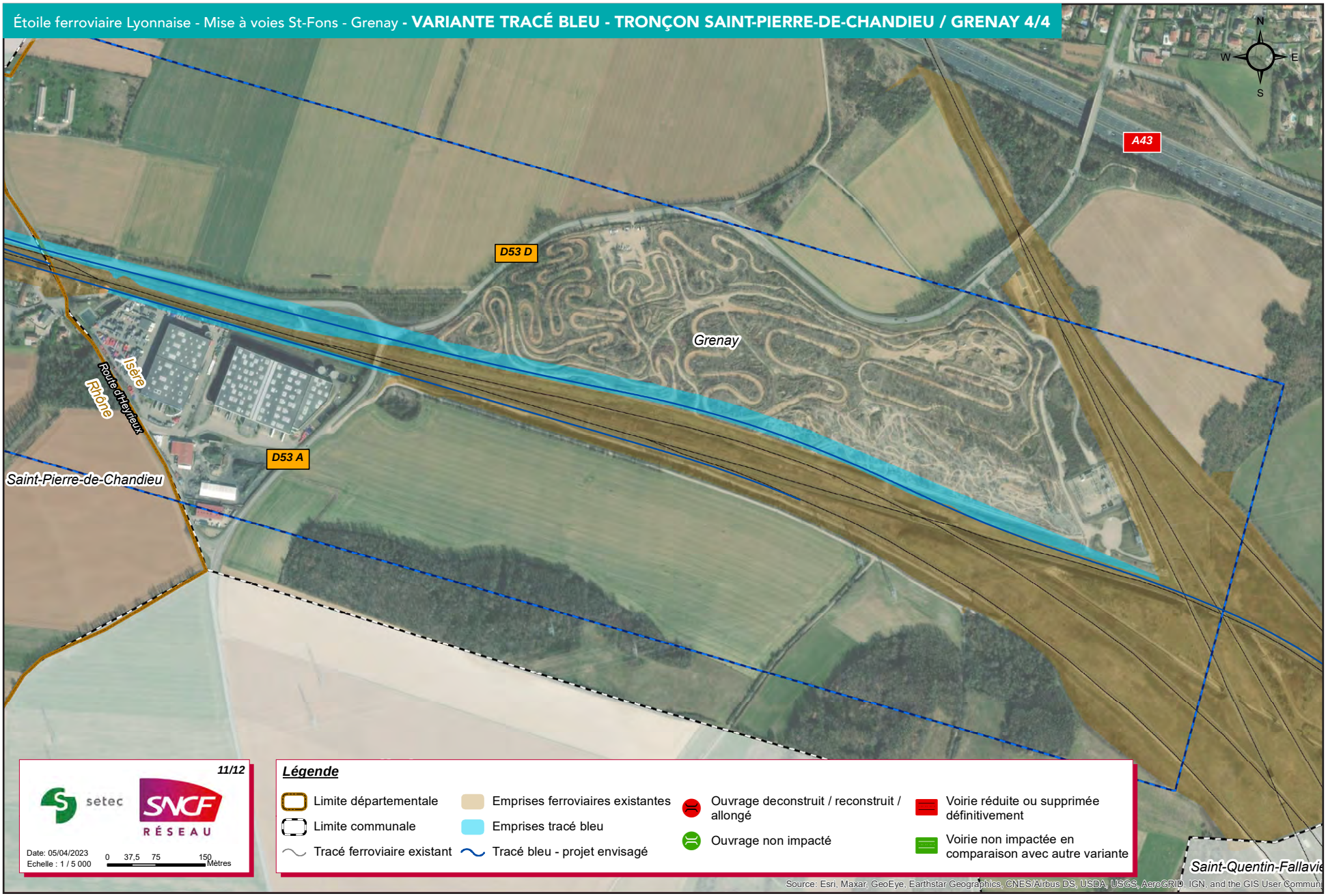
- La **variante « bleue »** consiste à implanter le saut-de-mouton à l'est de la future halte des Portes du Dauphine, et à positionner les voies du raccordement au CFAL exclusivement au nord des voies existantes. *(voir cartes pages 39, 40, 41 et 42)*
- La **variante « rouge »** consiste à implanter le saut-de-mouton à l'ouest de la future halte des Portes du Dauphine, et à positionner les voies du raccordement au CFAL de part et d'autre des voies existantes (au nord et au sud des voies). *(voir cartes pages 43, 44, 45 et 46)*

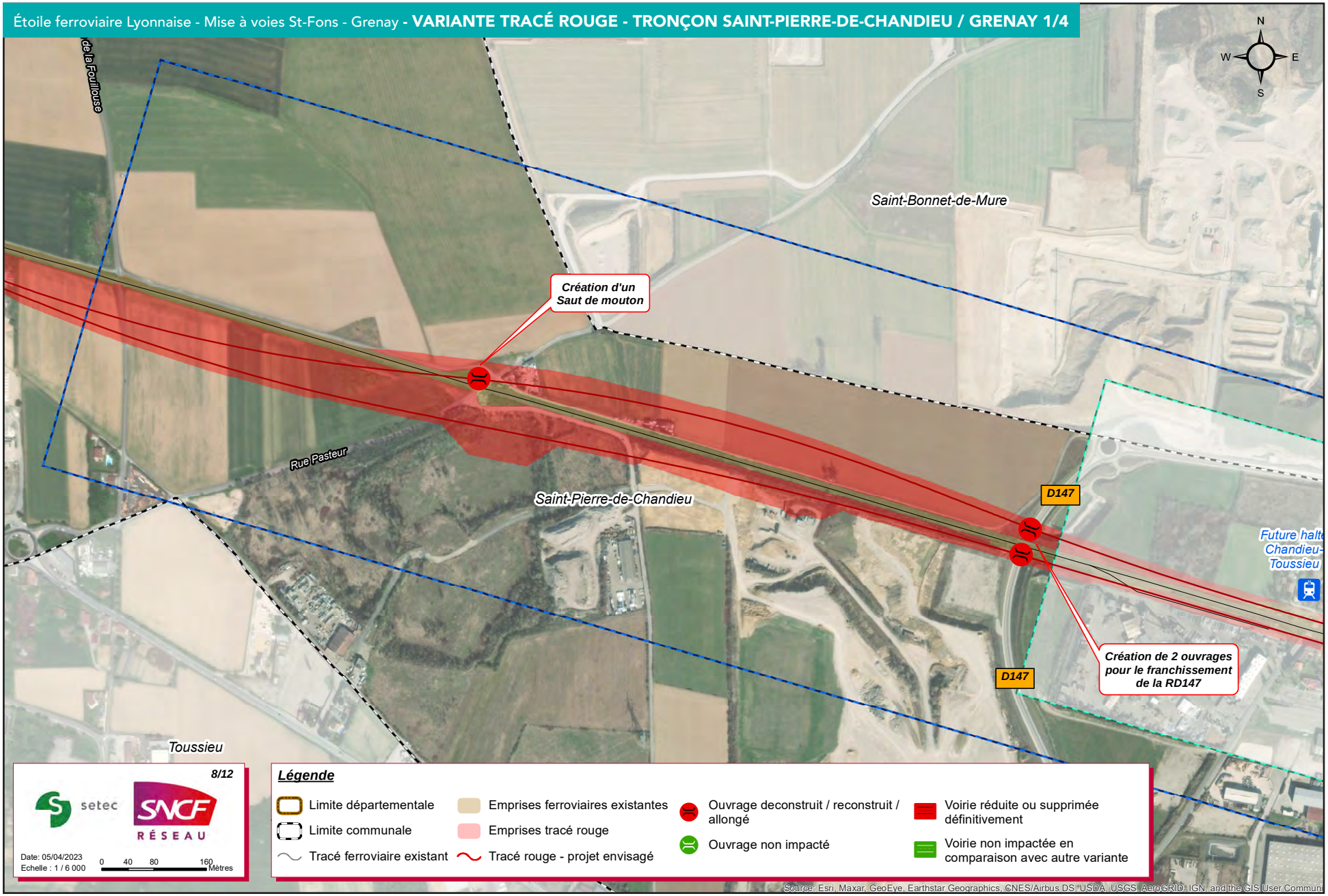
Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - **VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 1/4**

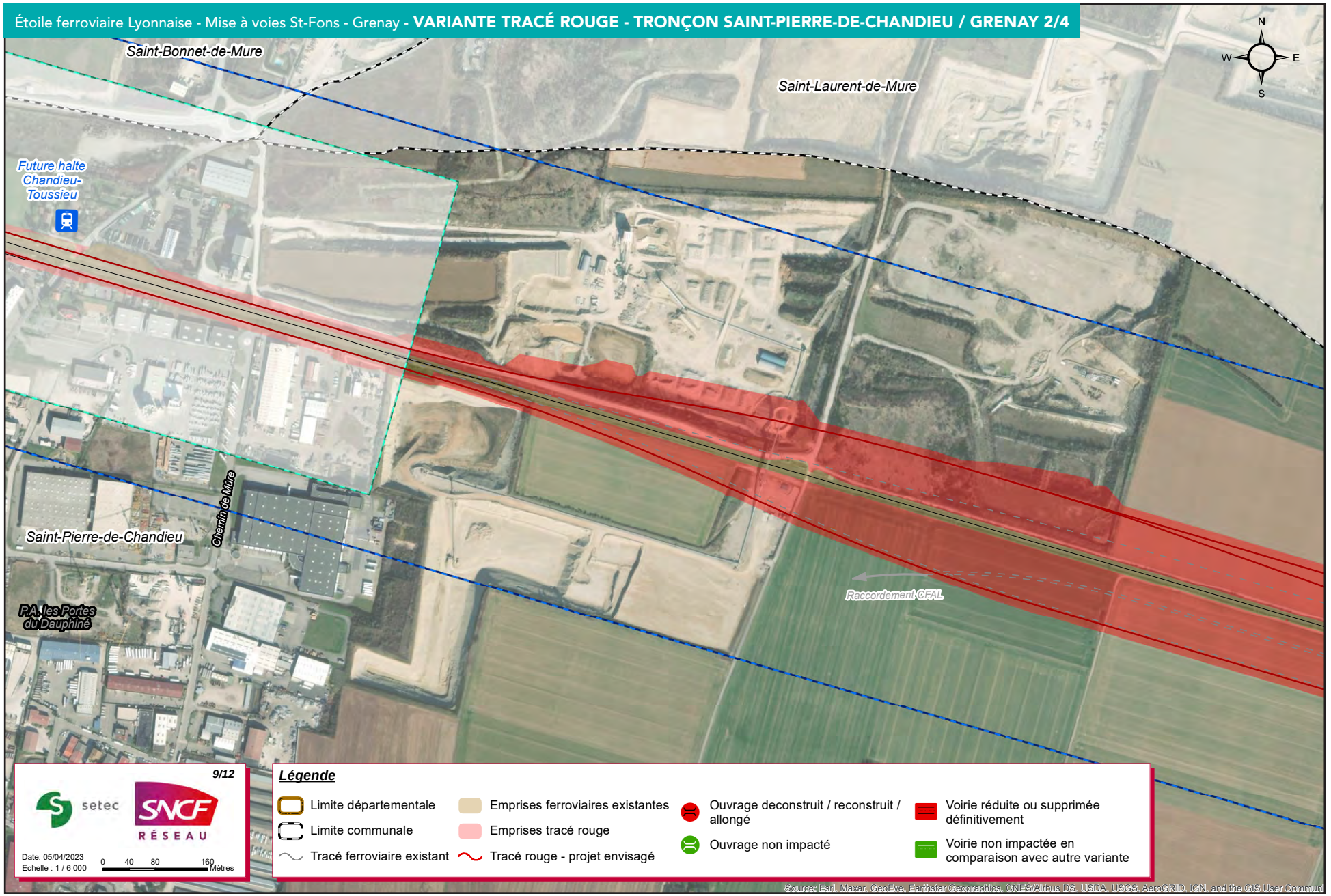



Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 2/4
Saint-Bonnet-de-Mure
Saint-Laurent-de-Mure
Future halte Chandieu-Toussieu
Saint-Pierre-de-Chandieu
Chemin de Mure
P.A. les Portes du Dauphiné
Raccordement CFAL
N
W
E
S
9/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000
0 37,5 75 150 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Communi

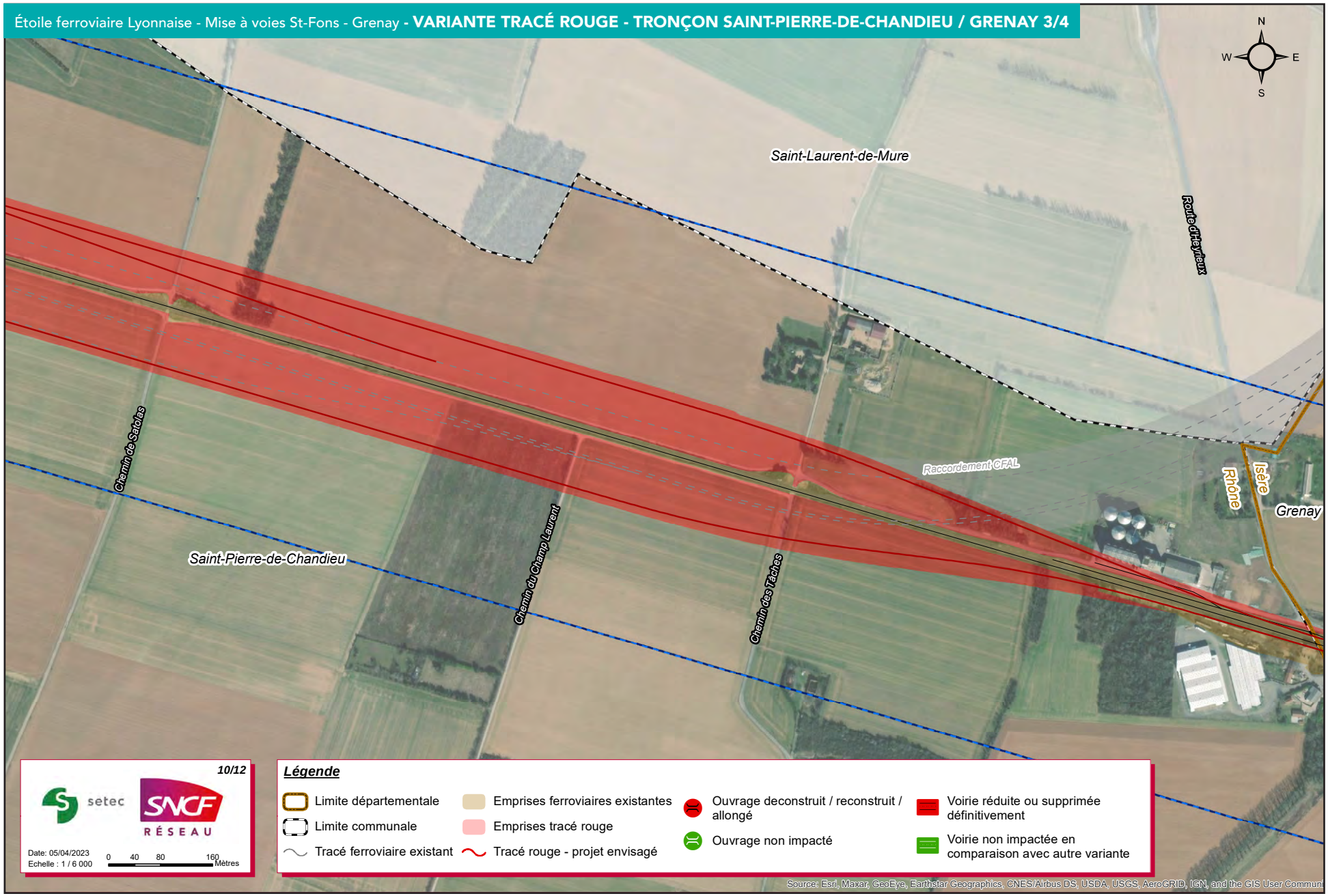

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 3/4
N
W
E
S
Saint-Laurent-de-Mure
Route d'Heyrieux
Chemin de Satoles
Chemin du Champ Laurent
Chemin des Tâches
Raccordement CFAL
Rhône
Isère
Grenay
Saint-Pierre-de-Chandieu
10/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000
0 37,5 75 150 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

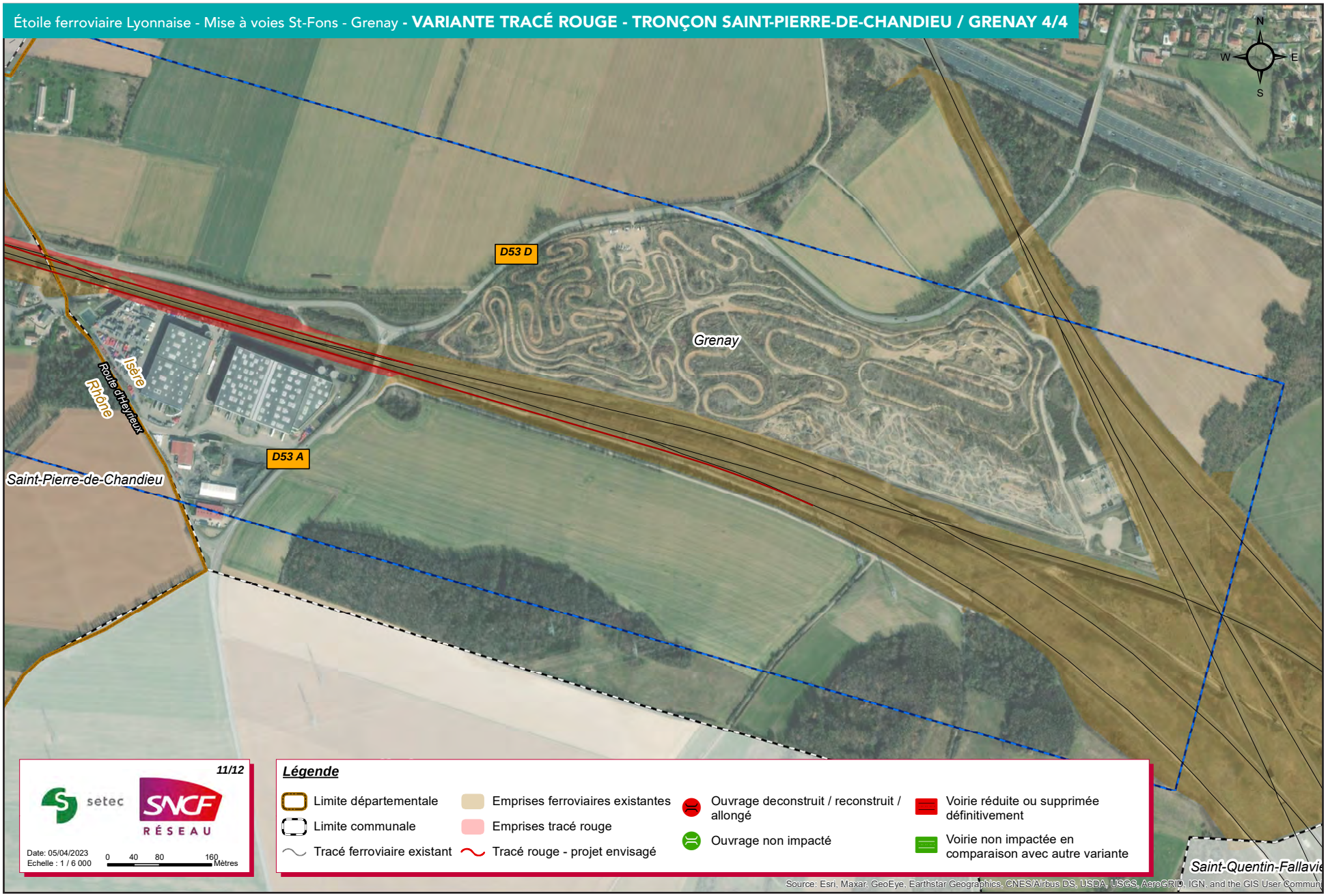

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 4/4
N
W
E
S
A43
D53 D
Grenay
Isère
Rhône
Route d'Heyrieux
D53 A
Saint-Pierre-de-Chandieu
Saint-Quentin-Fallavi
11/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000
0 37,5 75 150 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 1/4
N
W
E
S
de la Fouillouse
Saint-Bonnet-de-Mure
Création d'un Saut de mouton
Rue Pasteur
Saint-Pierre-de-Chandieu
D147
Future halte Chandieu-Toussieu
Création de 2 ouvrages pour le franchissement de la RD147
D147
Toussieu
8/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000
0 40 80 160 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 2/4
Saint-Bonnet-de-Mure
Saint-Laurent-de-Mure
Future halte Chandieu-Toussieu
Chemin de Mure
Saint-Pierre-de-Chandieu
P.A. les Portes du Dauphiné
Raccordement CFAL
N
W
E
S
9/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000
0 40 80 160 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - **VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 3/4**




Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 4/4
N
W
E
S
D53 D
Grenay
Isère
Rhône
Route d'Heyrieux
D53 A
Saint-Pierre-de-Chandieu
Saint-Quentin-Fallavi
11/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000
0 40 80 160 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

Absence d'impact identifié à ce stade | Impact léger | Impact moyen | Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	• Création d'un ouvrage « saut de mouton » dans le même secteur que le raccordement CFAL Nord à l'est de la gare des Portes du Dauphiné	• Création d'un ouvrage saut de mouton indépendant à l'ouest de la gare des Portes du Dauphiné
	• Création de 2 franchissements ferroviaires dénivelés à l'horizon CFAL Nord • Suppression et dénivellation simplifiées du PN10 rue Pasteur (au plus tard lors de la mise à 4 voies)	• Création de 4 franchissements ferroviaires dénivelés à l'horizon CFAL Nord • Suppression et dénivellation plus complexes du PN10 rue Pasteur (au plus tard lors de la mise à 4 voies).
	• Reconstruction de la voie 1 lente sur 2 km côté Grenay	• Pas de nécessité de reconstruction de la voie 1 lente côté Grenay
Fonctionnalités et performance	• Cisaillement des voies lentes pour rejoindre les voies rapides à l'horizon du CFAL Nord • Réduction de la vitesse à 140 km/h sur les communications voies lentes / voies rapides	• Connexion directe du CFAL nord sur les voies lentes et sur les voies rapides
Réserves techniques éventuelles / risques		

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact sur le silo de la coopérative Agricole Oxyane/Dauphinoise	
Voirie et projets urbains	• Suppression ou dévoiement de deux chemins latéraux	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel		• Impact sur des zones boisées (le long de la rue Pasteur notamment)
Milieu humain	• Impact sur les 2 carrières le long des voies à Saint-Pierre-de-Chandieu • Impact sur les surfaces agricoles	• Impact sur les 2 carrières le long des voies à Saint-Pierre-de-Chandieu • Impacts plus importants sur les surfaces agricoles
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Interruptions temporaires des circulations pour les créations de dénivellations et raccordement LGV • Phasage plus complexe (changement du sens de circulation)	• Interruptions temporaires des circulations pour les créations de dénivellations et raccordement LGV
Impacts routiers		• Dénivellation du PN 10 complexifiée
Coûts		
	• Réduction du nombre de franchissements de voies (non chiffrée à ce stade)	• Dénivellation du PN 10 (non chiffrée à ce stade)

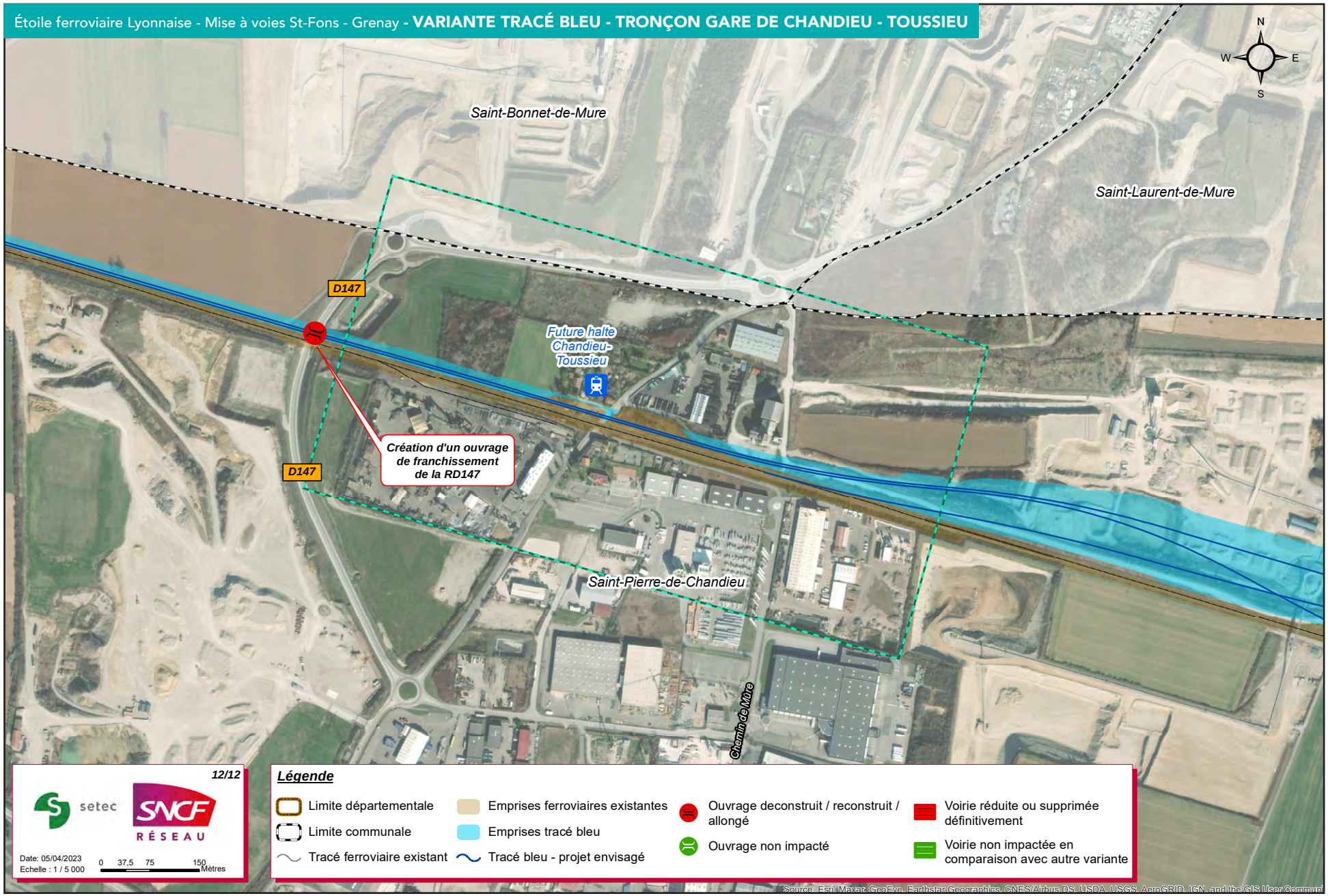
Un sous-tronçon spécifique concerne le secteur de la future gare des Portes du Dauphiné.

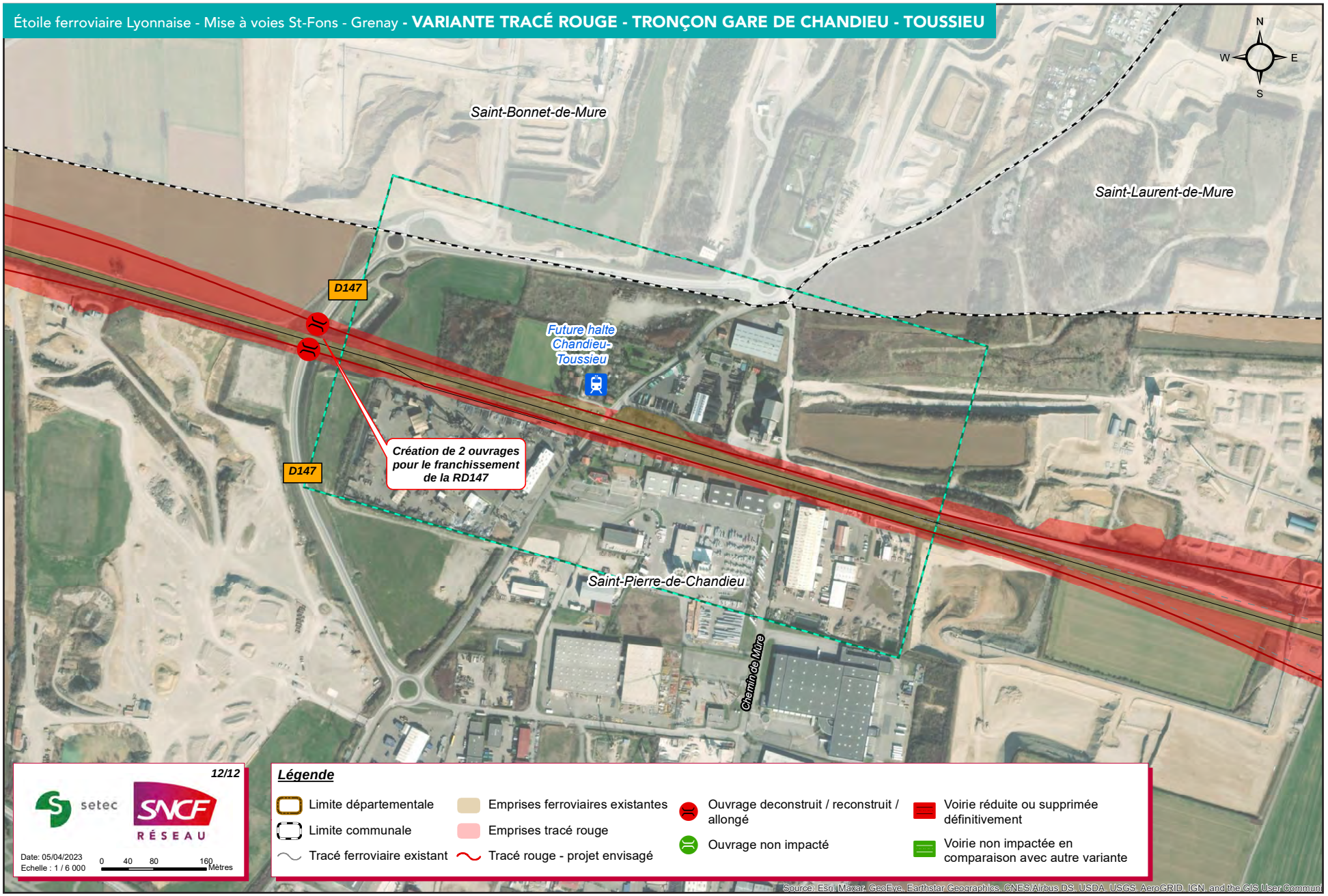
Ce projet de réouverture de gare est un projet indépendant de celui de la mise à 4 voies, mais dont la réalisation, qu'elle soit antérieure ou concomitante à la mise à 4 voies, sera dans tous les cas compatible avec celle-ci, et étudiée comme telle.

Ainsi, la présente étude de mise à 4 voies prend bien en compte l'existence de cette halte, et parallèlement l'étude de la nouvelle gare prend bien en compte le passage à 4 voies du plateau de voies existant. Le choix de la variante d'implantation des nouvelles voies dans ce secteur sera intégré à l'étude de la gare dès qu'elle sera retenue.

Les 2 variantes d'implantation des nouvelles voies proposées dans ce sous-secteur :

- La **variante « bleue »** se pose dans la continuité de la variante bleue du tronçon principal décrit ci-avant, et consiste à implanter les 2 voies supplémentaires au nord des voies existantes. *(voir carte page 49)*
- La **variante « rouge »** se pose dans la continuité de la variante rouge du tronçon principal décrit ci-avant, et consiste à implanter une voie au nord et une voie au sud, de chaque côté des voies existantes. *(voir carte page 50)*


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ BLEU - TRONÇON GARE DE CHANDIEU - TOUSSIEU
N
W
E
S
Saint-Bonnet-de-Mure
Saint-Laurent-de-Mure
D147
Future halte Chandieu-Toussieu
Création d'un ouvrage de franchissement de la RD147
D147
Saint-Pierre-de-Chandieu
Chemin de Mure
12/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 5 000
0 37,5 75 150 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Communi


Étoile ferroviaire Lyonnaise - Mise à voies St-Fons - Grenay - VARIANTE TRACÉ ROUGE - TRONÇON GARE DE CHANDIEU - TOUSSIEU
N
W
E
S
Saint-Bonnet-de-Mure
Saint-Laurent-de-Mure
D147
Future halte Chandieu-Toussieu
Création de 2 ouvrages pour le franchissement de la RD147
D147
Saint-Pierre-de-Chandieu
Chemin de Mûre
12/12
setec
SNCF RÉSEAU
Date: 05/04/2023
Echelle : 1 / 6 000
0 40 80 160 Mètres
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
Source: Esri, Maxar, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Commun

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

Absence d'impact identifié à ce stade | Impact léger | Impact moyen | Impact fort

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	• Construction d'un unique ouvrage pour le franchissement RD147 • Future halte avec quais latéraux	• Construction de deux ouvrages pour franchissement RD147 • Future halte avec quais centraux
Fonctionnalités et performance	• Circulation à 220 km/h max. sur voies rapides.	
Réserves techniques éventuelles / risques	• Bascule éventuelle à prévoir en amont et/ou en aval selon la configuration retenue pour le saut-de-mouton	
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact sur les infrastructures et l'activité du silo François Cholat	
		• Impact sur les infrastructures de l'entreprise Derichebourg • Impact sur les parcelles le long du chemin de Mûre • Impact sur l'activité du silo François Cholat • Impact sur l'accès et sur l'activité du groupe Valtech • Impact sur les activités de l'entreprise Parexlanko
Voirie et projets urbains	• Conservation du chemin de Mûre	• Fermeture du chemin de Mûre
	• Fermeture ou dévoiement du chemin latéral nord	
	• Compatibilité avec le projet de réouverture de la halte Portes du Dauphiné	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel	• Impact sur trois zones prescrites pour des mesures compensatoires d'atteinte à la biodiversité (liées à un autre projet) • Surface impactée sur milieu agricole plus faible	• Impact sur six zones prescrites pour des mesures compensatoires d'atteinte à la biodiversité (liées à un autre projet) • Surface impactée sur milieu naturel plus importante
Milieu humain	• Interception de la zone de protection immédiate du silo François Cholat	
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Impacts travaux ponctuels au niveau de la halte si ouverte avant la mise à 4 voies	
Impacts routiers	• Pas ou peu d'impact sur les circulations RD147	
Coûts		
		• + 0,5M€ pour construction de 2 ouvrages d'art sur la RD147 • Déplacement ITE Derichebourg / dépollution (non chiffré)

LA CONCERTATION
SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

LE CADRE ET L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique sur le projet de mise à 4 voies de la section entre Saint-Fons et Grenay s'inscrit dans le processus de concertation continue visant à poursuivre la dynamique engagée avec le débat public de 2019, souhaitée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, dans sa décision du 11 décembre 2019.

Cette concertation, organisée **du 24 avril au 4 juin 2023**, consiste à informer le public des différentes variantes de tracés étudiés, à recueillir son point de vue et à répondre à ses questions sur le projet, afin d'identifier la variante de tracé préférentielle sur laquelle seront poursuivies les études.

Cette concertation, ouverte à tous, concerne notamment les communes de :

- Vénissieux ;
- Saint-Priest ;
- Mions ;
- Saint-Pierre-de-Chandieu ;
- Grenay.

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE DEUX GARANTS NOMMÉS PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

À l'issue du débat public de 2019, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a nommé respectivement les 4 décembre 2019 et 5 février 2020, M. Jean-Claude Ruysschaert, Président de la Commission Particulière du Débat public en charge de son organisation et Mme Barbara Serrano, membre de la CPDP, garants de la concertation sur les projets d'aménagements de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise, dont la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay est la première opération.

Les garants sont indépendants du maître d'ouvrage. Ils sont chargés de veiller au bon déroulement de la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public. Ils représentent la CNDP et portent ses valeurs auprès du maître d'ouvrage et du grand public.

Les garants ont été associés à la préparation de la concertation et sont présents durant le déroulement du processus.

Le public peut s'adresser à eux par mail aux adresses suivantes :
barbara.serrano@garant-cndp.fr
ou **jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr**.

COMMENT S'INFORMER ET PARTICIPER ?

Du 24 avril au 4 juin 2023, le dispositif d'information et de participation prévu par le maître d'ouvrage et partagé avec les partenaires du projet et les garants comprend :

- Des supports d'invitation à participer ;
- Des supports d'information sur le projet ;
- Des outils destinés à assurer la participation du public.

Les supports d'invitation à participer

Dès le début de la concertation, SNCF Réseau active un plan d'information visant à **inviter le public à participer à la concertation**.
Ce plan comprend :

- La publication **d'annonces et de communiqués de presse** dans la presse locale ;
- La distribution, **dans les boites aux lettres des riverains** des aménagements, de **documents d'information** ;
- Une campagne d'information géolocalisée sur les réseaux sociaux ;
- Une campagne d'affichage dans les mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay et dans les commerces de proximité de ces 5 communes.

Les supports d'information du public :

En parallèle, SNCF Réseau met en place les outils suivants pour **informer le public sur le projet** :

- Le présent **dossier support de la concertation** disponible en téléchargement sur le site internet **www.etoileferroviairelyonnaise.fr**, lors des ateliers et des permanences organisés et dans les mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay ;
- Le site internet **www.etoileferroviairelyonnaise.fr** pour prendre connaissance du contenu du projet et télécharger le dossier support de la concertation.

Le dispositif de participation du public

Différents types d'échanges sont organisés pour permettre au public de donner son avis sur les variantes portées à la concertation :

- **1 réunion publique d'ouverture de la concertation, le 26 avril, à 18h30 à Vénissieux,** Salle Joliot Curie - 68 Boulevard Irène Joliot
- **5 ateliers communaux** sur les variantes prévues dans chaque commune :
  - Le 10 mai à 18h30 à Vénissieux, Halle à grains - 85 boulevard du Docteur Coblod
  - Le 11 mai à 18h30 à Saint-Pierre-de-Chandieu, Salle DesLyre - Espace DesLyres - 33-43 rue du Stade
  - Le 15 mai à 19h à Mions, Centre Culturel Jean Moulin - 9 rue Fabian Martin
  - Le 22 mai à 18h30, à Saint-Priest, Salle Chrysostome, 8 rue Chrysostome ;
  - Le 3 mai à 18h30, à Grenay, Salle polyvalente du Complexe sportif - 388 Chemin sous les Vignes ;
- **10 permanences** pour échanger sur des questions individuelles avec le maître d'ouvrage :
  - À Vénissieux, le 10 mai de 14h à 17h et le 22 mai de 9h à 12h, au foyer Max Barel - Rue Max Barel ;
  - À Saint-Pierre-de-Chandieu, le 9 et 17 mai de 9h à 12h, en mairie - 5-7 rue Emile Vernay;
  - À Grenay, le 5 et le 9 mai de 14h à 17h, à la salle Paul Burdier, 152 Rue Jean Montagnon ;
  - À Saint-Priest, le 16 mai de 9h à 12h et le 24 mai de 14h à 17h, en mairie, salle des permanences 14 Pl. Charles-Ottina ;
  - À Mions, le 22 mai de 14h à 17h et le 25 mai de 9h à 12h, en mairie, 4, place de la République.
- 1 **réunion publique de synthèse** le 1er juin, à 18h30, à Saint-Priest, Salle Concorde - 10 avenue de la Gare, pour partager le produit de la concertation et apporter des compléments d'information au public.

En complément de ces réunions, SNCF Réseau met en place, pour assurer la participation du public, les outils suivants :

- Le site internet **www.etoileferroviairelyonnaise.fr** pour :
  - Proposer des avis et contributions sur le projet ;
  - Poser des questions sur le projet au maître d'ouvrage ;
  - Poser des questions sur la concertation aux garants ;
- Des **registres** disponibles dans les mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay, ainsi que sur les lieux d'ateliers et de permanences pour recueillir les avis sur les variantes soumises à la concertation ;
- **L'adresse postale** suivante :

SNCF RESEAU DIRECTION GÉNÉRALE CLIENTS ET SERVICES
DIRECTION TERRITORIALE
AUVERGNE RHONE-ALPES
Concertation M4V
78 rue de la Villette - 69425 Lyon Cedex 03

Le public peut également s'adresser aux garants par mail : **barbara.serrano@garant-cndp.fr** ou **jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr.**

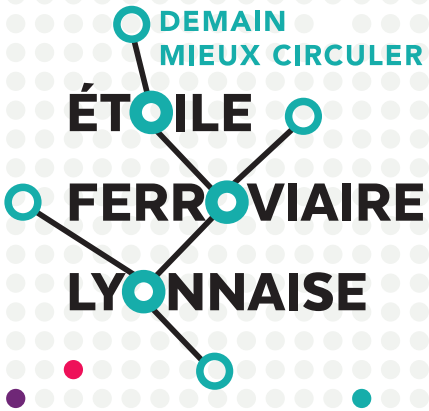
LES SUITES DE LA CONCERTATION

À l'issue de la période d'information du public et de recueil de ses contributions et avis, un bilan de la concertation sera réalisé par le maître d'ouvrage et rendu public.

Ce bilan permettra aux partenaires cofinanceurs du projet et au maître d'ouvrage de déterminer la variante de tracé préférentielle sur laquelle les études engagées seront poursuivies.

Une nouvelle phase de concertation sera ensuite organisée sur les modalités d'insertion de la variante d'implantation retenue.

14 58 16



Crédits Photos : SNCF Réseau - **Réalisation :** Nicaya Conseil - Avril 2023

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté Égalité Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

1.6 Panneaux d'information

DEMAIN MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES

ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

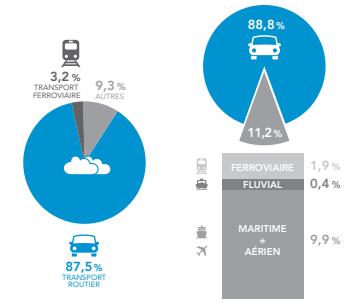
PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

UNE MISE À 4 VOIES : POURQUOI ?

Un projet prioritaire pour augmenter le nombre de trains sur l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise

- Plus de TGV
- Deux fois plus de trains du quotidien
- Des trains à l'heure
- Moins de camions sur les routes

Des mobilités plus décarbonées et une meilleure qualité de l'air en favorisant le report modal de la route vers le rail.

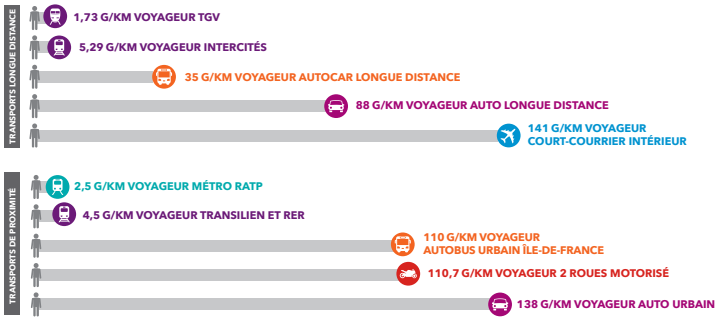


ÉMISSIONS D'OXYDES D'AZOTE (NO_x) PAR MODE DE TRANSPORT EN FRANCE

ÉMISSIONS DE PARTICULES ($PM_{2,5}$) PAR MODE DE TRANSPORT EN FRANCE

LE FERROVIAIRE, LE MODE DE TRANSPORT POLLUANT LE MOINS L'AIR

Source : «European rail freight vision 2030, Rail freight forward», 2018.



ÉMISSION (EN g CO_2) POUR UN VOYAGEUR PARCOURANT 1 KM EN FRANCE

Source : SNCF 2020, selon le «Guide méthodologique Information GES des prestations de transports» du Ministère de la transition écologique, et de la base carbone de l'ADEME

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

DEMAIN MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

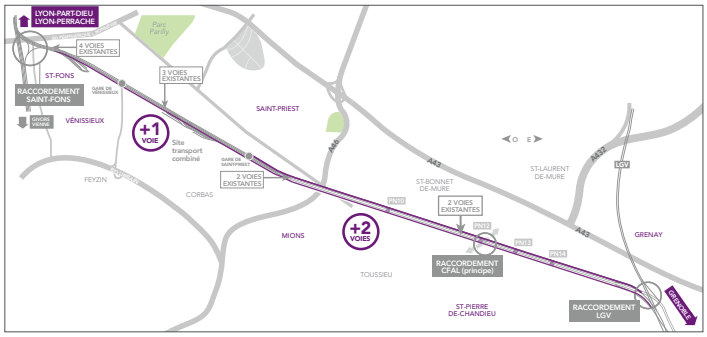
PROJET DE MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

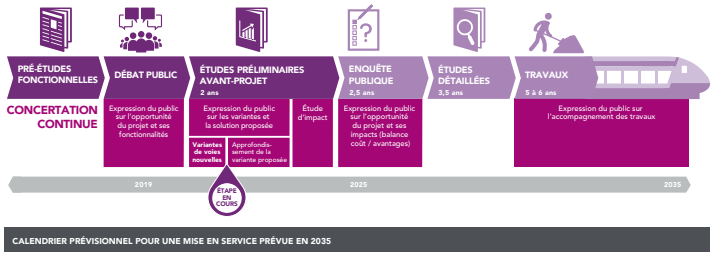
PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

LA RÉALISATION DU PROJET : QUAND ET COMMENT ?

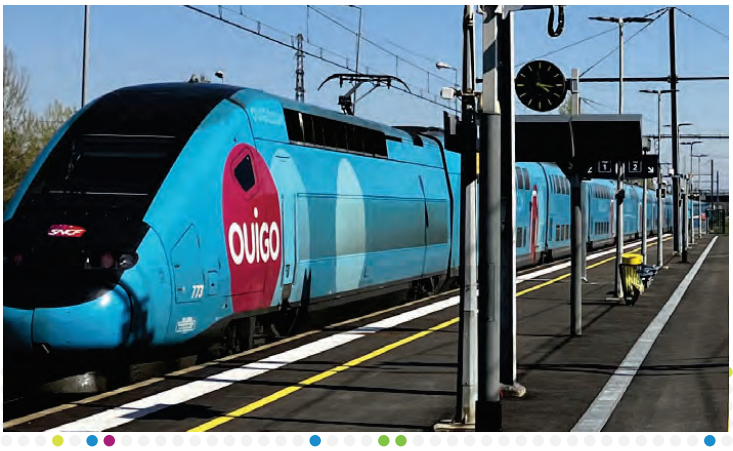
SNCF Réseau prévoit de construire le long des voies existantes :

- 1 nouvelle voie ferrée entre Saint-Fons et la gare de Saint-Priest
- 2 nouvelles voies ferrées entre la gare de Saint-Priest et Grenay





CALENDRIER PRÉVISIONNEL POUR UNE MISE EN SERVICE PRÉVUE EN 2035



PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

DEMAIN MIEUX CIRCULER
ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

PROJET DE MISE À 4 VOIES
ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION
DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

VILLE	TYPE DE RÉUNION	DATE	HEURE
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26/04/2023**	**18h30 - 21h**
	Atelier	10/05/2023	18h30 - 21h
	Permanence matin	22/05/2023	9h - 12h
	Permanence après-midi	10/05/2023	14h - 17h
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**01/06/2023**	**18h30 - 21h**
	Atelier	22/05/2023	18h30 - 21h
	Permanence matin	16/05/2023	9h - 12h
	Permanence après-midi	24/05/2023	14h - 17h
Mions	Atelier	15/05/2023	19h - 21h30
	Permanence matin	25/05/2023	9h - 12h
	Permanence après-midi	22/05/2023	14h - 17h
Saint-Pierre-de-Chandieu	Atelier	11/05/2023	18h30 - 21h
	Permanence matin	9/05/2023 et 17/05/2023	9h - 12h
Grenay	Atelier	03/05/2023	18h30 - 21h
	Permanence après-midi	05/05/2023 et 09/05/2023	14h - 17h

DONNEZ VOTRE AVIS

- Sur le site internet : **www.etoileferroviairelyonnaise.fr**
- Sur les **registres disponibles en mairies** de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay
- Par **courrier** à l'adresse :

SNCF RESEAU
DIRECTION TERRITORIALE AUVERGNE RHONE-ALPES
Concertation M4V
78 rue de la Villette - 69425 Lyon Cedex 03

Plus d'information sur www.etoileferroviairelyonnaise.fr ou en mairies de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay.

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
La Région Auvergne-Rhône-Alpes
MÉTROPOLE GRAND LYON
SNCF RÉSEAU
Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

2 Réunions de concertation

NB : Une vidéo d'ensemble du parcours et une vidéo d'expression des partenaires du projet ont été projetées lors des différents ateliers et réunions publiques, et étaient disponibles sur le site internet du projet.

- **Vidéo du parcours :** https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/wp-content/uploads/2023/05/Bleu_Rouge-Final.mov

- **Expression des partenaires du projet :** https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/wp-content/uploads/2023/05/SNCF-EFL-AVEC-SOUSTITRES-SANS-JINGLE.mov

Les supports des réunions et ateliers de concertation, ainsi que leurs comptes-rendus, ont été mis à disposition du public sur le site internet du projet.

2.1 Réunion publique d’ouverture le 26/04/2023

DEMAIN MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

Mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Réunion d'ouverture de la concertation

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

UNION EUROPEENNE

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

DÉROULÉ DE LA SÉANCE

Horaires	Séquences
18h30 - 18h45	○ Introduction
18h45 - 19h05	○ SNCF Réseau → développement de mobilités décarbonées ○ Décisions prises suite au débat public de 2019 sur l'EFL
19h05 – 19h10	○ Intervention des partenaires
19h10 - 19h15	○ Intervention des garants
19h15 – 19h35	• *Echanges*
19h35 – 19h55	○ Le projet de mise à 4 voies St-Fons - Grenay au sein de l'EFL ○ Les variantes d'implantation de voies nouvelles
19h55 – 20h05	○ Le dispositif d'information et de recueil des avis du public
20h05 - 20h35	• *Echanges*
20h35 – 20h40	• Clôture

RÈGLES DE SAVOIR ÊTRE POUR LA RÉUNION

Règles de base

- Respect
- Ecoute
- Bienveillance
- Pas de jugement
- Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes à la fin

Considérez la perspective puis argumentez

QUELQUES CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

- Les échanges sont enregistrés → synthèse de la séance
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis

MOT D'ACCUEIL

Mme Yolande PEYTAVIN

Ville de Vénissieux

Première adjointe

Développement de la Ville / Relations Internationales / Communication

INTRODUCTION

Béatrice LELOUP

Directrice territoriale SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

SNCF RÉSEAU : RÔLE ET PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION

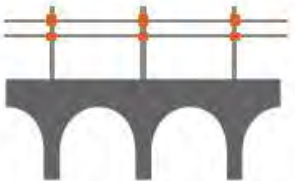
« Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable »

Rôles

- Construire et vendre des **sillons de qualité**
- Apporter des **réponses adaptées aux besoins à chaque entreprise ferroviaire** et chaque **Autorité Organisatrice des Mobilités**
- **Maintenir, régénérer, moderniser, développer le réseau**

28 000 km de lignes

2 600 km de LGV



15 700 km de lignes électrifiées

3 200 km dédiés au fret

DÉCARBONER LES MOBILITÉS POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

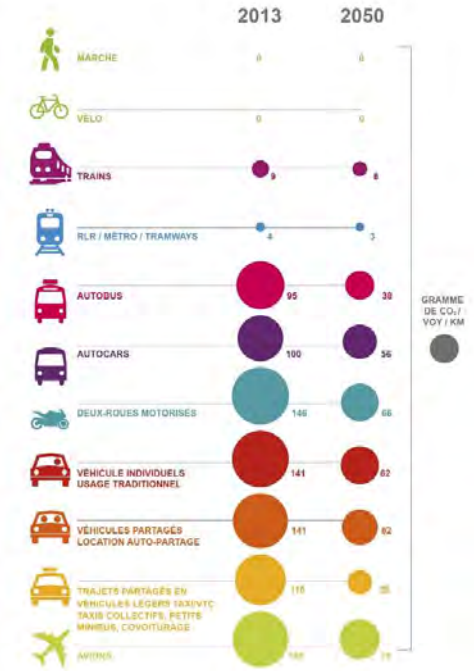
- **Offrir une alternative décarbonée et durable aux modes de mobilité actuels**
  - Voyageurs
  - Marchandises
- **Faciliter les déplacements du quotidien et longue distance**

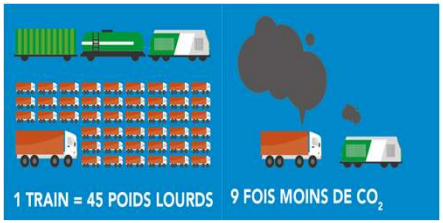
AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ DES TRAINS

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS EN TRAIN POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

AMÉLIORER LE CONFORT À BORD DES TRAINS ET DANS LES GARES

AUGMENTER LE NOMBRE DE TRAINS





CONTEXTE TERRITORIAL AUVERGNE RHÔNE-ALPES

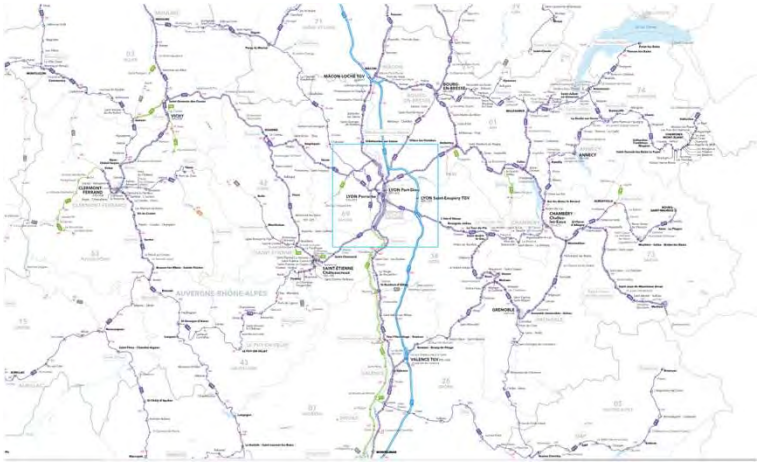
- Région Auvergne-Rhône-Alpes
  - 8 millions d'habitants
  - Parmi les plus vastes et plus peuplées d'Europe
  - Carrefour de grands axes de communication européens et français

- Une métropole de Lyon très dynamique
  - Au cœur d'un réseau de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Mâcon, Roanne, …

- Des besoins croissants de mobilité des personnes et marchandises

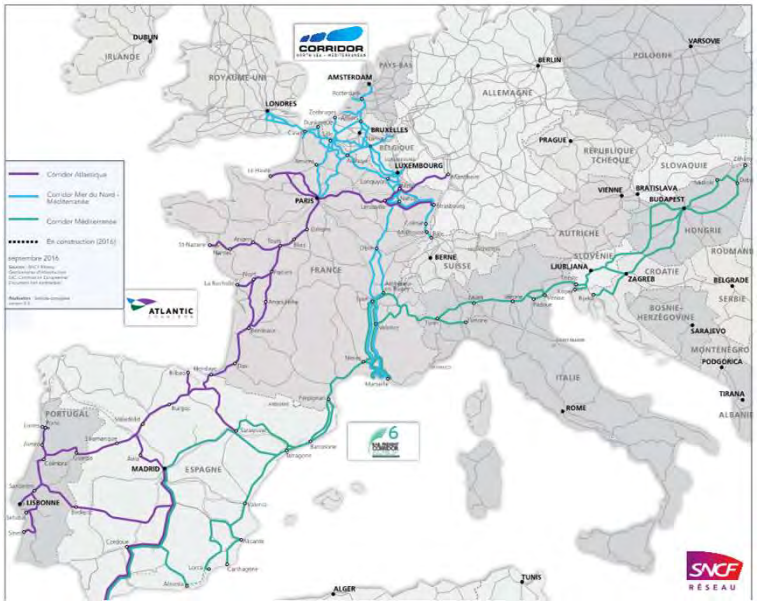
- Besoin de réponses cohérentes avec
  - Enjeux climatiques
  - Qualité de vie des habitants
  - Attractivité du territoire

UNE RÉGION MULTIPOLAIRE ET UN CARREFOUR EUROPÉEN DE TRANSPORT



Réseau ferré périmètre région AURA

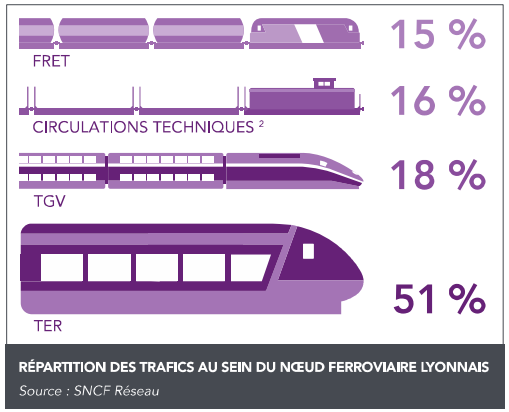
Liaisons à Grande Vitesse directes depuis Lyon



Corridors fret européens / France

UNE ETOILE FERROVIAIRE SATURÉE

- **Une étoile ferroviaire de Lyon congestionnée**
  - Près de 1 200 trains / jour
  - Plafonnement à 70 trains / heure max depuis 2005
  - Nombreux retards et annulations et pas de possibilité d'accueillir de nouveaux trains



RÉPARTITION DES TRAFICS AU SEIN DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS
Source : SNCF Réseau

- **Réponses des financeurs Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, UE et de SNCF Réseau**

1. **Agir à court terme**
   → **plan d'investissement de 310 M€** 2015-2025 → restaurer la régularité

2. **Préparer l'avenir**
   → **déterminer les investissements nécessaires pour développer le réseau et accueillir plus de trains** projets structurants d'infrastructure
   - Un débat public en 2019 pour partager les enjeux et définir les grandes orientations

DÉCISION DE SNCF RÉSEAU DU 11/12/2019 SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

- **Moderniser l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise dès à présent**
- **Imaginer un service ferroviaire express métropolitain** tout en tenant compte de l'ensemble des besoins : fret, voyageurs longue distance, régionaux et péri-urbains
- **Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure**
  → 1 priorité partagée : mettre à 4 voies la section Saint-Fons – Grenay
- **Associer les élus, associations, usagers et habitants du territoire à cette démarche pour préparer l'avenir**

MISE EN ŒUVRE DES DÉCISIONS FAISANT SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

Période	Activité
2020*	• Structuration de la démarche, mise en place de la gouvernance et définition du programme d'études avec les partenaires Etat, Région, Métropole
2021*	• Mise en place des financements pour les études et appels d'offres • Information des élus de l'EFL • Mise en place site web EFL • Conférence de presse des partenaires : Etat, Région, Métropole
2022	• Projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay o Réalisation des études o Préparation de la concertation : rencontres élus, associations, acteurs locaux
2023	• Avril – juin : concertation publique / variantes de tracé • Déc. : concertation publique / insertion de la variante préférentielle

* Élections municipales et métropolitaines et régionales

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS

OBJECTIFS

2 fois plus de périurbains

2 fois plus de TGV

2 fois plus de fret

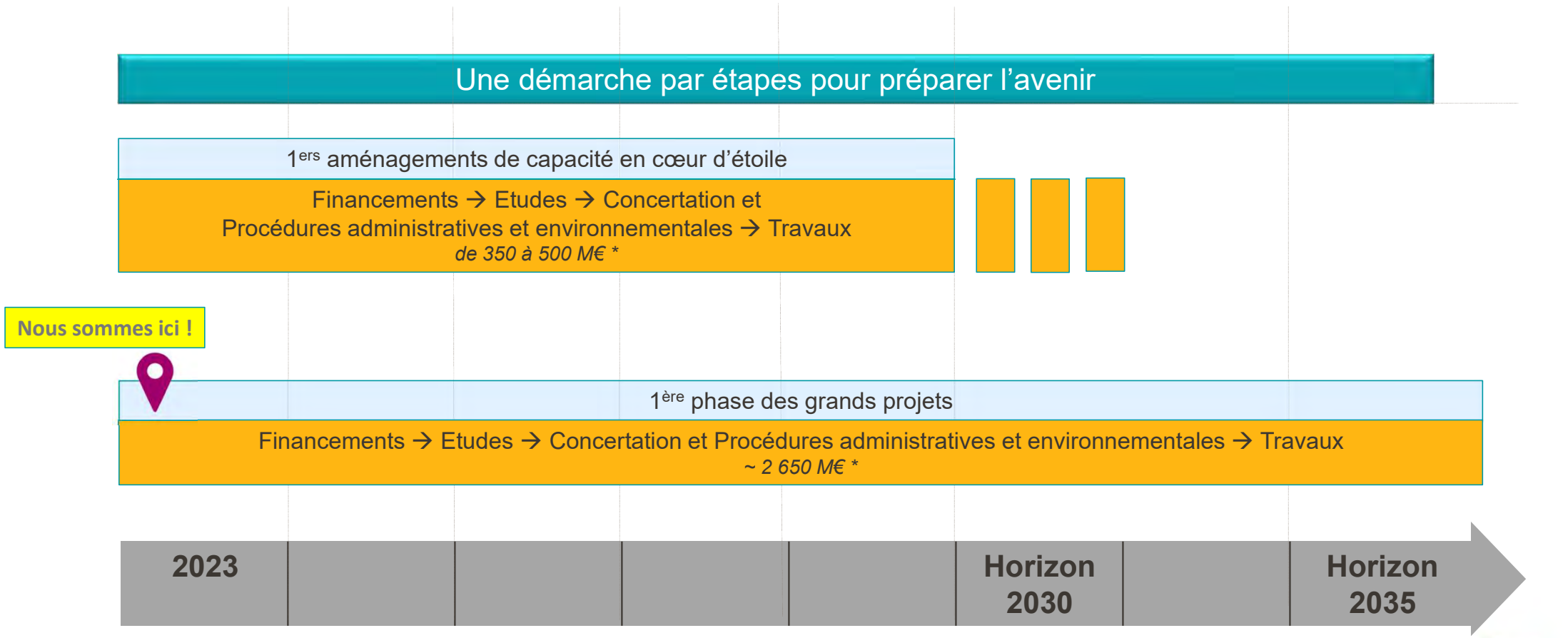
De 2025 à 2030 : 1ers évolutions de service

- Trains du quotidien : sur la 1ère couronne périurbaine : extension les services proposés en heure de pointe aux heures creuses et développer l'amplitude horaire (objectif = 5h – 23h)
- Augmentations progressives de capacité sur la Ligne Grande Vitesse et pour le fret

A partir de 2030 : vers un saut d'offre

- Trains du quotidien : augmentation des fréquences en heure de pointe (objectif cible = ¼ d'heure en heure de pointe)
- 2ème phase d'augmentation de capacité LGV Paris Lyon et de poursuite de l'augmentation de capacité pour le fret

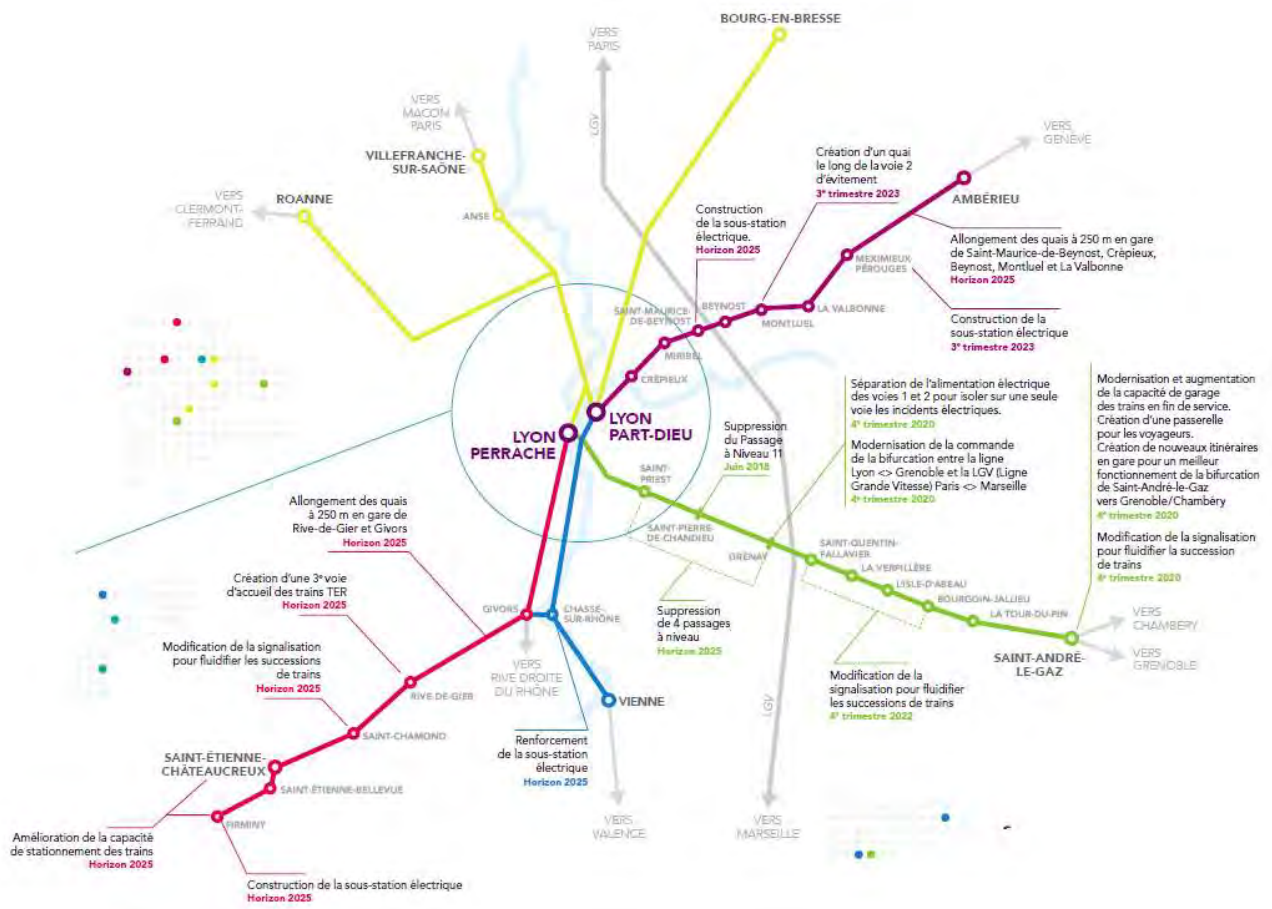
UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS



* *Source rapport COI de Février 2023 (hors accès alpins)*

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

- Des études préliminaires
  - Conduites par SNCF RÉSEAU maître d'ouvrage
  - Financées par Préfète de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, La Région Auvergne-Rhône-Alpes, Union Européenne, Métropole Grand Lyon



LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY – VARIANTES

- Une concertation
  - Du 24 avril jusqu'au 4 juin
  - Pour permettre au public de s'informer et s'exprimer sur le projet et sur les **variantes d'implantation des voies nouvelles envisagées**
  - Suivie par 2 garants de la CNDP pour veiller à son bon déroulement

- À l'issue de laquelle SNCF Réseau et les partenaires retiendront une variante préférentielle
- Une nouvelle concertation à horizon fin 2023 portant sur l'insertion urbaine de la variante préférentielle
- Une réunion d'ouverture ce jour pour partager
  - Les principales composantes du projet
  - Le dispositif de concertation mis en place et ses modalités

ECOSYSTÈME DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE : OFFRE DE SERVICES ET INFRASTRUCTURES

Clients ferroviaires

Maitrise d'ouvrage
Schémas d'offres
Et infrastructures

Inscription du projet dans le territoire

Industriels, agriculteurs, coopératives, carriers…

COMITE DES GRANDS PARTENAIRES
Etoile Ferroviaire Lyonnaise

MÉTROPOLE GRAND LYON

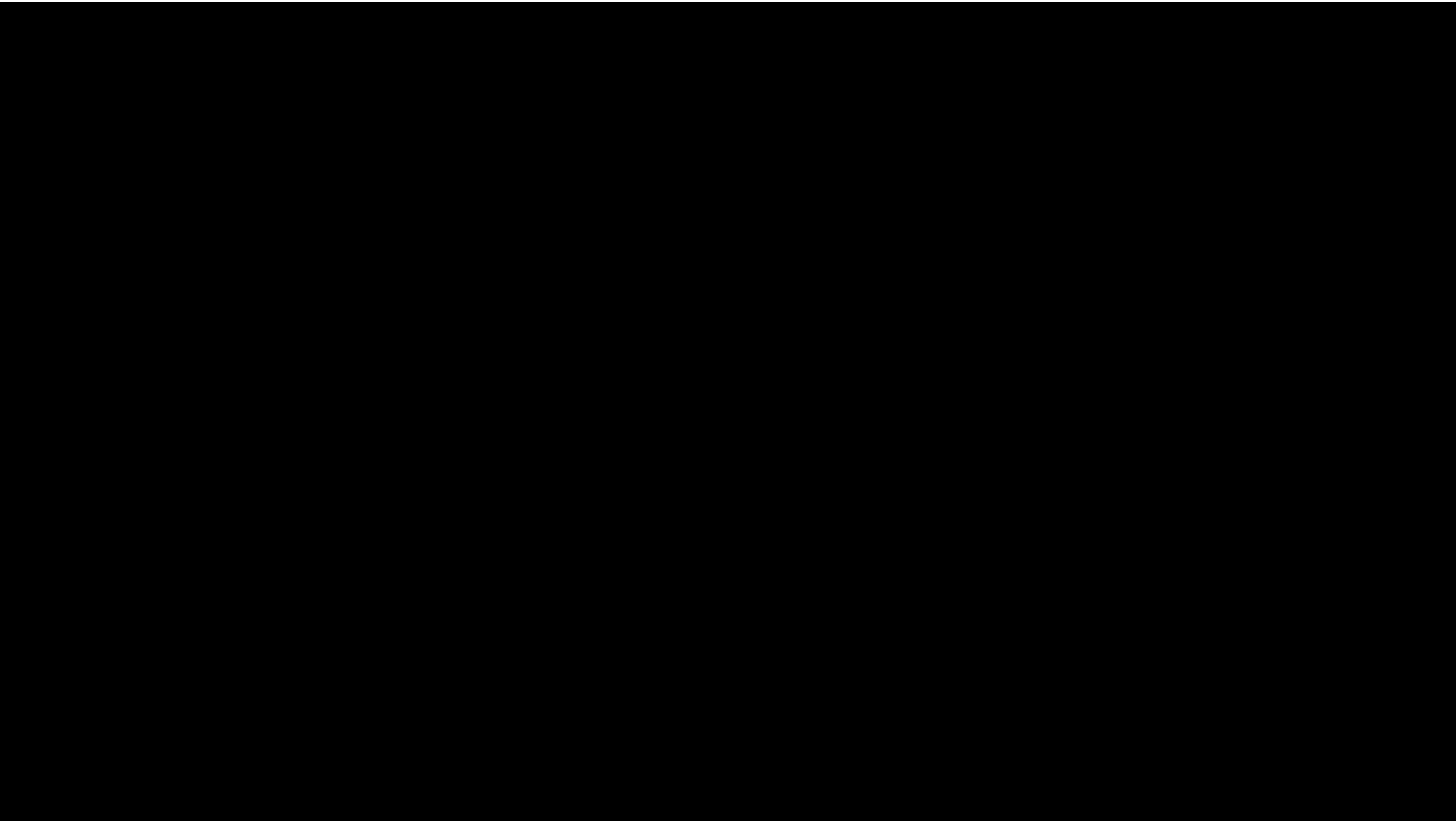
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

POINTS DE VUE DES PARTENAIRES DU PROJET

DEMAIN MIEUX CIRCULER
ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

SNCF RÉSEAU



INTERVENTION DES GARANTS

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Jean-Claude RUYSSCHAERT
Barbara SERRANO
barbara.serrano@garant-cndp.fr
jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

CNDP, une entité indépendante
La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Notre rôle

Défendre le droit à l'information et à la participation du public…

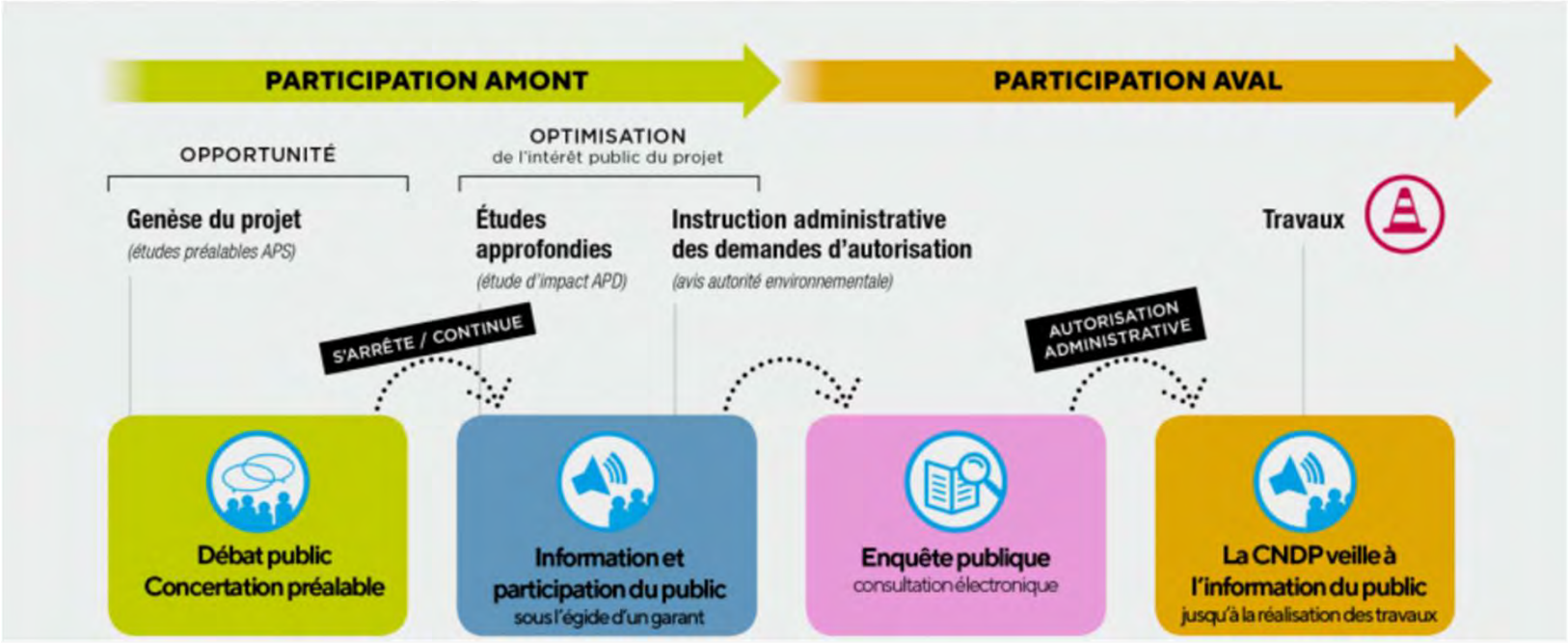
La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « **droit au débat** » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Notre autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets .

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

… sur l’élaboration des projets ayant un impact sur l’environnement

La participation garantie par la CNDP intervient **dès l’origine d’un projet** jusqu’à l’enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient dès l’origine, à un moment où il est encore possible d’y renoncer, de le modifier, où l’on peut interroger le “pourquoi ?” et pas seulement le “comment ?”. Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l’information et à la participation du public jusqu’à l‘enquête publique.



Nos valeurs

Ces valeurs sont issues de la loi et de l'expérience de la participation du public depuis 1995

- ✓ **L'indépendance**
- ✓ **La neutralité**
- ✓ **La transparence**
- ✓ **L'égalité de traitement**
- ✓ **L'argumentation**
- ✓ **L'inclusion**

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications

Des contributions ?

- **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**
- **Attendez le micro pour parler**
- **Présentez-vous avant d'intervenir**

20 min

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Recueil des avis et questions

- **Site web :** https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/ → formulaire en ligne

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES
LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Jean-François BORELLA

Catherine ULRICH-MICHEL

SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

20 min

LA LIGNE LYON-GRENOBLE ACTUELLE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

19 km de ligne, 3 gares voyageurs, un centre de maintenance du matériel roulant, 1 site fret

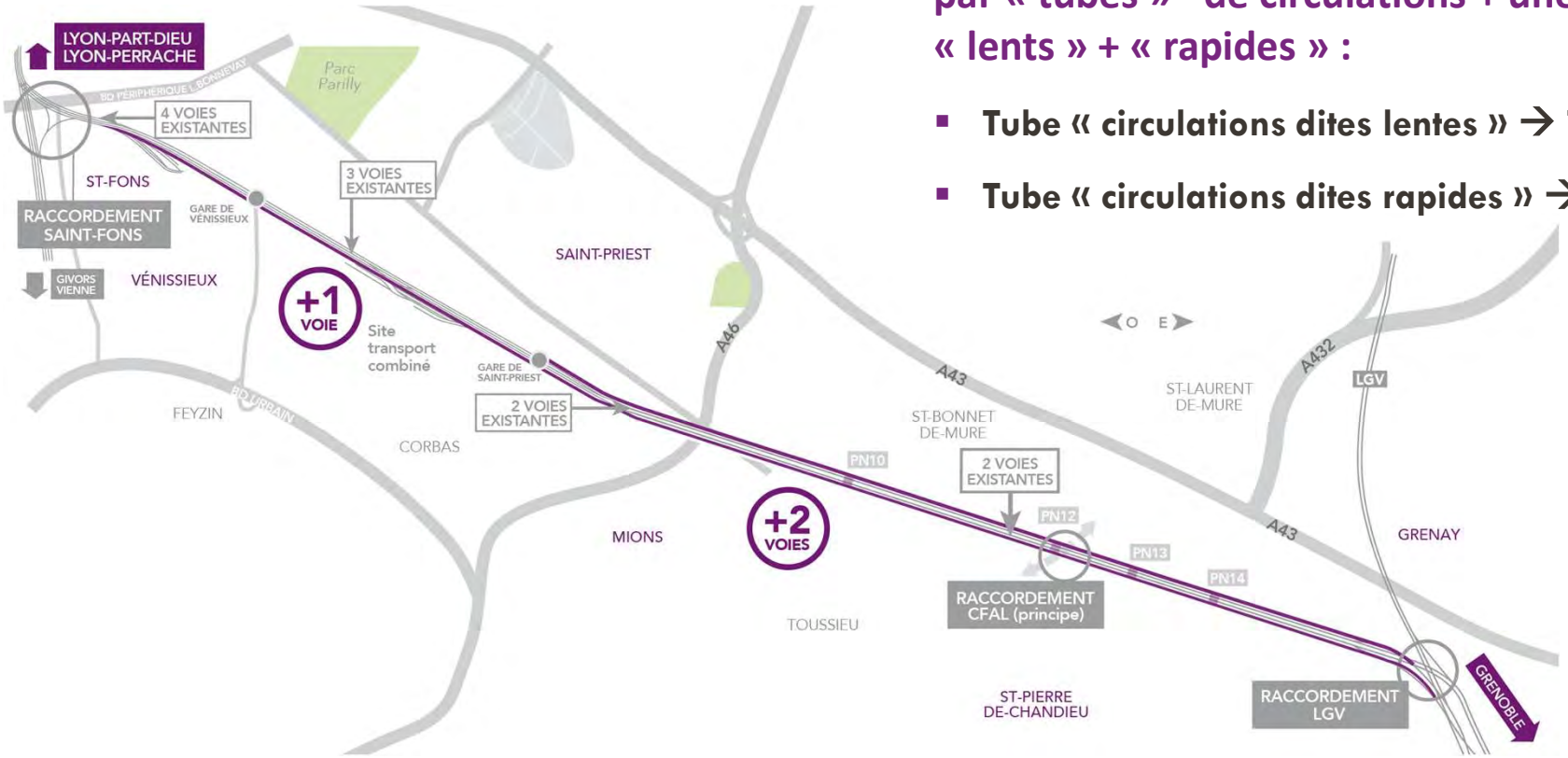
- → **Des circulations hétérogènes : TGV, intercités, TER, fret**
- → **Une exploitation intense et complexe : beaucoup de circulations, des cisaillements de trains, une grande multiplicité des caractéristiques des trains, …**
- → **Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe**

En vert, les équipements dédiés au fret

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

Un doublement de la capacité grâce à une organisation par « tubes »* de circulations + une fonctionnalité « lents » + « rapides » :

- **Tube « circulations dites lentes » → TER omnibus, fret**
- **Tube « circulations dites rapides » → TGV, autres TER**



** Tube de circulation : une voie dans chaque sens, avec des vitesses de circulation homogènes*

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET

Jusqu'à …

2 fois plus de périurbains

Contribuer au déploiement progressif du RER lyonnais

2 fois plus de TGV

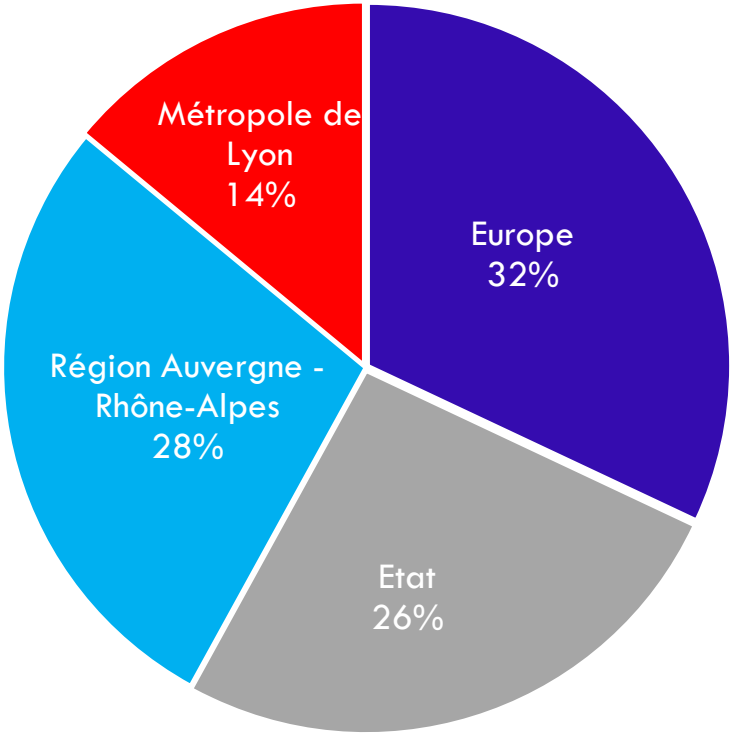
Contribuer à passer de 3 à 6 trains grandes lignes par heure et par sens d'ici 2030

2 fois plus de fret

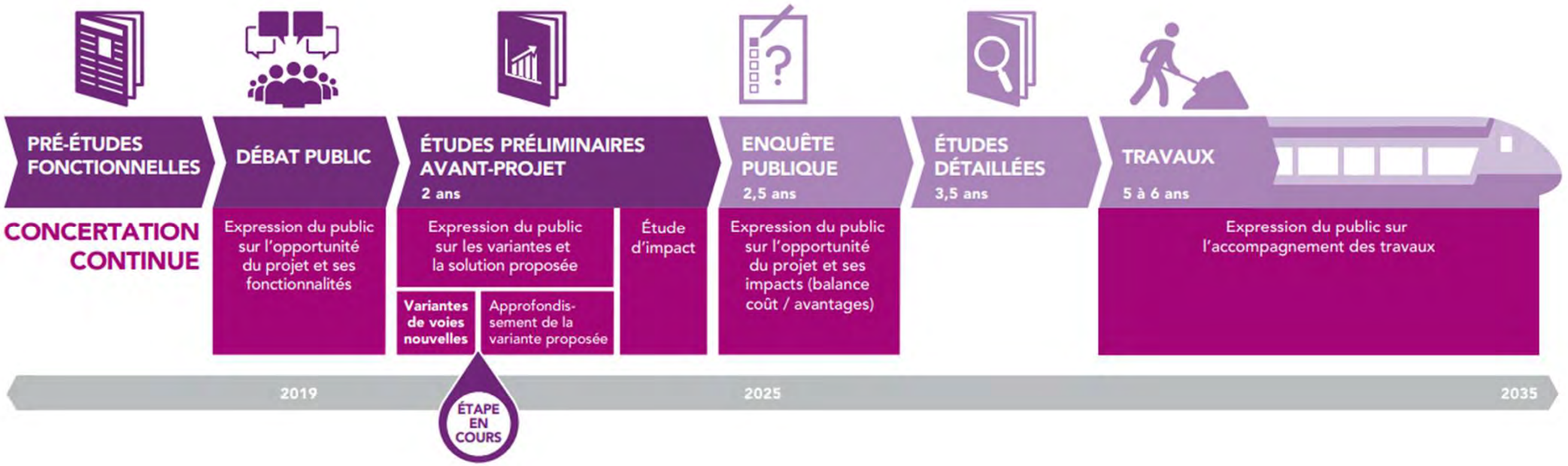
Contribuer à améliorer la qualité de l'air en quasi doublant la part modale du fret ferroviaire (de 9% à 18%) et en accompagnant les besoins de desserte locale

COÛT PRÉVISIONNEL ET FINANCEMENT

- **Coût estimé du projet : environ 1,06 milliard** CE 01/2022
- **Phase d'études préliminaires engagée**
  - 6,5 M€ pour les études préliminaires
  - Objectifs : affiner
    - + Les fonctionnalités
    - + Les solutions techniques
    - + Les enjeux environnementaux
    - + L'insertion dans l'environnement
    - + Les coûts
    - + Le planning de l'opération



LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES POUR LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

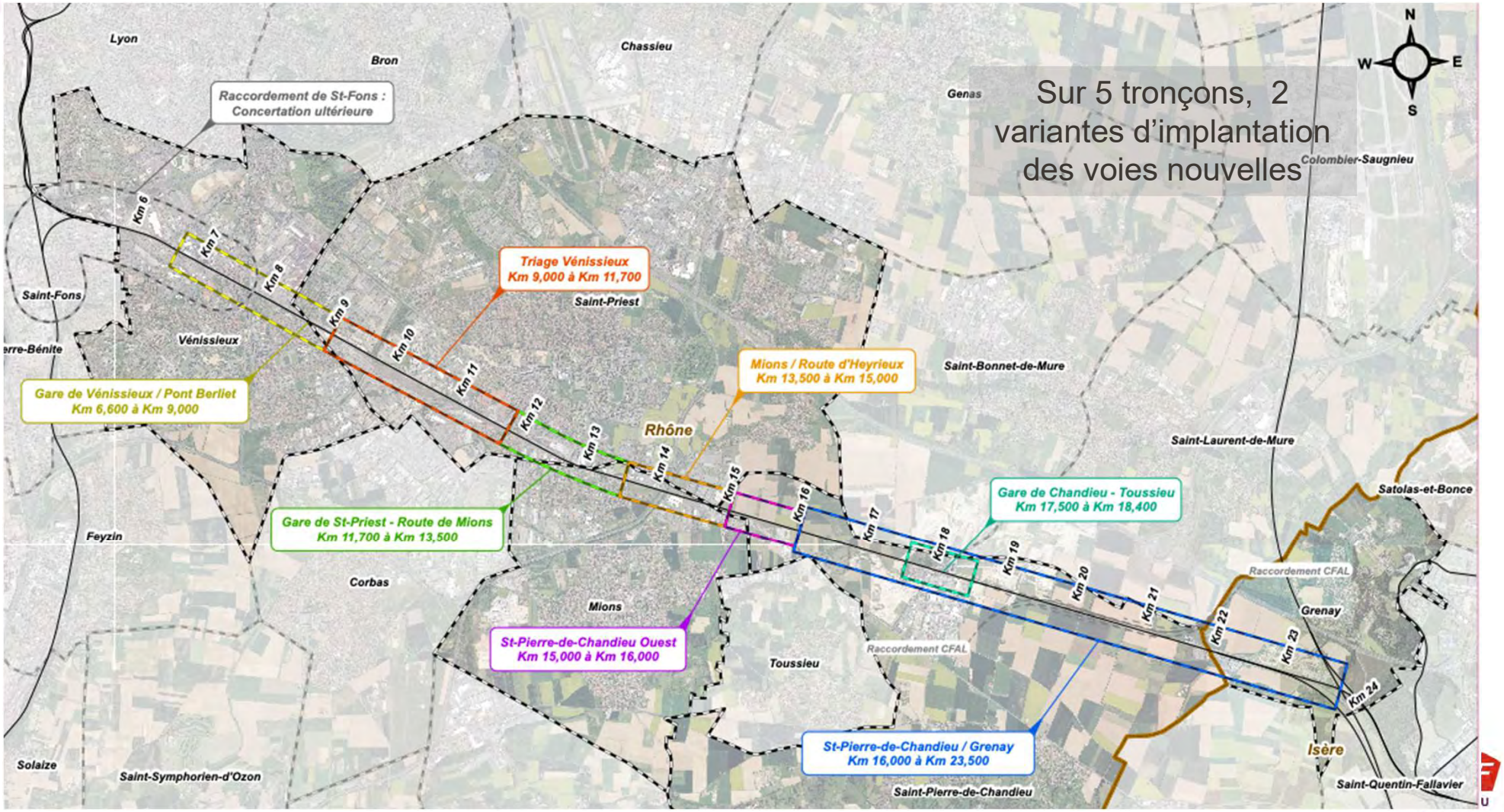
- **Différentes variantes étudiées pour l'implantation des voies nouvelles**
  - Objectif premier : éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement urbain, économique, agricole et naturel

- **Parmi les pistes envisagées lors des études**
  - 2 voies nouvelles au nord des voies existantes
  - 2 voies nouvelles au sud des voies existantes
  - 1 voie nouvelle au nord et une voie nouvelle au sud des voies existantes
  - Des voies nouvelles enterrées sur certaines sections

- **Principes de sélection des variantes proposées à la concertation**
  - Techniquement réalisables
  - Qui évitent certains impacts majeurs → Par ex. non présentées : variantes au sud du triage de Vénissieux, 1 voie de chaque côté, voies enterrées, …

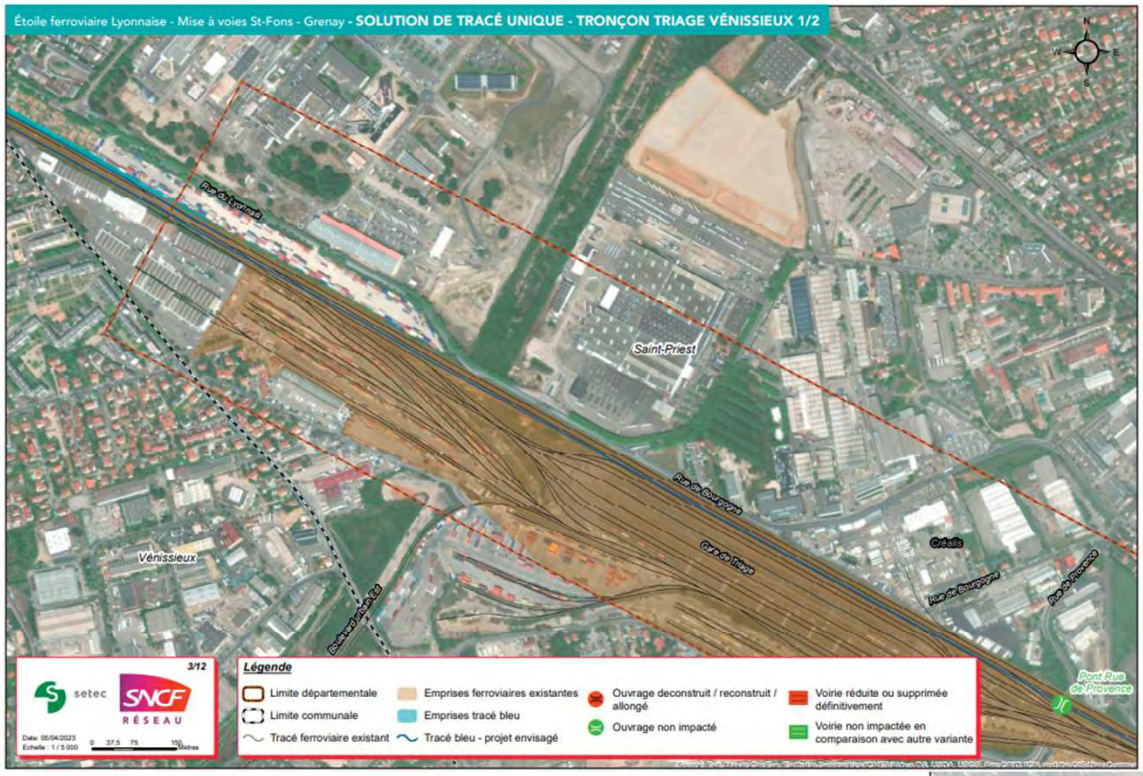
6 TRONÇONS D'ÉTUDE

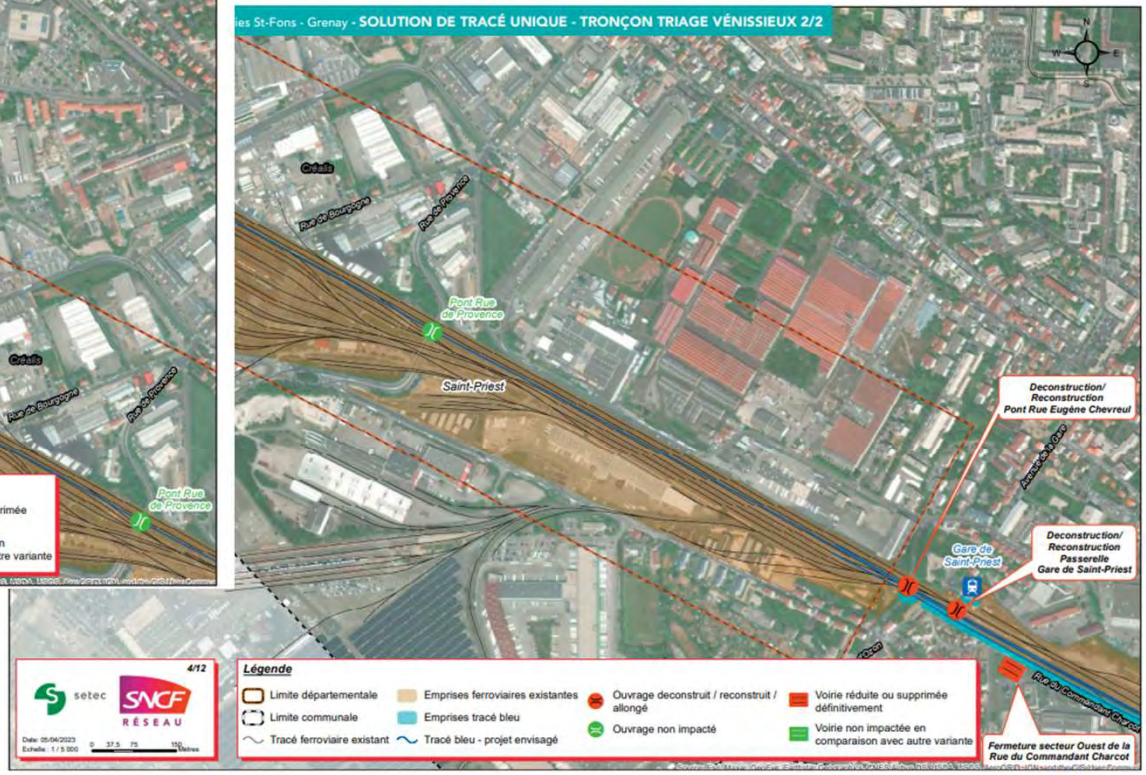
QUI PEUVENT S'ENVISAGER DE MANIÈRE AUTONOME / VARIANTES PROPOSÉES



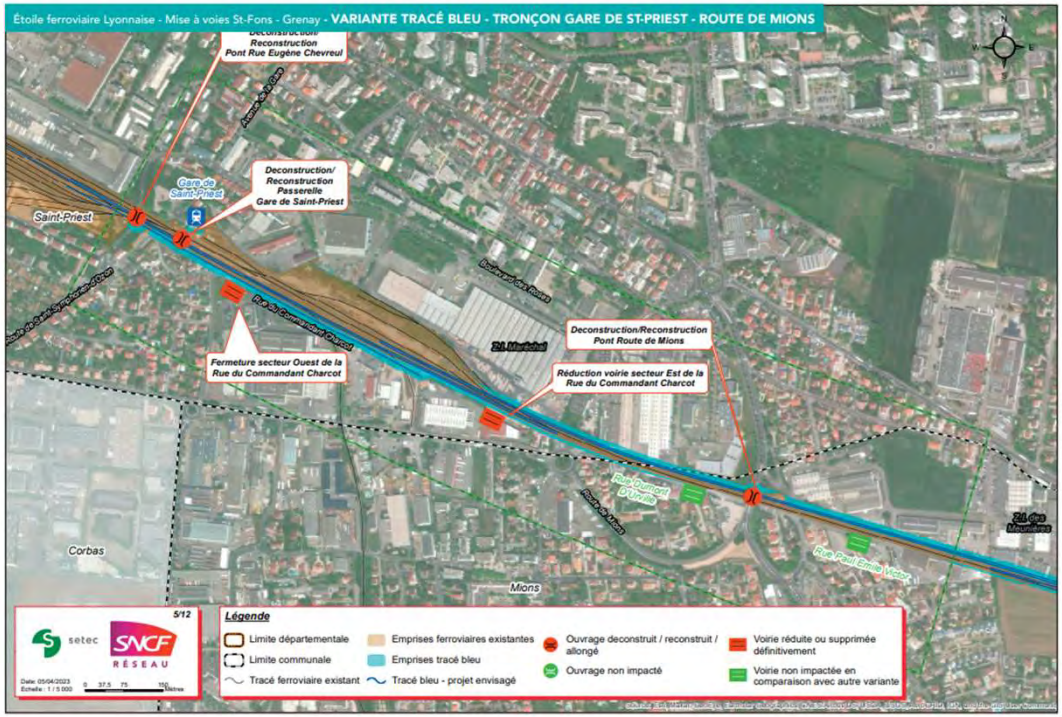
TRONÇON GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET

TRONÇON 2 – TRIAGE FRET DE VÉNISSIEUX – SAINT-PRIEST

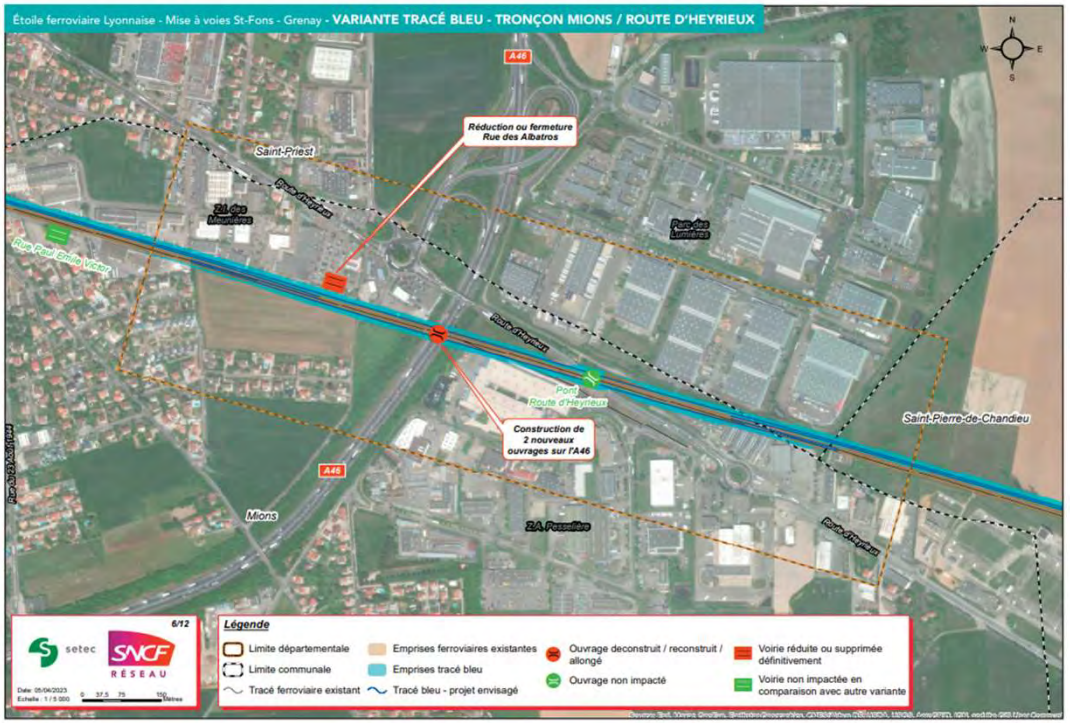


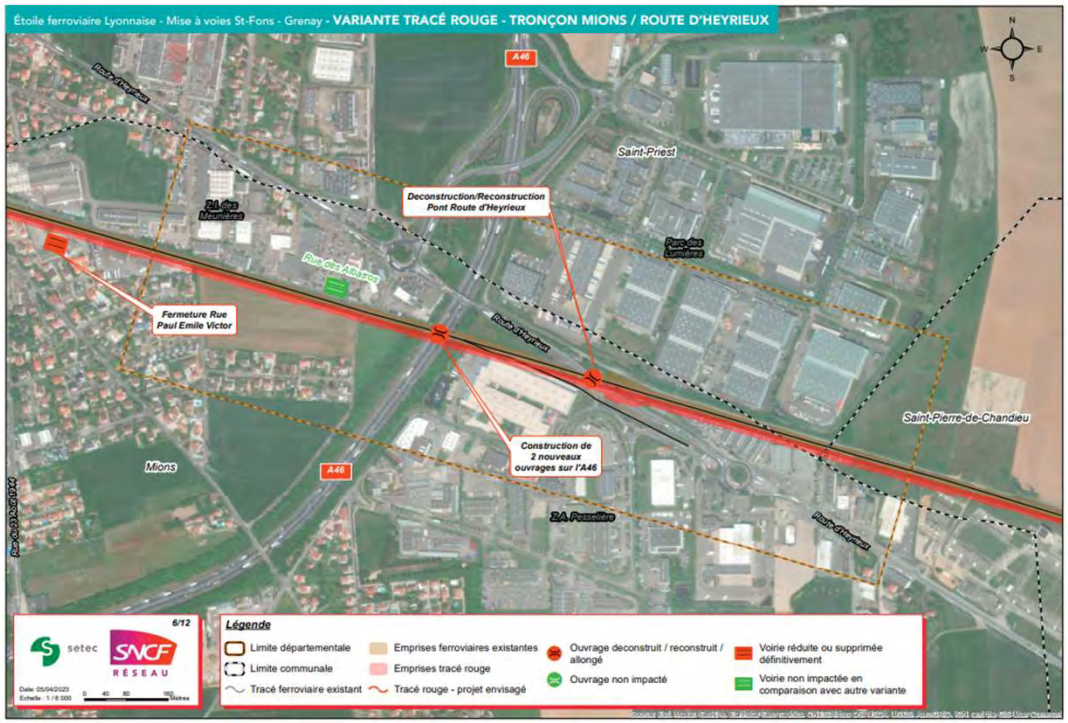


TRONÇON 3 : GARE DE SAINT-PRIEST / ROUTE DE MIONS

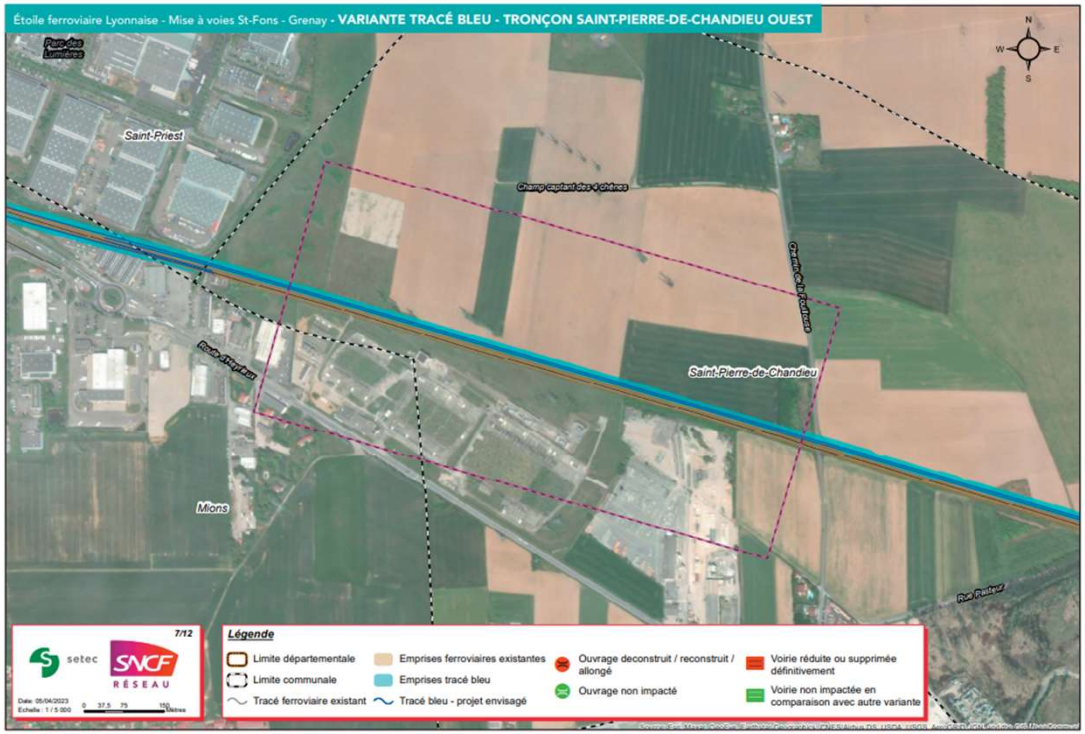


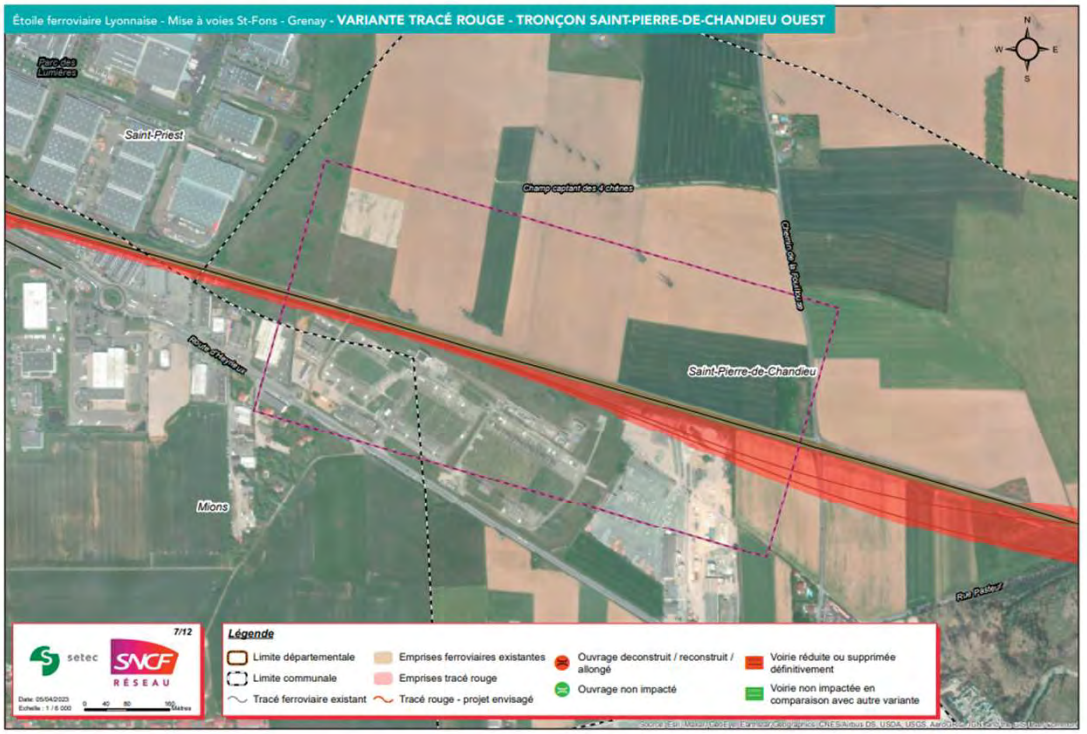
TRONÇON 4 : MIONS – ROUTE D'HEYRIEUX



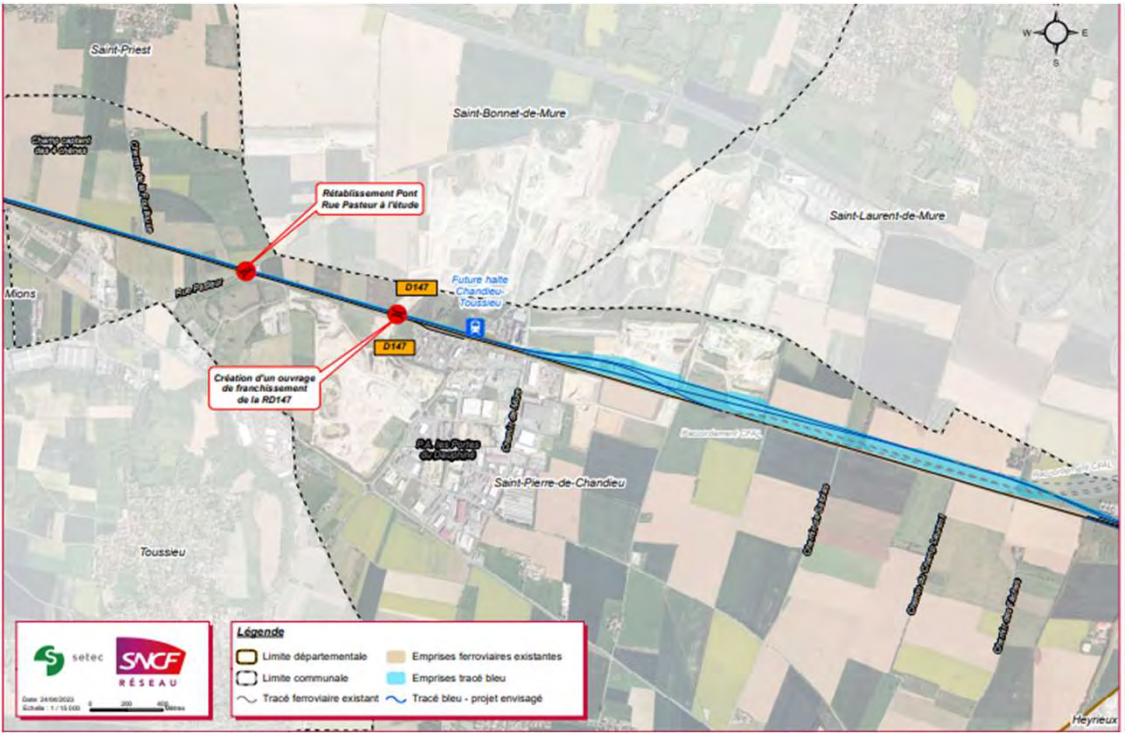


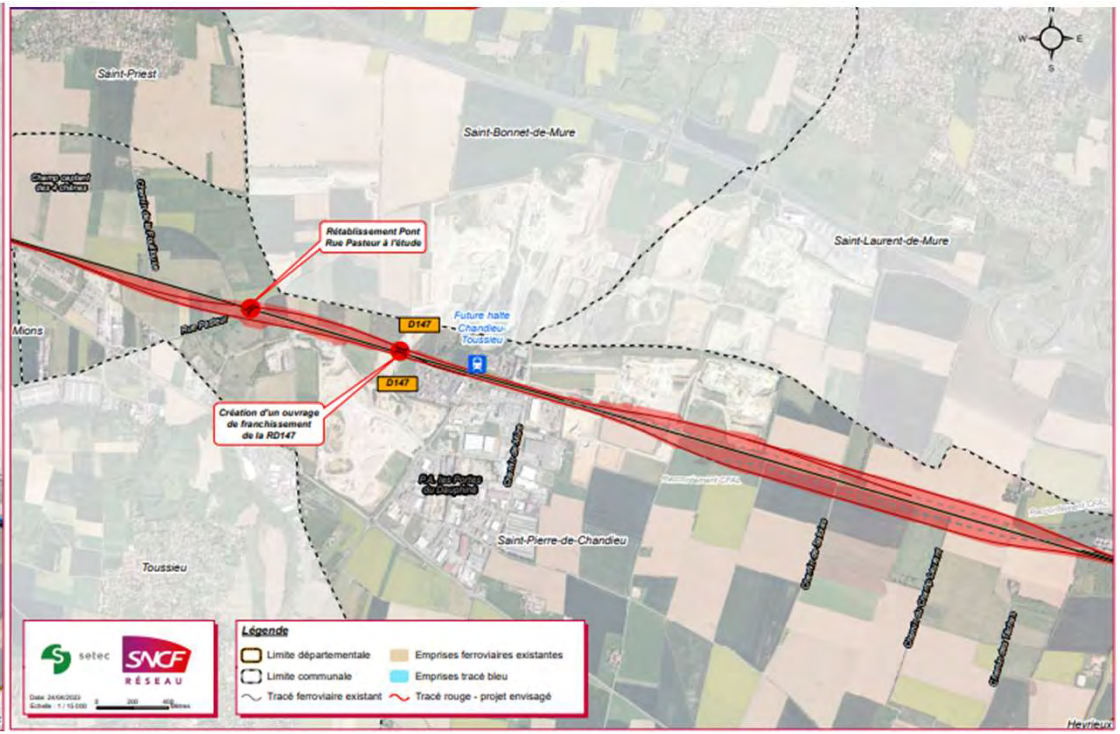
TRONÇON 5 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUEST



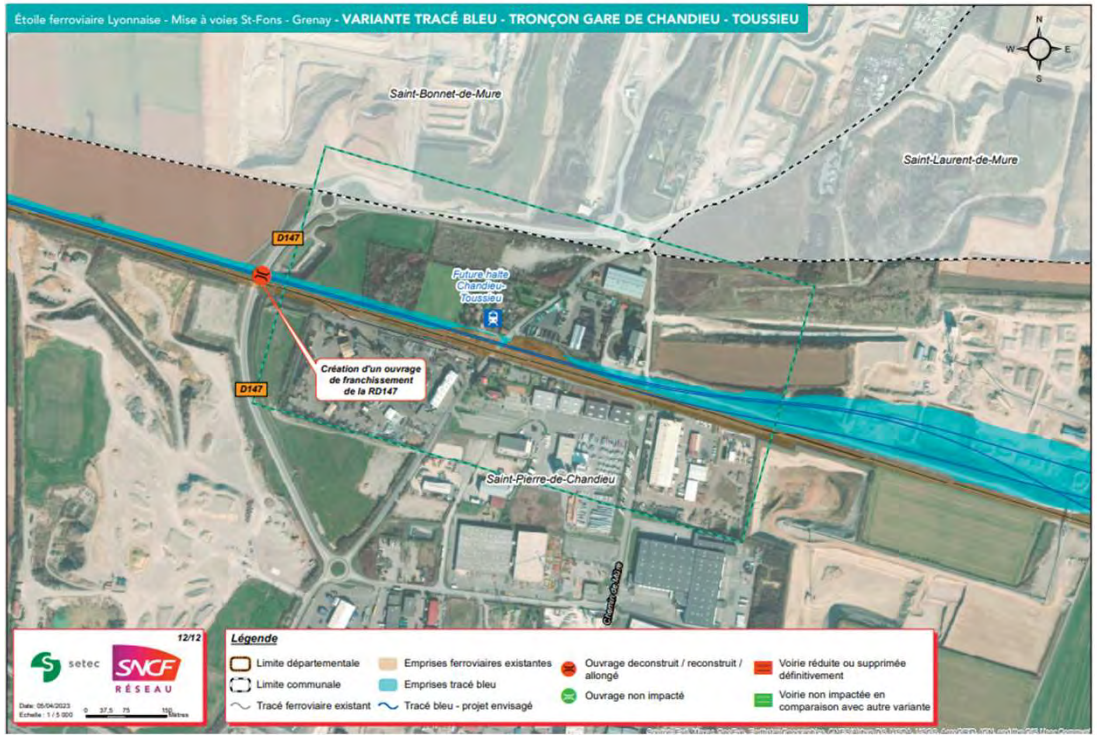


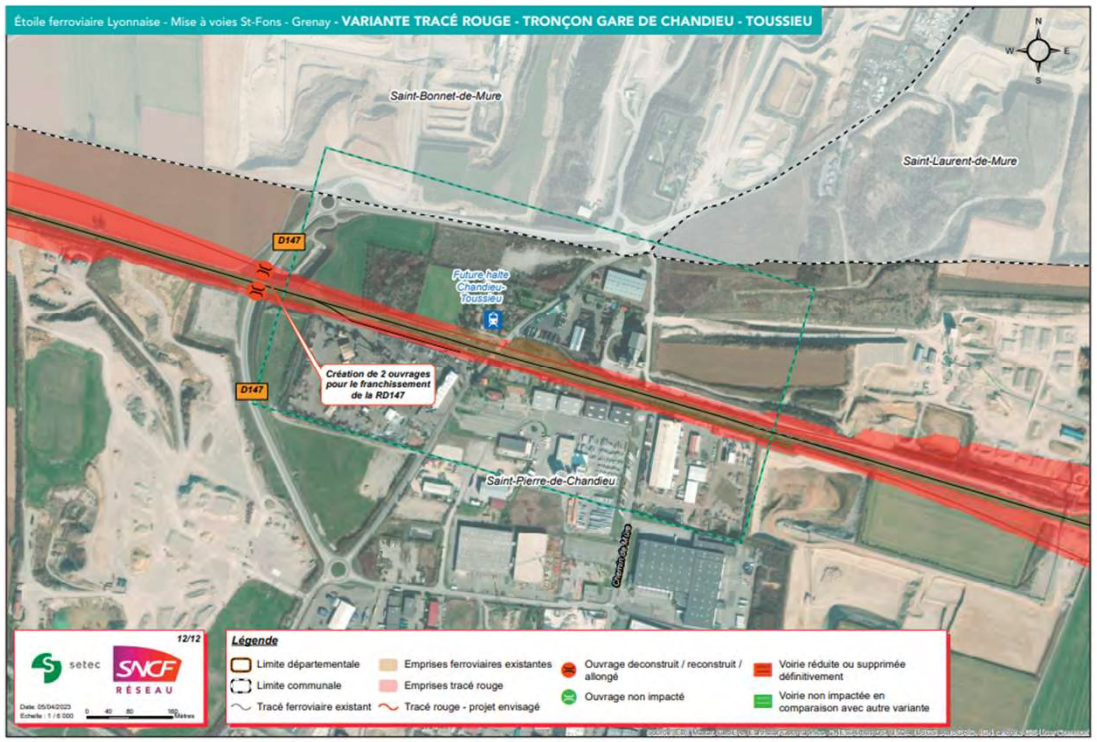
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY





ZOOM GARE – PORTES DU DAUPHINÉ





DES PREMIÈRES ANALYSES MULTICRITÈRES À ENRICHIR AU TRAVERS DE LA CONCERTATION

La comparaison des 2 variantes :

Principe de codification adopté

- Absence d'impact identifié à ce stade
- Impact léger
- Impact moyen
- Impact fort

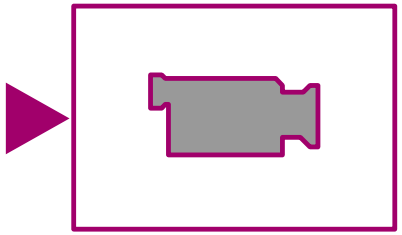
	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires et performances		
Équipements et ouvrages	• Démolition/reconstruction du Pont Eugène Chevreul et de la passerelle de la gare de St-Priest • Reprise importante du plan de voies et des aiguillages en gare de St-Priest • Création d'une zone de bascule des voies (env. 500m) pour le raccordement sur le tracé nord	• Démolition/reconstruction du Pont Eugène Chevreul et de la passerelle de la gare de St-Priest • Reprise importante du plan de voies et des aiguillages en gare de St-Priest
	• Déconstruction/reconstruction du pont de la route de Mions	• Maintien du pont de la route de Mions
Fonctionnalités et performance	• Vitesse de 160 km/h sur les voies « rapides »	
	• Impact sur les voies de services au nord de la gare à cause de l'allongement des quais et de la bascule	• Suppression des voies de services au nord de la gare à cause de l'allongement de quais
	• Impact sur les dessertes ferroviaires des entreprises situées au sud de la gare	
Réserves techniques éventuelles / risques		• Utilisation de la réservation sous le pont de Mions
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact sur les parcelles secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan • Impact sur le bâti ou l'activité des bâtiments industriels, logistiques ou commerciaux rue Alexandre Grammont, et le long des voies rue des Albatros (4 parcelles)	• Impact plus important sur les parcelles et bâtiments secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan, à l'extrémité est de la rue du Commandant Charcot, rue d'Urmont et rue Paul Emile Victor. • Impact sur deux bâtiments industriels le long des voies rue Paul Emile Victor, et enclavement des activités industrielles desservies par la rue Paul Emile Victor.

	Variante bleue	Variante rouge
Impacts urbains		
Voirie et projets urbains	• Fermeture ou rétrécissement rue du Commandant Charcot sur la quasi-totalité de sa longueur	• Fermeture de la rue du Commandant Charcot sur toute sa longueur
	• Conservation de la rue Dumont d'Urville (bus C25) et de la rue Paul Emile Victor	• Fermeture rue Dumont d'Urville sur toute sa longueur (bus C25), et rue Paul Emile Victor sur toute sa longueur – impacts généraux sur fonctionnement de la zone sud
	• Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de St-Priest • Emplacement réservé pour élargissement de voie (rue du commandant Charcot) au PLUH • Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de St-Priest	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel		
Milieu humain	• Interception d'une parcelle industrielle d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, boulevard des Roses	
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Bascule des voies : interruption des circulations durant 96h	• Impacts à préciser en phase d'étude ultérieure
Impacts routiers	• Impact sur les conditions de circulation Pont Route de Mions (dont bus C25, 62, T36 et VL2, convois exceptionnels) - (+740 PL/j) • Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11 400 véhicules/j)	• Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11 400 véhicules/j)
Coûts		
	• + 6-8 M€ pour déconstruction / reconstruction du Pont route de Mions • + 1 M€ pour déconstruction partielle bâti industriel	• +3 à 5 M€ pour la bascule

Exemple Tronçon 3
Gare de Saint-Priest – Route de Mions

APERÇU DU PARCOURS

→ **Vidéo de l'implantation des variantes proposées à la concertation sur le linéaire de voies entre Saint-Fons et Grenay**



Google Earth

LA CONCERTATION : INFORMER LE PUBLIC, RECUEILLIR LES AVIS ET ENRICHIR LES ÉTUDES

10 min

OBJECTIFS CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Concertation en cours

1ère concertation à un stade très amont du projet

- **Enrichir** les études avec votre regard d'acteurs territoriaux
- **Faire ressortir les grands enjeux** d'insertion de la voie / des deux voies supplémentaires pour chacune des variantes proposées
- **Identifier les points** qui seront **à affiner** dans les phases d'études ultérieures

→ Intégrer la matière issue de la concertation dans la fabrication du choix d'un tracé préférentiel

Et d'autres concertations à venir

Prochaines étapes

- Horizon fin 2023 → nouvelle concertation sur les modalités fines d'insertion du projet dans son environnement urbain
- Horizon 2025 → enquête d'utilité publique
- Après 2026 → concertation continue post DUP

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	**Atelier**	**3 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	**Atelier**	**3 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

Inscription aux ateliers et permanences

En ligne : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Lien direct sur la page d'inscription :
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Par tél. ***06 75 87 18 30*** si pas possible par internet

Recueil des avis et questions

- **Site web :** https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/ → formulaire en ligne
- **Registres en mairies** : Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay
- **Courrier postal :** SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications

Des contributions ?

- **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**
- **Attendez le micro pour parler**
- **Présentez-vous avant d'intervenir**

30 min

POUR LA SUITE

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

5 min

POUR LA CONCERTATION QUI S'OUVRE

- **Informez-vous**
- **Venez échanger et travailler avec SNCF Réseau**
- **Contribuez**

Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

→ Documents d'information

→ Formulaire en ligne pour donner votre avis

→ Inscription aux ateliers et permanences

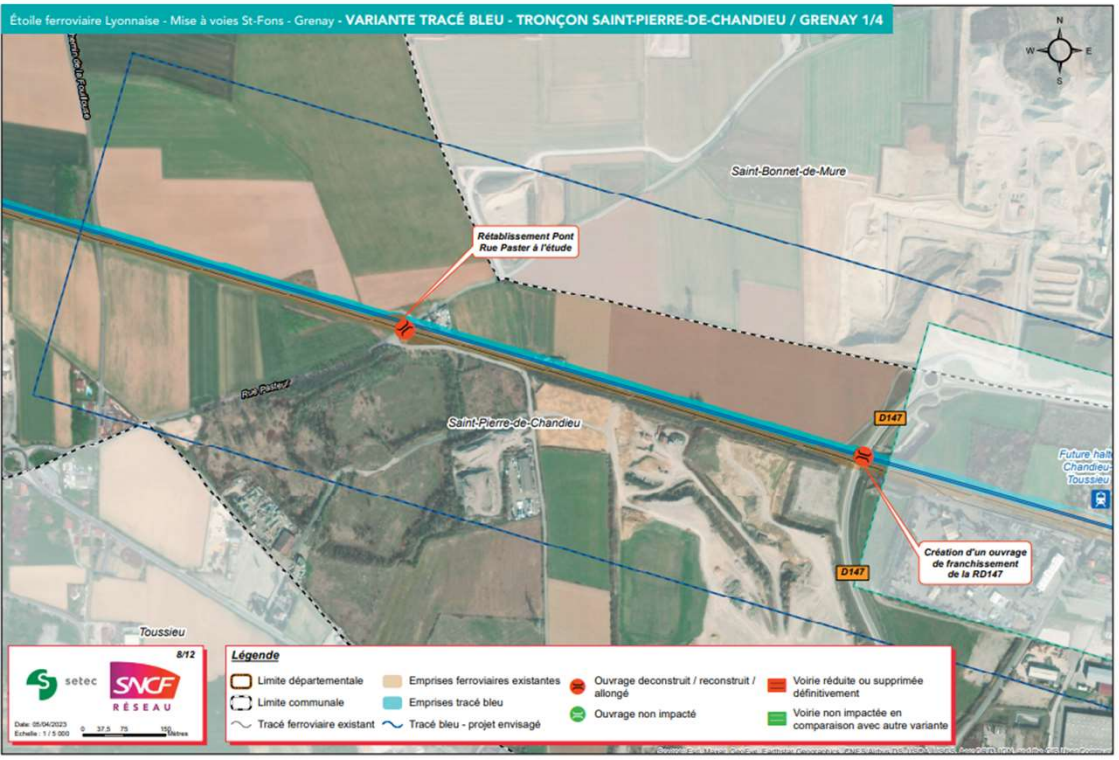
CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

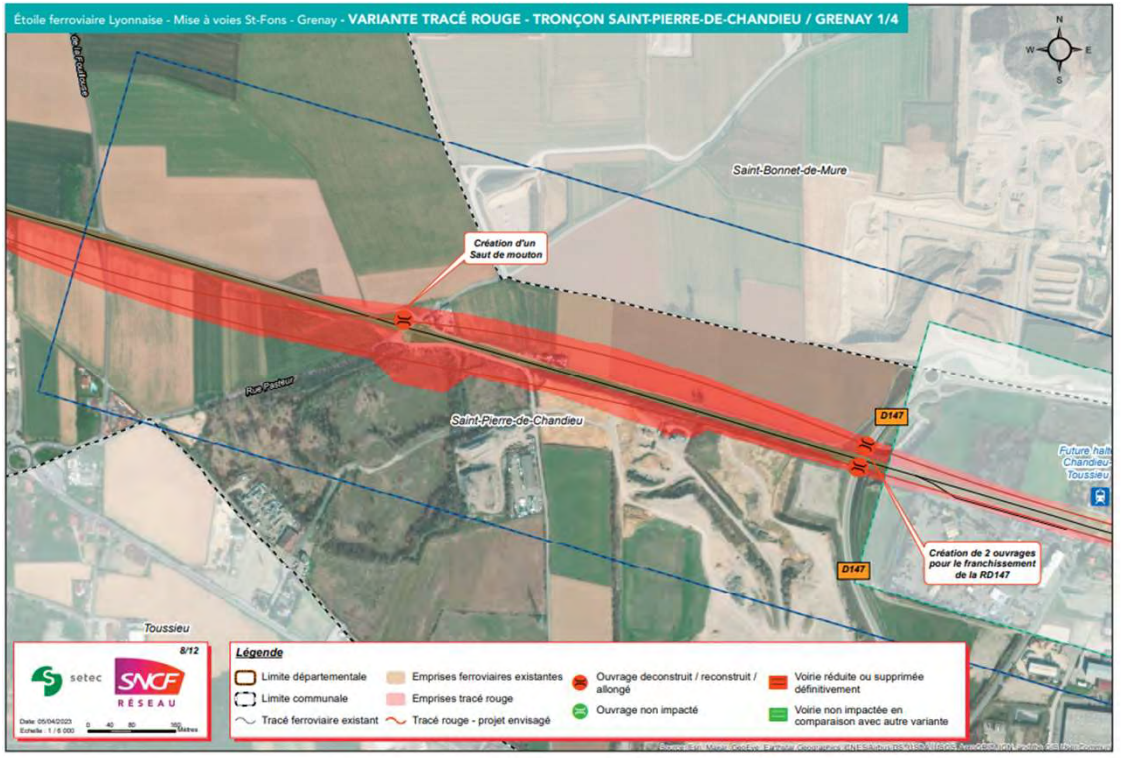
Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	**Atelier**	**3 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

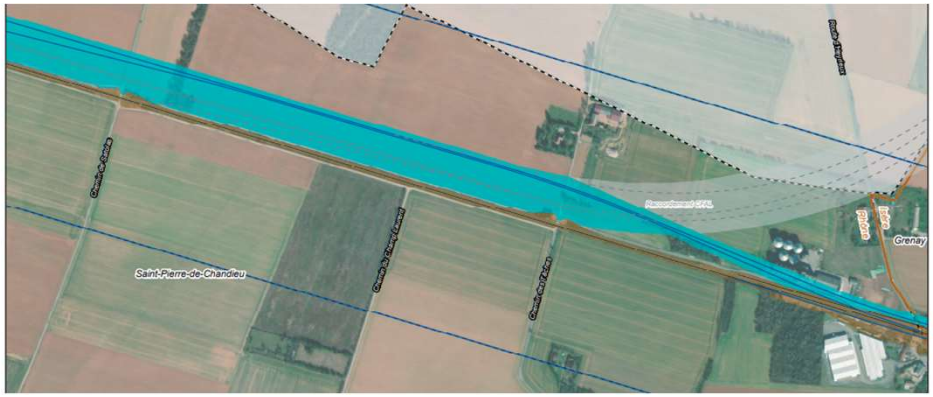
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

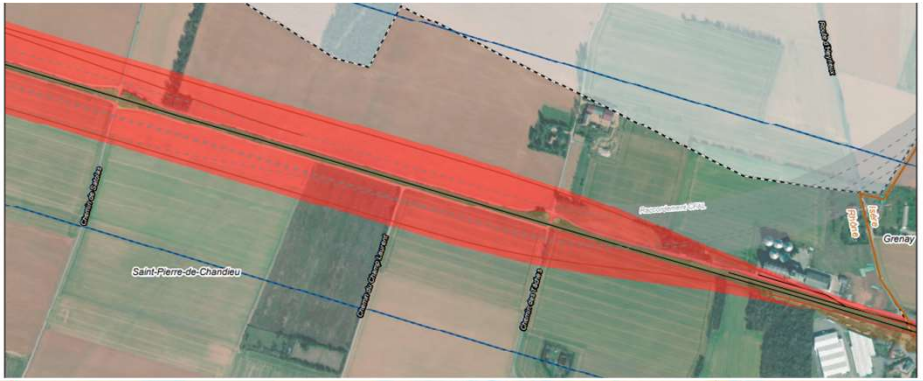
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU - GRENAY





TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY (SUITE)





RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DU 26 AVRIL 2023

SYNTHESE

VERSION 01 DU 12/05/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

METROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

69425 Lyon Cedex 03

RÉSEAU

DATE ET LIEU

26/04/2023	Vénissieux

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 76 personnes

INTERVENANTS

Béatrice LELOUP	SCNF Réseau - Directrice territoriale pour la région Auvergne-Rhône-Alpes
Jean-François BORELLA	SCNF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes Coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes responsable de projet en charge de la conduite des études techniques sur l'étoile ferroviaire lyonnaise
Cyril REBOULET	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes Directeur Adjoint du pôle prospective et émergences
Jean-Claude RUYSSCHAERT	CNDP – Garant de la concertation
Barbara SERRANO	CNDP – Garante de la concertation

76 personnes ont participé à la réunion publique d'ouverture le 26 avril à Vénissieux, organisée par SNCF Réseau et animée par le cabinet Nicaya Conseil, qui s'est déroulée comme suit :

- Mot d'accueil par Madame PEYTAVIN, adjointe au maire de Vénissieux
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet par Béatrice LELOUP, directrice territoriale Auvergne-Rhône-Alpes pour SNCF Réseau
    - Diffusion d'une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l'État
- Intervention des garants de la Commission Nationale du Débat Public
- Premier temps d'échange sur l'étoile ferroviaire lyonnaise, les suites données au débat public de 2019 et la priorité donnée à la réalisation du projet de mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay qui font l'objet de la concertation publique par Catherine ULRICH-MICHEL et Jean-François BORELLA, responsables du projet pour SNCF Réseau
- Second temps d'échange avec les participants
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de la réunion d'ouverture.

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/.

1- PROPOS INTRODUCTIFS

Madame PEYTAVIN, adjointe au maire de Vénissieux, accueille les participants et introduit la réunion d'ouverture :

- Madame PICARD, maire de Vénissieux, n'a pu se rendre disponible pour cette réunion étant prise par d'autres obligations ;
- Remerciement des différents partenaires qui financent les études du projet (État, Région Auvergne-Rhône-Alpes et Métropole de Lyon) ;
- Bref historique du projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay qui a été identifié comme prioritaire à l'issue du débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais de 2019. Ce statut prioritaire a ensuite été confirmé par une décision ministérielle le 18 janvier 2021, par le Comité des grands partenaires de l'étoile ferroviaire de Lyon en juillet 2022 ainsi que par le rapport du Conseil des orientations des infrastructures paru en février 2023 ;
- L'enquête publique est prévue pour se dérouler à l'horizon 2025 ;
- Le projet de mise à 4 voies a notamment pour objectifs d'améliorer le trafic ferroviaire pour la grande vitesse, pour le fret et pour les TER avec l'horizon de déploiement d'un RER autour de Lyon ;
- Le projet aura aussi des conséquences sur les territoires des communes traversées car il nécessite une emprise de l'ordre de 10 mètres pour insérer les nouvelles voies ;
- La Ville de Vénissieux s'implique dans le suivi du projet afin de travailler avec SNCF Réseau pour limiter ses impacts. SNCF Réseau a lancé des études dans ce sens ;
- La concertation consiste à animer des ateliers et permanences pour être à l'écoute des habitants des différentes communes concernées : Saint Pierre de Chandieu, Grenay, Mions, Saint Priest et Vénissieux.

Madame PEYTAVIN invite les participants à s'inscrire à ces ateliers et permanences et à faire part de leurs avis.

2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET PAR BEATRICE LELOUP

SNCF Réseau a pour principaux rôles de proposer un réseau ferroviaire de qualité et d'apporter des réponses adaptées aux besoins des différentes Autorités Organisatrice des Mobilités et à ceux des entreprises ferroviaires. Pour cela, SNCF Réseau travaille quotidiennement pour maintenir, régénérer, moderniser et développer le réseau ferroviaire.

Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les objectifs de SNCF Réseau sont d'offrir une alternative décarbonée et durable pour les mobilités des personnes et des marchandises et de faciliter les déplacements du quotidien et longue distance.

La région lyonnaise est un cœur névralgique ferroviaire régional, national et européen pour le transport des voyageurs et des marchandises. Elle est aujourd'hui confrontée à un besoin croissant de mobilité pour accompagner le développement du territoire. Un fort déploiement du trafic ferroviaire constitue ainsi une réponse écologique efficace à ce besoin.

Suite au débat public de 2019 et dans l'objectif de moderniser et renforcer la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la priorité a été donnée par les décideurs publics (État, Région et Métropole de Lyon) au projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay. Ce sont ces partenaires et l'Union européenne qui financent le programme d'études du projet.

La mise à 4 voies Saint-Fons -Grenay a donc été pensée afin de doubler les capacités ferroviaires de la ligne existante, au service du report modal voyageurs et fret: par exemple un train de marchandises permet d'éviter 45 poids lourds sur la route.

Une vidéo des trois partenaires – Etat, Région et Métropole de Lyon - est ensuite diffusée afin de présenter les positions de chacun concernant le projet de mise à 4 voies et son inscription dans le développement de la mobilité au sein de l'aire lyonnaise.

3- PRESENTATION DU ROLE DES GARANTS DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Mme Barbara SERRANO et M. Jean-Claude RUYSSCHAERT présentent le rôle de la Commission Nationale du Débat Public et des garants de la concertation.

La CNDP est une autorité indépendante défendant le droit du public à être informé et à participer sur les projets ayant un impact sur l'environnement et le cadre de vie des citoyens. Elle est neutre et n'émet pas d'avis sur les projets. Il est possible d'intervenir directement auprès d'eux.

A la suite du débat public de 2019, la décision a été prise de poursuivre les études de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay. La concertation qui suit s'échelonnera jusqu'à l'enquête publique. A ce stade, il ne s'agit pas de refaire le débat de 2019, mais de donner au public l'information et la possibilité de s'exprimer sur différents tracés possibles, ayant chacun des impacts différents. La définition d'un tracé de référence est une étape dans un processus continu, le public aura ensuite à se prononcer sur la prise en compte des impacts du tracé retenu, jusqu'à l'enquête publique, où la commission d'enquête se prononcera sur l'utilité publique du projet.

Pour que les avis soient utiles pour le maitre d'ouvrage à ce stade, il est intéressant qu'ils soient argumentés.

4. PREMIER TEMPS D'ECHANGE SUR L'ETOILE FERROVIAIRE LYONNAISE, LA SUITE DU DEBAT PUBLIC ET L'INSCRIPTION PRIORITAIRE DU PROJET DE MISE A 4 VOIES SAINT-FONS – GRENAY

Nota : *Nicaya Conseil a proposé aux participants de formuler des questions successives et SNCF Réseau a apporté des éclairages aux questions formulées. Certaines questions déjà posées et pour lesquelles des réponses avaient déjà été apportées n'ont pas fait l'objet de réponses nouvelles.*

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Roger RIVAT, vice-président de l'association Halte au bruit et à la vitesse à Vénissieux, membre de fracture
    - Suit le projet depuis longtemps et constate que peu d'habitants de Vénissieux présents à la réunion ce qui se traduit selon lui par un manque d'information ;
    - N'est pas contre le dédoublement des voies en lien avec les TER mais s'oppose à ce que celui-ci serve à une sorte de CFAL et permette de réaliser un contournement de l'agglomération lyonnaise pour le fret ;
    - A conscience que le cadencement des trains de marchandises est à visée nationale et internationale, ce qui va le rendre très important ;
    - Demande à ce que les parkings nécessaires au dédoublement des voies soient réalisés afin de pallier les problèmes de stationnement déjà existants autour des gares ;
- Paul COSTE, président du Collectif d'associations de l'Est lyonnais (CAEL)
    - Se questionne sur le statut de voies qui vont être construites ;
    - Le projet consistant à longer une voie ancienne, il se demande si les normes qui seront prises en compte lors des études acoustiques concernent les voies anciennes ou nouvelles ;
- Lionel PILLET, élu à la Ville de Vénissieux
    - Regrette un manque de communication sur le projet et s'interroge sur le statut de concertation publique car il a l'impression que le projet est déjà décidé à 90% ;
    - Fait remarquer que les voies ferrées ne sont pas entretenues à Vénissieux où la végétation pousse de façon inquiétante ;
    - Se demande comment les nuisances sonores vont être évitées notamment lorsqu'il vente.

Éléments de réponse apportés par SNCF Réseau :

- Concernant la communication, SNCF Réseau rappelle les dates des ateliers organisés à Vénissieux et précise que plus de 9 000 flyers ont été distribués dans les secteurs riverains des voies existantes, afin de faire connaître le lancement de la concertation. SNCF Réseau est à l'écoute des élus et riverains afin d'identifier des endroits où les riverains n'auraient pas reçu d'informations ;
- Le projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay a été priorisé par rapport au CFAL sud au motif qu'il était indispensable pour développer tous les trains - dont ceux de marchandises. Le transport par train est plus sûr que le transport routier, et moins émetteur de Co2 et de particules fines ;
- Concernant les études acoustiques, le projet a pour objectif de passer à 4 voies un tronçon ferroviaire qui est aujourd'hui à 3 ou à 2 voies. Il s'assimile à la création de voies nouvelles et la réglementation prise sera donc cohérente avec ce statut. SCNF Réseau est dans l'obligation réglementaire de prendre en compte les nuisances sonores qui seront générées par le projet et de préciser au moment de l'enquête publique comment les problématiques de bruit seront être traitées.

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Christian LURITI, président de l'association Déplacements citoyens
    - A été présent lors de la précédente concertation et n'a pas l'impression que la finalité du projet soit clairement explicitée ;
    - Pense qu'il s'agit de récupérer le trafic du CFAL pour faire passer les trains de fret sur ce tracé ;

- Demande quel va être le trafic qui sera reporté de Lyon et s'il est possible d'imaginer que l'État décide d'abandonner le CFAL si ce projet de mise à 4 voies était réalisé. Il demande également quel serait l'incidence du projet en matière sonore, en lien notamment avec la circulation des trains de marchandises ;

- Joël DUBOS Vice-président de la FNAUT
  - Fait part de sa satisfaction que cette concertation se tienne car il participe depuis les années 2000 aux concertations sur toutes ces infrastructures ferroviaires et regrette qu'à ce jour aucun chantier n'ait débuté ;
  - Souhaite que le projet avance plus vite et considère que l'horizon 2035 est trop lointain ;
  - Fait remarquer que le passage du fret par la ligne Saint-Fons - Grenay était l'hypothèse n°1 de la concertation du CFAL sud et qu'il est donc normal que des craintes s'expriment à ce sujet ;
  - S'oppose à ce que la mise à 4 voies serve au passage du fret notamment international et remplace le CFAL Sud.

- Un participant questionne SNCF Réseau sur les aménagements prévus pour revitaliser les embranchements sur les rails et sur l'accessibilité de la gare qui ne possède à ce jour pas d'ascenseur alors que la loi l'impose.

Éléments de réponse apportés par SNCF Réseau :

- Concernant le fret, SNCF Réseau précise que l'infrastructure permettra de doubler le trafic (voyageurs, train du quotidien et fret) mais que rien peut permettre d'affirmer que les entreprises ferroviaires s'en emparent. SNCF Réseau ajoute que des travaux d'extension de la plateforme de Vénissieux sont en cours cette année ce qui permettra de développer le train et donc le report modal de la route vers le mode ferroviaire ;
- A propos de l'accessibilité de la gare de Vénissieux, SNCF Réseau précise que le processus d'aménagement s'effectue étape par étape, la priorité ayant été donnée pour l'instant à l'ouverture d'un quai pour arrêter des trains.

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Membre de l'association Apache :
  - Fait remarquer que les 3 ou 4 voies vont engorger davantage cette zone Est de l'agglomération alors qu'il y a des zones chimiques à proximité ce qui augmente le risque d'accident ;

- Un participant :
  - Fait remarquer qu'il a été informé de la réunion dans le journal Le Progrès ;
  - Se demande comment un trafic cadencé peut-être mis en place alors que le CFAL Nord ne possède qu'une seule voie unique ;

- Valérie DAVID : adjointe au quartier du centre
  - Se demande comment le bruit va être traité et pourquoi l'ascenseur de la gare de Vénissieux n'a pas été réalisé ;
  - Précise que Vénissieux est une commune charnière avec l'Isère et qu'il est donc nécessaire de créer des aménagements adaptés afin d'accueillir tous les types de voyageurs, notamment à mobilité réduite.

5- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

Jean-François BORELLA et Catherine MICHEL ont ensuite présenté les différents éléments techniques constitutifs du projet et notamment les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau.

Actuellement, environ 200 circulations s'effectuent en moyenne quotidiennement sur la portion ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret.

Cette circulation est vite saturée ce qui explique l'importance de construire une ou deux voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides sur des voies différentes des trains lents.

Le coût prévisionnel du projet s'élève à 1,06 Milliards d'euros et la phase d'étude réalisée à ce jour a été financée à hauteur de 6,5 Millions d'euros par les différents partenaires.

A ce stade, la démarche de SNCF Réseau consiste à rechercher les variantes envisageables en mettant en avant l'environnement. En effet, l'objectif de SNCF Réseau est de partir d'un champ des possibles très large avec la seule contrainte de rester à proximité du tracé actuel afin de pouvoir communiquer entre les différentes voies.

Le projet consiste donc à insérer une ou deux voies sur un linéaire d'une vingtaine de kilomètres tout en choisissant le tracé qui évitera ou limitera le plus les impacts.

Les deux variantes (rouge et bleue) au nord et au sud du tracé actuel ont ensuite été présentées ainsi que la méthode qui a permis d'aboutir à ces 2 propositions. Il s'agit d'un procédé en entonnoir qui a permis d'éliminer les variantes n'étaient pas satisfaisantes du point de vue technique et de leur insertion.

Le tracé rouge avait déjà été étudié avant le débat public de 2019 pour démontrer que le projet de mise à 4 voies Saint Fons - Grenay était un projet techniquement réalisable.

Le tracé bleu a par la suite été pensé comme une alternative en matière d'insertion du projet dans l'environnement.

A travers cette concertation, SNCF Réseau a pour objectif de recueillir des contributions des participants sur les points forts, points faibles et points d'attention des variantes afin de retenir un tracé et poursuivre les études dans une logique d'évitement, de réduction puis de compensation au maximum des impacts.

Suite à cette présentation, SNCF Réseau commente une vidéo représentant un survol aérien des deux tracés proposés à la concertation publique.

6 - TEMPS D'ECHANGE SUR LA PRESENTATION DES VARIANTES DU PROJET DE MISE A 4 VOIES SAINT-FONS – GRENAY :

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Gérard LAROZE président d'Apache, secrétaire de Fracture
    - Estime que le passage de trains transportant des matières dangereuses au milieu de secteurs très urbains n'est pas acceptable ;
    - Est favorable à un RER à la lyonnaise mais pas au passage du fret ;
    - Se questionne sur la proportion de fret qui va être engendrée en prenant en compte les trains qui viennent du CFAL Nord et du Lyon-Turin ;

- Informe qu'actuellement il y a un accident par mois à Sibelin et qu'il faudrait donc sortir le fret dangereux de l'agglomération urbaine ;

- Bruno VANANTY, vice-président APACHE
  - Est interpellé par les chiffres sur le fret (passage de 9 à 18%) qui lui semblent erronés ;
  - S'inquiète de l'arrivée des trains à Sibelin, site qui ne possède pas une infrastructure adaptée à cet accueil.

- Lionel PILLET, élu à la Ville de Vénissieux :
  - Fait remarquer que les aménagements facilitant les déplacements en vélo et à pied ne sont pas assez pris en considération dans les documents présentant le projet ;
  - Se demande quel est l'avenir des ponts existants dans l'une ou l'autre des variantes.

Éléments de réponse apportés par SNCF Réseau :

- Concernant le fret, le passage affiché de 9 à 18% représente l'objectif de doublement de la part modale. Le nombre effectif de trains dépendra de l'activité déployée par les entreprises ferroviaires ;

- Certains ponts existants sont compatibles avec le projet mais pas tous. Pour ces derniers, il conviendra d'envisager une déconstruction et une reconstruction.

Remarques, questionnements et contributions des participants :

- Un participant exprime son sentiment que les dangers inacceptables dans la traversée de Lyon sont reportés sur la région Sud Est ;

- Raphael COMPTE, directeur coopérative Oxyane, acteur économique
  - Les tracés rouge et bleu passent l'un et l'autre au milieu de l'un des centres de production de l'entreprise ;
  - Suggère l'organisation d'un atelier dédié aux impacts agricoles du projet, sur la plaine, sur les agriculteurs qui ne disposeront plus d'accès pour les engins lourds ;
  - Demande que la date de cet atelier soit communiquée à l'ensemble des agriculteurs de la zone pour qu'ils se retrouvent tous ensemble sur ce temps d'échange ;
  - Informe que le silo de Saint-Pierre de Chandieu a été dédié à l'agriculture biologique mais qu'il ne pourra plus l'être si le projet est réalisé.

- Un participant :
  - Exprime son opposition au fret car il engendre beaucoup plus de bruit et de vibrations plus dérangeantes ;
  - Précise que les trains locaux sont acceptables ;

- Un participant :
  - Indique qu'il a appris que prochainement les trains de fret pourraient faire 1,5 km de long et transporter 4 000 tonnes de marchandises à 120km/h ;
  - Demande si ces caractéristiques ont été prises en compte dans la conception du passage de trains de fret dans la métropole ?
  - Questionne SNCF Réseau sur les impacts de trains de fret d'une telle taille ;

- Un participant questionne SNCF Réseau sur le déroulement des ateliers de concertation organisés dans chaque commune.

Éléments de réponse apportés par SNCF Réseau :

- Les ateliers de Grenay et Saint-Pierre de Chandieu de par leur position géographique permettront d'aborder plus spécifiquement les enjeux agricoles. SNCF Réseau précise avoir

déjà rencontré les élus, les communes, les agriculteurs, les coopératives et les carriers pour les informer préalablement du projet ;

- SNCF Réseau indique que le bruit et les vibrations sont des données très importantes pour l'étude. Des murs anti-bruit et nouvelles protections seront mis en place pour y remédier partout où cela s'avèrera nécessaire ;
- SNCF Réseau rappelle l'intérêt des ateliers et permanences afin d'enrichir les analyses réalisées par les équipes techniques par des contributions en plus petit comité de personnes qui vivent et travaillent sur le territoire et qui ont une connaissance fine des enjeux locaux ;
- Toutes les voies ferrées ne sont pas capables de recevoir des trains de fret aussi longs que ceux évoqués. Aujourd'hui, l'objectif est de faire rouler des trains de 850 mètres sur certains grands axes. Il est beaucoup trop tôt pour envisager l'utilisation de trains de 1 500 mètres de long, ce qui nécessiterait d'adapter très fortement tout le réseau ferré existant ;
- Les ateliers auront une vocation participative, avec un format de travail en petits groupes afin de permettre à chaque participant d'expliciter de façon détaillée les incidences du projet sur chaque secteur traversé.

7- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE LA REUNION

Béatrice LELOUP conclut cette réunion en rappelant l'enjeu principal de cette concertation qui consiste à trouver la variante la plus adaptée à la mise à 4 voies de Saint Fons – Grenay.

Elle invite les participants aux ateliers et permanences dans les communes et à la réunion de clôture de la concertation qui se tiendra le 1er juin 2023 à Saint-Priest.

ANNEXE- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT EMARGE

Nom Prénom	Organisme - Institution
LELOUP Béatrice	SNCF Réseau
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
RUYSSCHAERT Jean-Claude	Commission nationale du débat public
SERRANO Barbara	Commission nationale du débat public
KOHLHAAS Jean-Claude	Vice-président Métropole de Lyon Vice-président SYTRAL
COSTE Paul	CAEL
CANTINI Thierry	Mairie de Saint-Priest
BALMAIN Emanuelle	Métropole de Lyon
ROUSSET Pascaline	
VANANTY Bruno	Vice-président APACHE
HORTAIL Cédric	Les carrières du cheval Blanc
HORTAIL Alain	Les carrières du cheval Blanc
PETIT David	Oxyane
PHILIPPE Christelle	Mairie de Mions
GRAVIER Fabrice	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
TOUATI Lahcene	
PRUDHOMME Jean-Paul	
PILLET Lionel	Élu à la ville de Vénissieux
LURITI Christian	Déplacements citoyens
VIAL Martial	Coopérative Dauphinoise
VIAL Anthony	Coopérative Dauphinoise
BURRICAND Marie-Christine	Mairie de Vénissieux
CHOLAT François	Maison Cholat
GARCIN Hervé	
REBOULET Cyril	SNCF Réseau
RIVAT Roger	Halte au bruit et à la vitesse
MILLET Pierre-Alain	Ville de Vénissieux
DEMUNIEUX Bertrand	DGS Ville de Vénissieux

IMBERT Laurent	Le Progrès
DUBOS Joël	Vice-Président FNAUT AURA
VIALA Joseph	
VIALA Marie-Denise	
LAROZE Gérard	Président APACHE
LHUILLIER Jean-Paul	Référent Transports FNE AURA
PERRIN André	Commune de Corbas
VIARD Maelly	Grand Lyon
KUNTZ Pierre	
GUICHARD Christian	Phimanial
ROYER Bernard	
GOLLART David	Tribune de Lyon
BLANCHET Pierre	
FRAISSE Paul	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
PRUDHOMME Florence	
SIMON Yves	SNCF Réseau
COMTE Raphaël	Oxyane
KUNTZ Catherine	
BERNET Michel	
DUPERRIER Jean-Luc	Eiffage
SGHAIER Lanouar	Ville de Vénissieux
LAFILLE Maxime	SNCF Réseau
TRUSCELLO Serge	
DUFAUD Fabrice	Journal Expressions Vénissieux
BELLATON Paul	Cemex
DURAND Marie-Christine	
ROLLION Benoit	
DAVID Valérie	Adjointe au conseil de quartier centre Vénissieux
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau
WILLIAMSON Jennifer	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau

2.2 Ateliers communaux

2.2.1 Atelier de Grenay le 03/05/2023

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE
FERROVIAIRE
LYONNAISE

Mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Atelier du 3 mai 2023 - Grenay

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

UNION EUROPEENNE

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

DÉROULÉ DE LA SÉANCE

Horaires	Séquences
18h30 - 18h45	○ Introduction
18h45 - 19h15	○ Des mobilités décarbonées au service de l'amélioration des transport des voyageurs et marchandises ○ Décisions prises suite au débat public de 2019 sur l'EFL ○ Le projet de mise à 4 voies St-Fons - Grenay ○ Les variantes d'implantation de voies nouvelles sur le secteur
19h15 – 19h35	• *Echanges*
19h35 – 20h20	○ Travail en atelier sur chaque variante ○ Partage des contributions
20h20 – 20h30	• Clôture

RÈGLES DE SAVOIR ÊTRE POUR LA RÉUNION

Règles de base

- Respect
- Ecoute
- Bienveillance
- Pas de jugement
- Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes à la fin

Considérez la perspective puis argumentez

QUELQUES CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

- Les échanges sont enregistrés → synthèse de la séance
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis

MOT D'ACCUEIL

M Alain CAUQUIL

Maire de Grenay

MOT D'ACCUEIL

M Bruno MONTAGNON

Délégué à l'environnement, cadre de vie, agriculture et ressources naturelles

INTERVENTION DES GARANTS

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Jean-Claude RUYSSCHAERT
Barbara SERRANO
barbara.serrano@garant-cndp.fr
jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

CNDP, une entité indépendante
La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Notre rôle

Défendre le droit à l'information et à la participation du public…

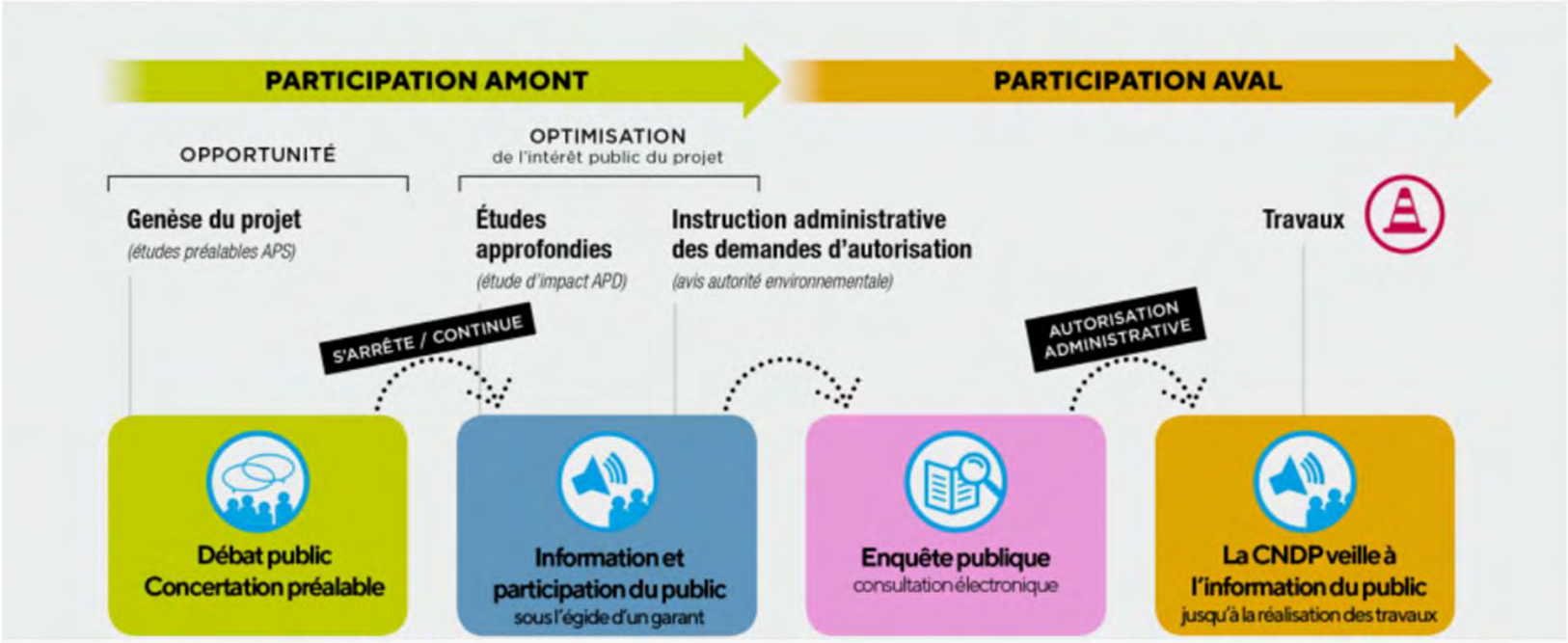
La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « **droit au débat** » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Notre autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets .

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

… sur l’élaboration des projets ayant un impact sur l’environnement

La participation garantie par la CNDP intervient **dès l’origine d’un projet** jusqu’à l’enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient dès l’origine, à un moment où il est encore possible d’y renoncer, de le modifier, où l’on peut interroger le “pourquoi ?” et pas seulement le “comment ?”. Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l’information et à la participation du public jusqu’à l‘enquête publique.



Nos valeurs

Ces valeurs sont issues de la loi et de l'expérience de la participation du public depuis 1995

- ✓ **L'indépendance**
- ✓ **La neutralité**
- ✓ **La transparence**
- ✓ **L'égalité de traitement**
- ✓ **L'argumentation**
- ✓ **L'inclusion**

INTRODUCTION

L'ETOILE FERROVIAIRE LYONNAISE ET LE DÉBAT PUBLIC DE 2019

Jean-François BORELLA
Catherine ULRICH – MICHEL

SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

DÉCARBONER LES MOBILITÉS POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

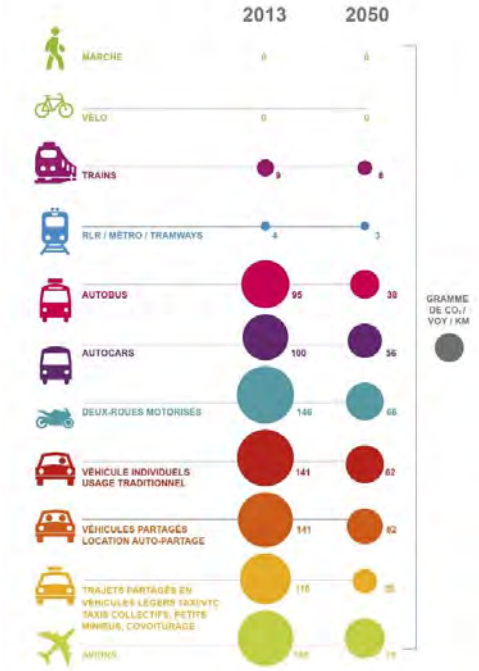
- **Offrir une alternative décarbonée et durable aux modes de mobilité actuels**
  - Voyageurs
  - Marchandises
- **Faciliter les déplacements du quotidien et longue distance**

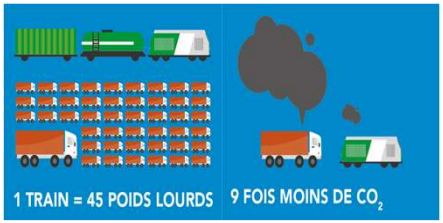
AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ DES TRAINS

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS EN TRAIN POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

AMÉLIORER LE CONFORT À BORD DES TRAINS ET DANS LES GARES

AUGMENTER LE NOMBRE DE TRAINS





CONTEXTE TERRITORIAL AUVERGNE RHÔNE-ALPES

- Région Auvergne-Rhône-Alpes
  - 8 millions d'habitants
  - Parmi les plus vastes et plus peuplées d'Europe
  - Carrefour de grands axes de communication européens et français

- Une métropole de Lyon très dynamique
  - Au cœur d'un réseau de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Mâcon, Roanne, …

- Des besoins croissants de mobilité des personnes et marchandises

- Besoin de réponses cohérentes avec
  - Enjeux climatiques
  - Qualité de vie des habitants
  - Attractivité du territoire

ECOSYSTÈME DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE : OFFRE DE SERVICES ET INFRASTRUCTURES

Clients ferroviaires

Maitrise d'ouvrage
Schémas d'offres
Et infrastructures

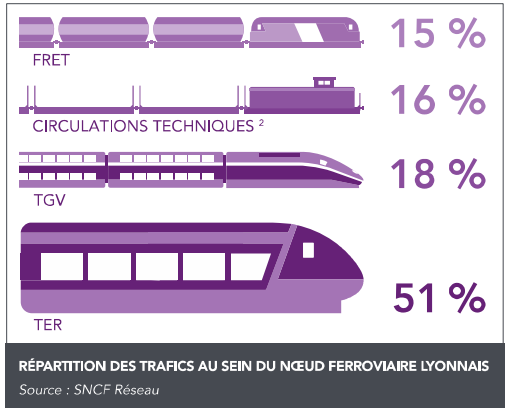
Inscription du projet dans le territoire

Industriels, agriculteurs, coopératives, carriers…

COMITE DES GRANDS PARTENAIRES
Etoile Ferroviaire Lyonnaise

UNE ETOILE FERROVIAIRE SATURÉE

- **Une étoile ferroviaire de Lyon congestionnée**
  - Près de 1 200 trains / jour
  - Plafonnement à 70 trains / heure max depuis 2005
  - Nombreux retards et annulations et pas de possibilité d'accueillir de nouveaux trains



RÉPARTITION DES TRAFICS AU SEIN DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS
Source : SNCF Réseau

- **Réponses des financeurs Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, UE et de SNCF Réseau**

1. **Agir à court terme**
   → **plan d'investissement de 310 M€** 2015-2025 → restaurer la régularité

2. **Préparer l'avenir**
   → **déterminer les investissements nécessaires pour développer le réseau et accueillir plus de trains** projets structurants d'infrastructure
   - Un débat public en 2019 pour partager les enjeux et définir les grandes orientations

DÉCISIONS DE SNCF RÉSEAU DU 11 DÉCEMBRE 2019
SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

- **Moderniser l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise dès à présent**
- **Imaginer un service ferroviaire express métropolitain** tout en tenant compte de l'ensemble des besoins : fret, voyageurs longue distance, régionaux et péri-urbains
- **Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure**
  → 1 priorité partagée : mettre à 4 voies la section Saint-Fons – Grenay
- **Associer les élus, associations, usagers et habitants du territoire à cette démarche pour préparer l'avenir**

UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS

OBJECTIFS

2 fois plus de périurbains

2 fois plus de TGV

2 fois plus de fret

De 2025 à 2030 : 1ers évolutions de service

- Trains du quotidien : sur la 1ère couronne périurbaine : extension les services proposés en heure de pointe aux heures creuses et développer l'amplitude horaire (objectif = 5h – 23h)
- Augmentations progressives de capacité sur la Ligne Grande Vitesse et pour le fret

A partir de 2030 : vers un saut d'offre

- Trains du quotidien : augmentation des fréquences en heure de pointe (objectif cible = ¼ d'heure en heure de pointe)
- 2ème phase d'augmentation de capacité LGV Paris Lyon et de poursuite de l'augmentation de capacité pour le fret

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY – VARIANTES

- Une concertation
  - Du 24 avril jusqu'au 4 juin
  - Pour permettre au public de s'informer et s'exprimer sur le projet et sur les **variantes d'implantation des voies nouvelles envisagées**
  - Suivie par 2 garants de la CNDP pour veiller à son bon déroulement
- À l'issue de laquelle SNCF Réseau et les partenaires retiendront une variante préférentielle
- Une nouvelle concertation à horizon fin 2023 portant sur l'insertion de la variante préférentielle
- **Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/**
  - Information sur le projet
  - Modalités de contribution
  - Formulaire en ligne pour donner son avis
  - Formulaire en ligne pour s'inscrire aux permanences et aux ateliers

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

20 min

MÉTROPOLE GRAND LYON

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

POINTS DE VUE DES PARTENAIRES DU PROJET

SNCF RÉSEAU

LA LIGNE LYON-GRENOBLE ACTUELLE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

19 km de ligne, 3 gares voyageurs, un centre de maintenance du matériel roulant, 1 site fret

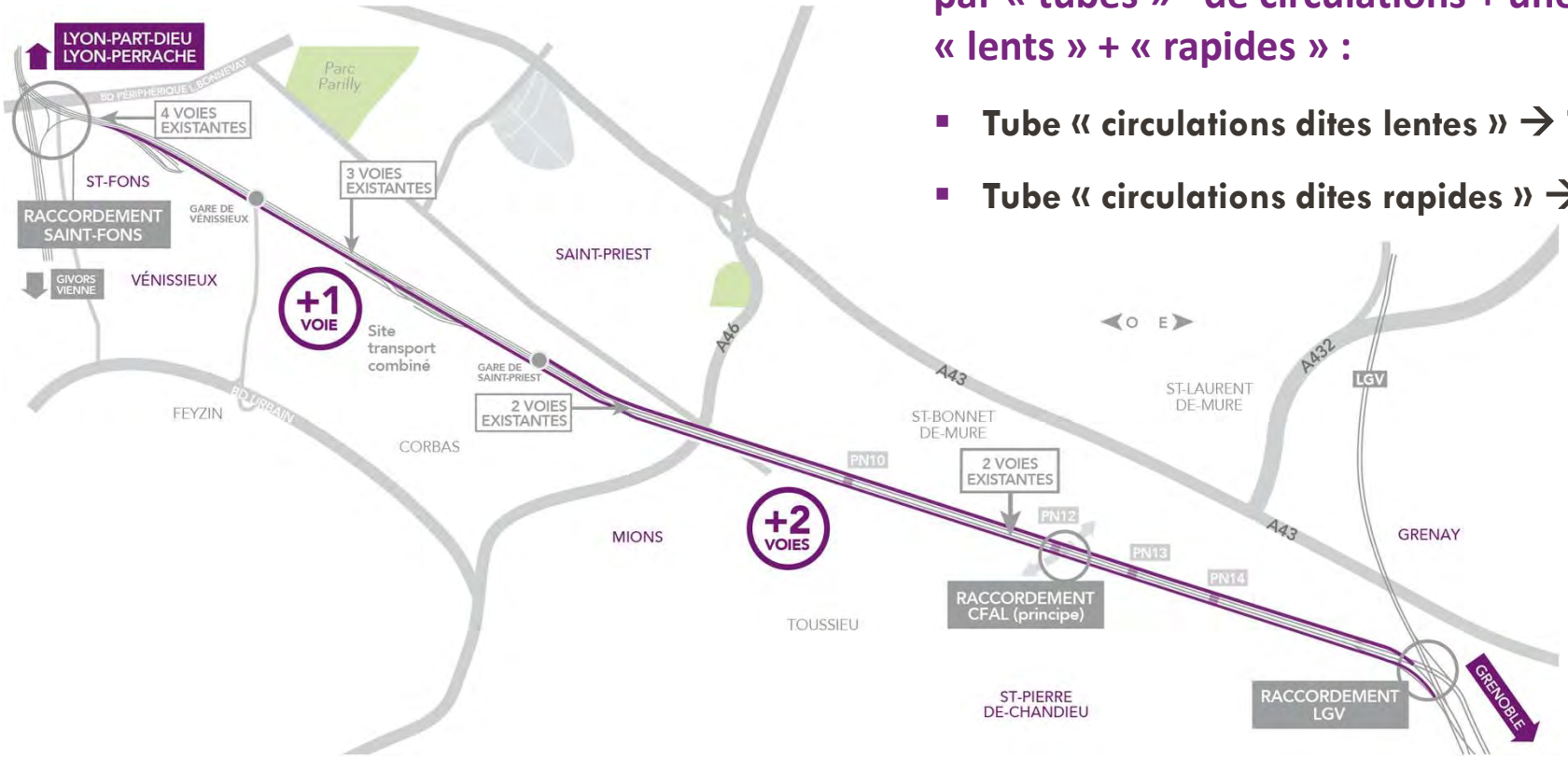
- → **Des circulations hétérogènes : TGV, intercités, TER, fret**
- → **Une exploitation intense et complexe : beaucoup de circulations, des cisaillements de trains, une grande multiplicité des caractéristiques des trains, …**
- → **Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe**

En vert, les équipements dédiés au fret

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

Un doublement de la capacité grâce à une organisation par « tubes »* de circulations + une fonctionnalité « lents » + « rapides » :

- **Tube « circulations dites lentes » → TER omnibus, fret**
- **Tube « circulations dites rapides » → TGV, autres TER**



* *Tube de circulation : une voie dans chaque sens, avec des vitesses de circulation homogènes*

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET

Jusqu'à …

2 fois plus de périurbains

Contribuer au déploiement progressif du RER lyonnais

2 fois plus de TGV

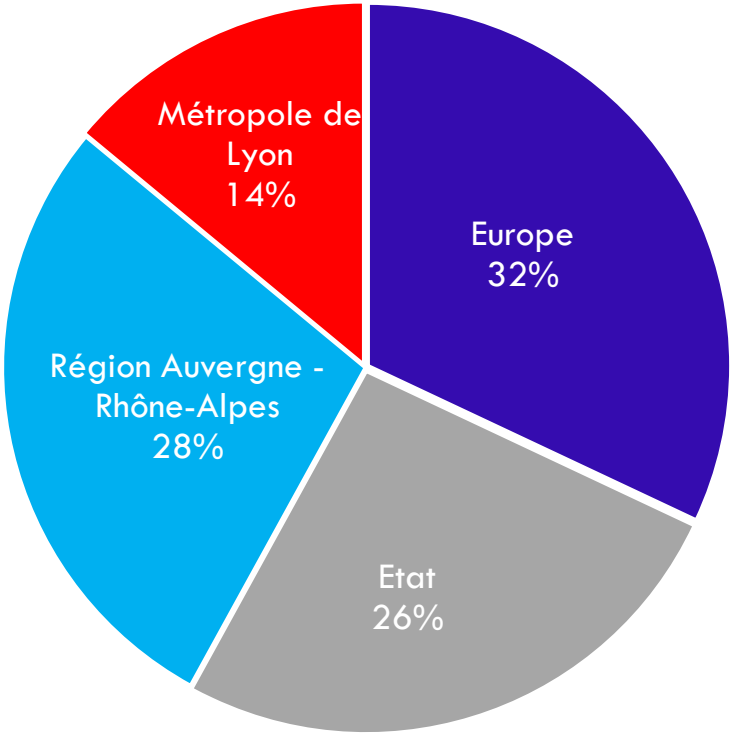
Contribuer à passer de 3 à 6 trains grandes lignes par heure et par sens

2 fois plus de fret

Contribuer à améliorer la qualité de l'air en quasi doublant la part modale du fret ferroviaire (de 9% à 18%) et en accompagnant les besoins de desserte locale

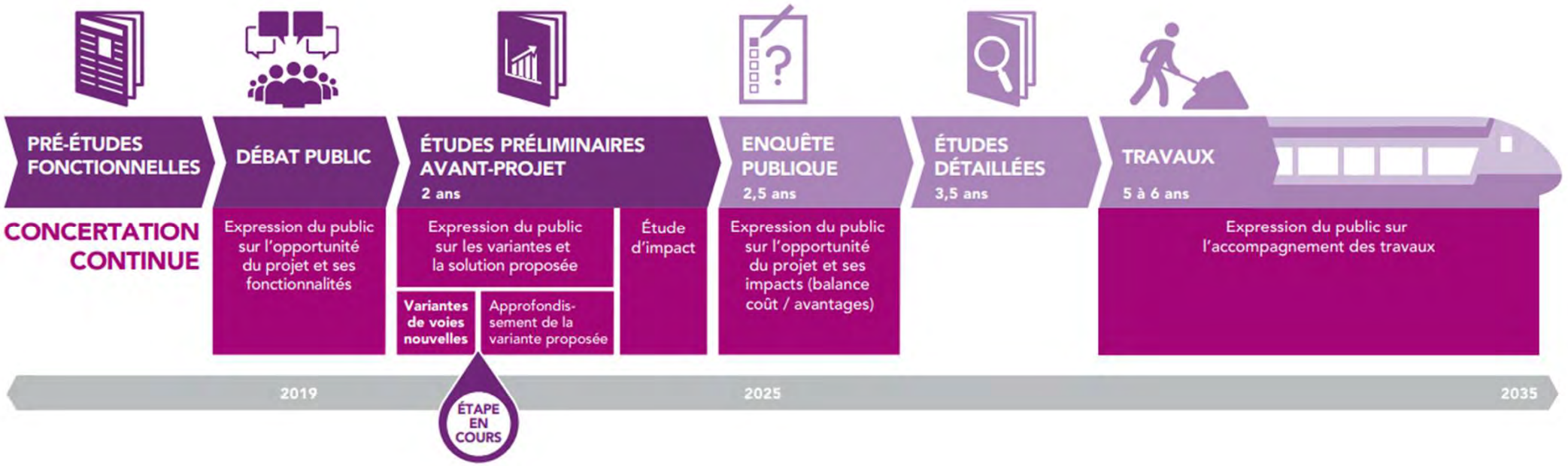
COÛT PRÉVISIONNEL ET FINANCEMENT

- **Coût estimé du projet : environ 1,06 milliard** CE 01/2022
- **Phase d'études préliminaires engagée**
  - 6,5 M€ pour les études préliminaires
  - Objectifs : affiner
    - + Les fonctionnalités
    - + Les solutions techniques
    - + Les enjeux environnementaux
    - + L'insertion dans l'environnement
    - + Les coûts
    - + Le planning de l'opération



DEMAIN MIEUX CIRCULER
ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



SNCF RÉSEAU

LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES POUR LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

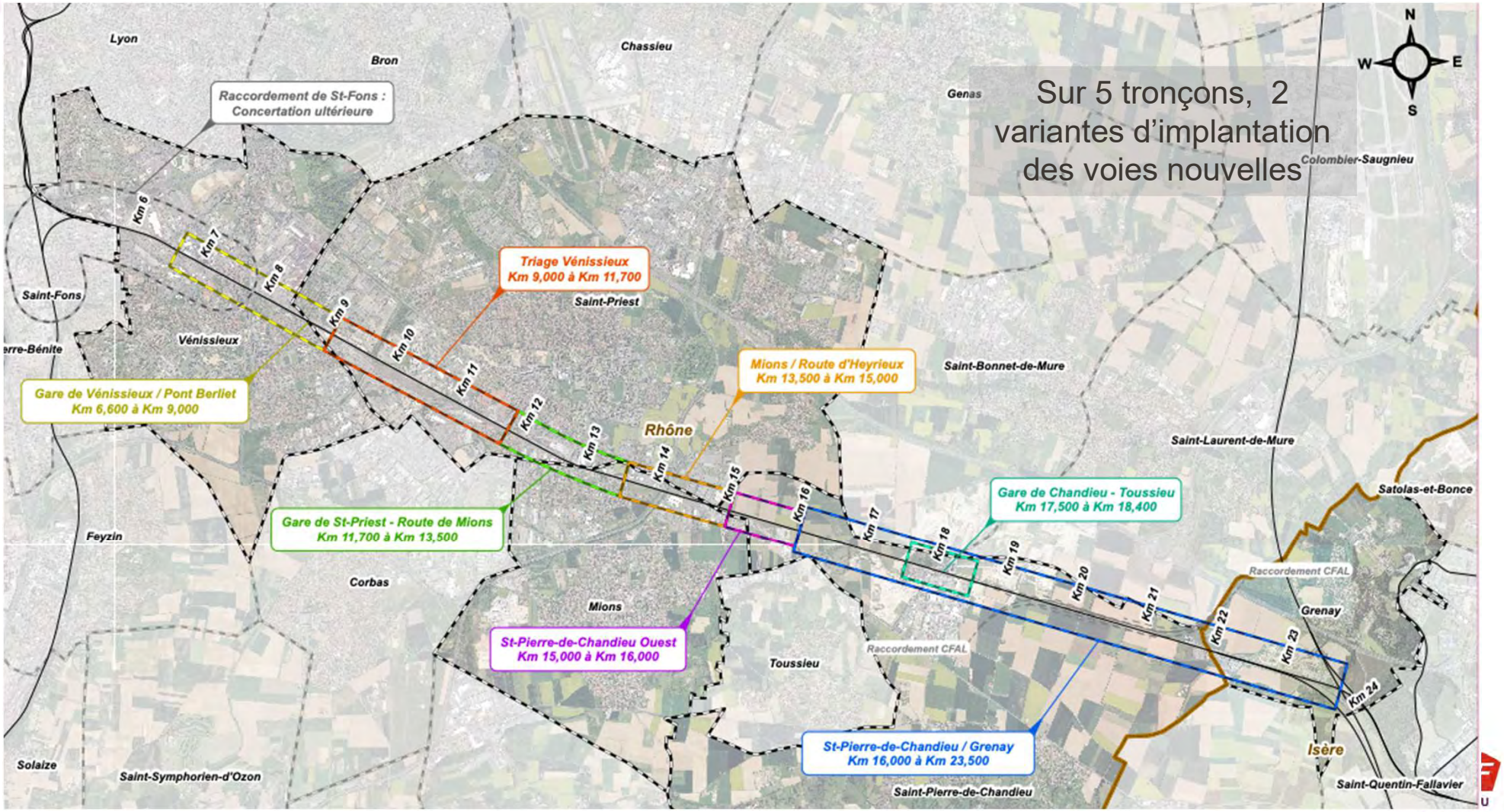
- **Différentes variantes étudiées pour l'implantation des voies nouvelles**
  - Objectif premier : éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement urbain, économique, agricole et naturel

- **Parmi les pistes envisagées lors des études**
  - 2 voies nouvelles au nord des voies existantes
  - 2 voies nouvelles au sud des voies existantes
  - 1 voie nouvelle au nord et une voie nouvelle au sud des voies existantes
  - Des voies nouvelles enterrées sur certaines sections

- **Principes de sélection des variantes proposées à la concertation**
  - Techniquement réalisables
  - Qui évitent certains impacts majeurs → Par ex. non présentées : variantes au sud du triage de Vénissieux, 1 voie de chaque côté, voies enterrées, …

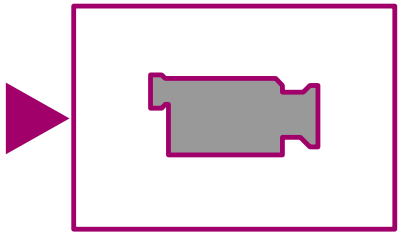
6 TRONÇONS D'ÉTUDE

QUI PEUVENT S'ENVISAGER DE MANIÈRE AUTONOME / VARIANTES PROPOSÉES



APERÇU DU PARCOURS D'ENSEMBLE

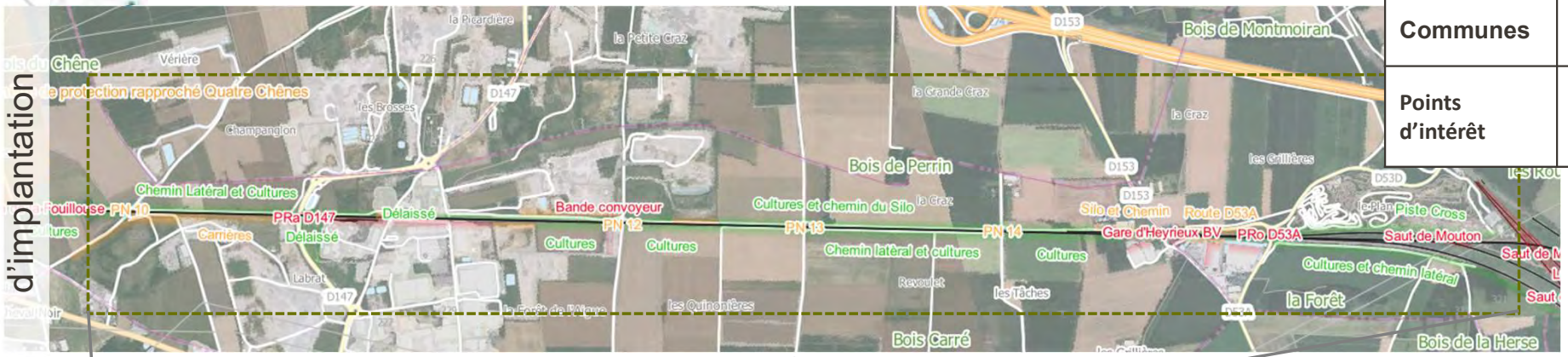
→ **Vidéo de l'implantation des variantes proposées à la concertation sur le linéaire de voies entre Saint-Fons et Grenay**



TRONÇON : ST-PIERRE DE CHANDIEU – GRENAY

(PK16+400-PK17+400 ET PK18+700-PK24+000)

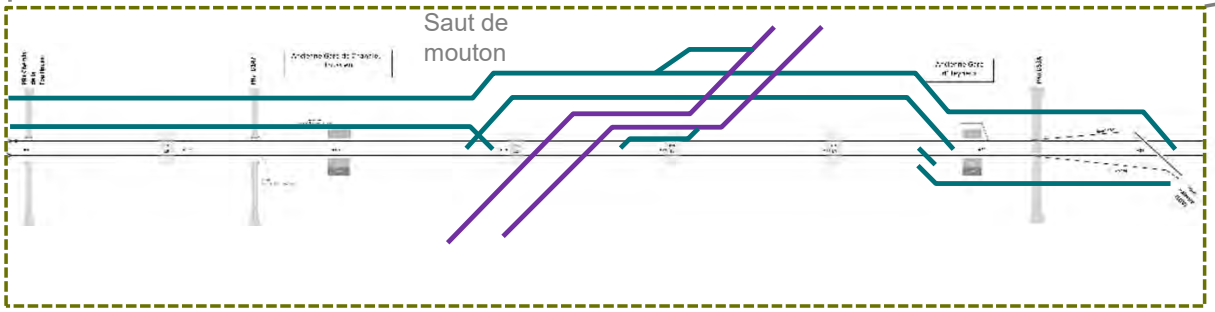
Contraintes d'implantation



Communes	- St-Pierre-de-Chandieu - Grenay
Points d'intérêt	- Ancienne gare d'Heyrieux - Silos / Zone d'activités

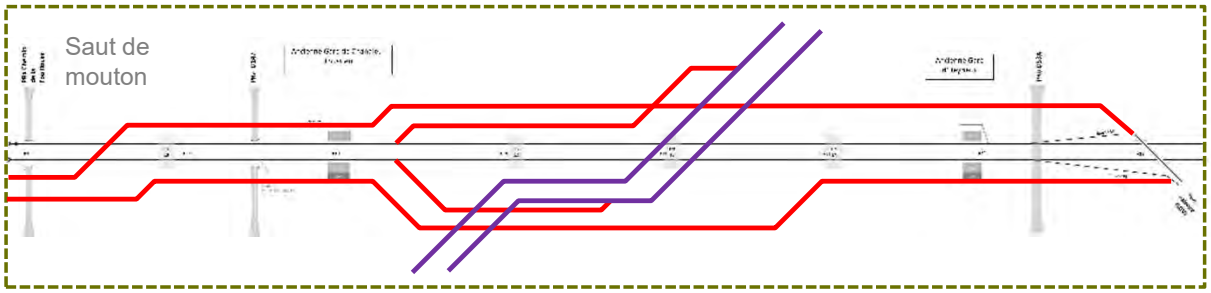
Plans de voie projeté

Raccordement CFAL



Variante Nord

Raccordement CFAL

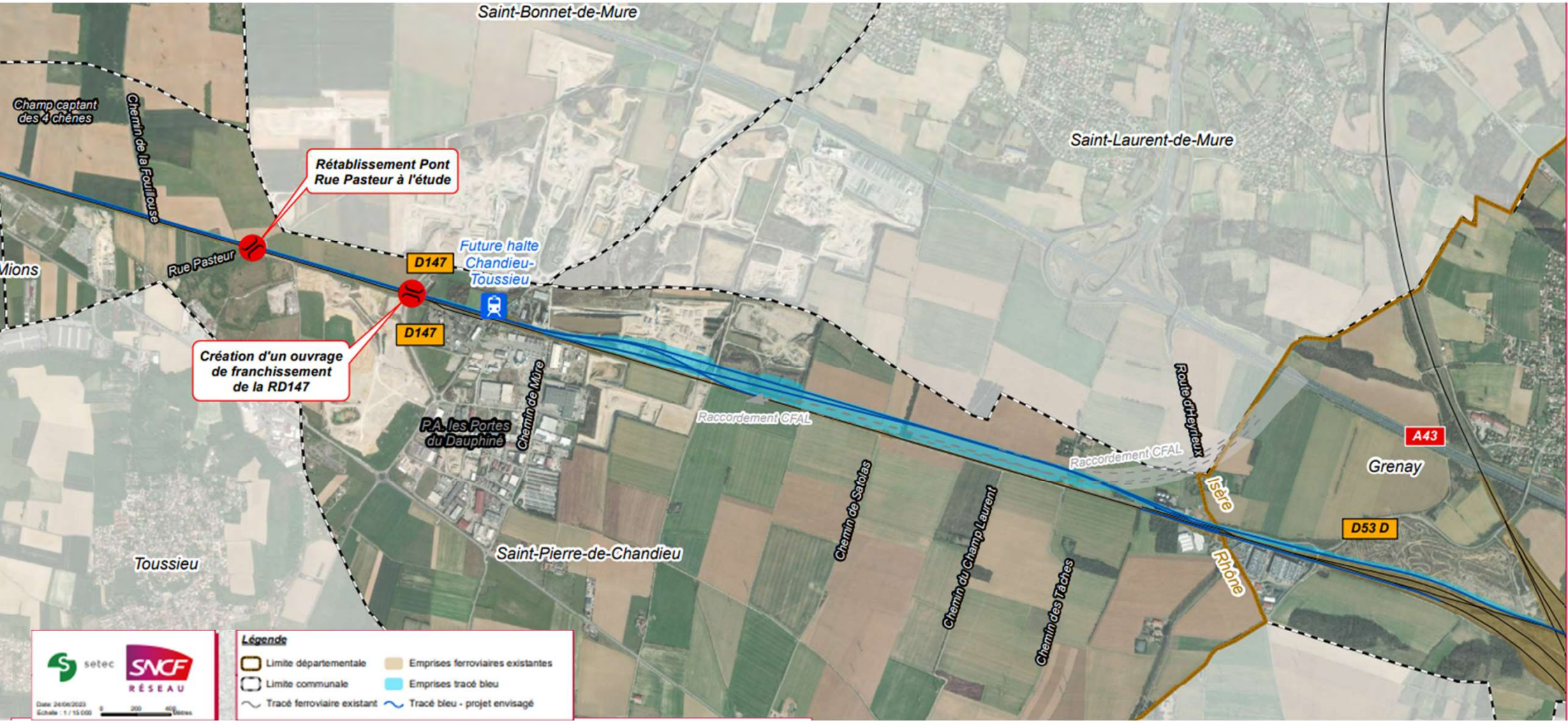


Variante Sud

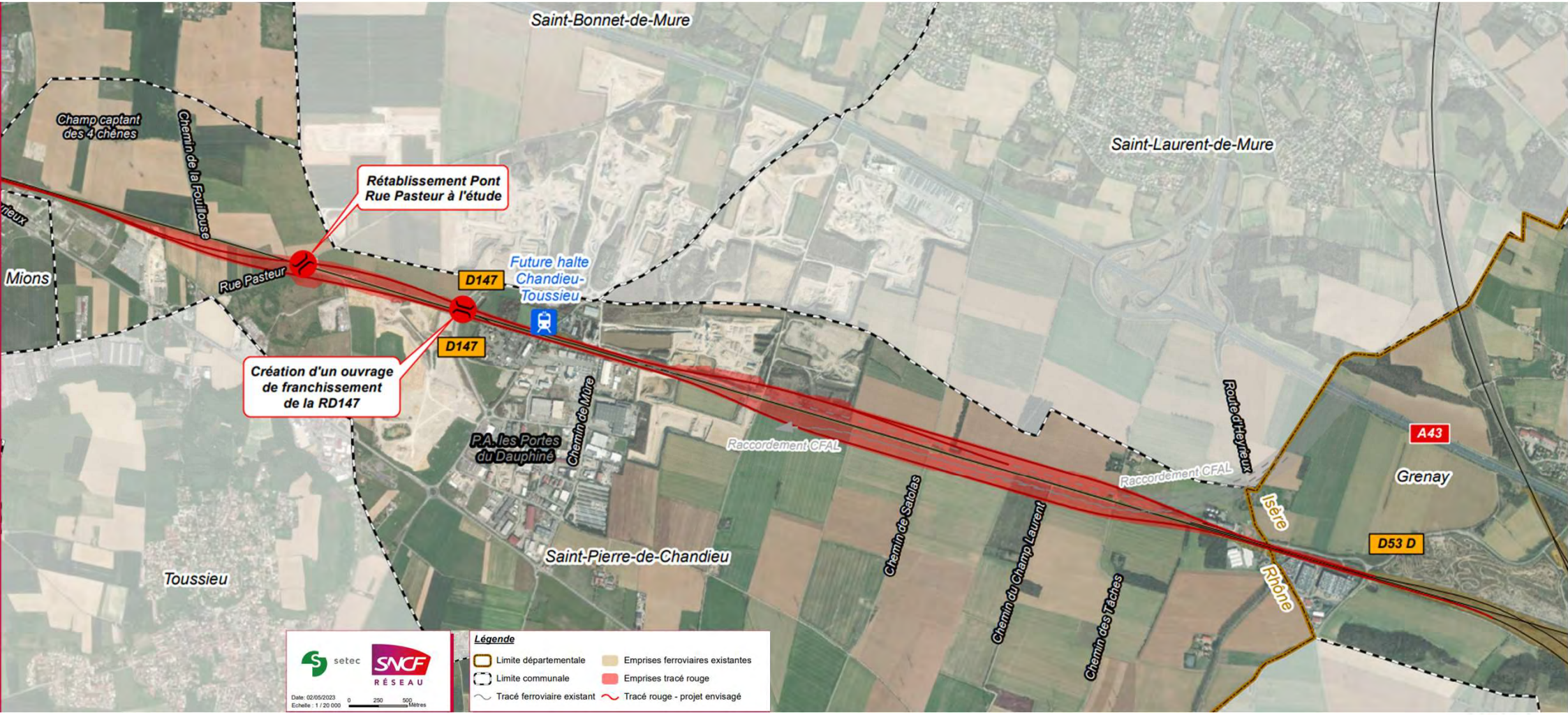
Principes de construction des variantes

Tracé Bleu	- Création d'un franchissement dénivelée sous les voies à l'Est de la future gare de C-T et d'un raccordement compatible depuis/vers le projet CFAL au nord
Tracé Rouge	- Création d'un franchissement dénivelé à l'Ouest de la gare de C-T et d'un raccordement compatible depuis/vers le projet CFAL au nord

TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY
Vue d'ensemble de la variante bleue



TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY
Vue d'ensemble de la variante rouge



UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR

	Variante bleue	Variante rouge
Ouvrages d'art	• Déconstruction reconstruction du pont de la RD 53 (Grenay) • *Franchissement rue Pasteur étudié dans le cadre du projet de suppression du PN10*	
Impacts bâtis, activités, voiries		
• Bâti et activités économiques	• Impacts sur le silo de la coopérative agricole Oxyane / Dauphinoise à Saint-Pierre de Chandieu • Impact sur le bâti ancienne gare d'Heyrieux (Saint-Pierre de Chandieu) • Impact sur une maison le long des voies à Grenay (ancienne maison garde barrière) • Impact sur les parcelles des entreprises logistiques le long des voies à Grenay (Heppner et Fitt France)	
• Voirie	• Suppression ou dévoiement du chemin latéral rejoignant la D 53 A au nord des voies, dévoiement de la D53 A, suppression ou dévoiement du chemin latéral situé au sud des voies	
Impacts environnementaux		
• Milieu humain	• Impact sur les 2 carrières le long des voies à Saint-Pierre de Chandieu • Impacts fonciers : environ 45 ha	• Impact sur les 2 carrières le long des voies à Saint-Pierre de Chandieu : Carrières du Cheval Blanc et Carrières Saint de Chandieu • Impacts fonciers: environ 65 ha
• Milieu physique	• Pas d'impacts identifiés à ce stade	• Pas d'impacts identifiés à ce stade
• Milieu naturel	• Pas d'impacts identifiés à ce stade	• Impact sur les zones boisées le long de la rue Pasteur notamment
Impacts en phase travaux		
• Impacts ferroviaires	• Interruptions temporaires des circulations pour les créations de dénivellations et raccordement LGV • Phasage complexe : changement de sens de circulation	• Interruptions temporaires des circulations pour les créations de dénivellations et raccordement LGV
• Impacts routiers	• Impact sur les circulations de la RD 53	• Impact sur les circulation de la RD 53 • Dénivellation du passage à niveau n°10 complexe (zone de croisements routiers et ferroviaires en « saut de mouton »)

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications ?

- **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**
- **Attendez le micro pour parler**
- **Présentez-vous avant d'intervenir**

30 min

TRAVAIL EN SOUS GROUPE

IDENTIFICATION COLLECTIVE DES POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DE CHAQUE VARIANTE DE TRACÉ

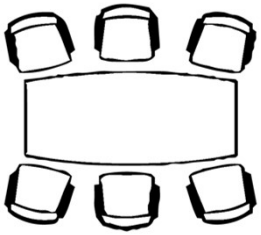
45 min

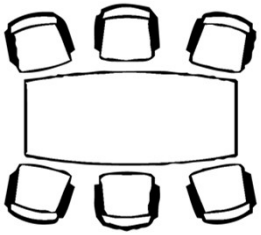
TRAVAIL EN X SOUS-GROUPES DE 4 à 6 PERSONNES

Questions

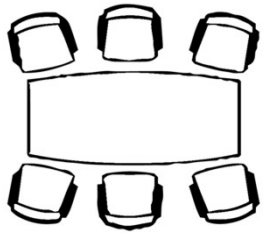
- Points forts
- Points faibles
- Points d'attention

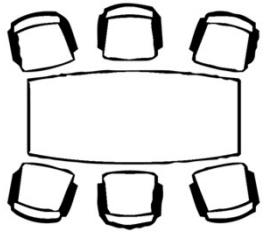
Variante Rouge





Variante Bleue





TOUR 1

Les participants s'installent à une table, se présentent entre eux

Désignation d'un hôte de table en charge d'inscrire les contributions du groupe sur le paperboard

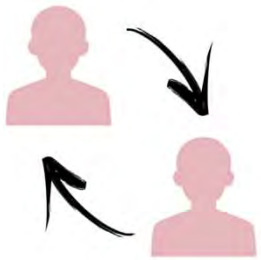
Les participants **contribuent à la thématique de leur table**

Ex. table n°1 : « Quels **points forts / faibles / points d'attention** de la variante rouge ? »

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

TOUR 2



Les hôtes restent à leur table pour partager les contributions du 1er tour puis changent de table

Changement de sous-groupe pour les participants

Les groupes du 1er tour ne restent pas ensemble

Prise de connaissance des contributions issues du 1er tour

Les sous-groupes approfondissent les réflexion du 1er tour (ne barrez pas de contributions existantes)

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

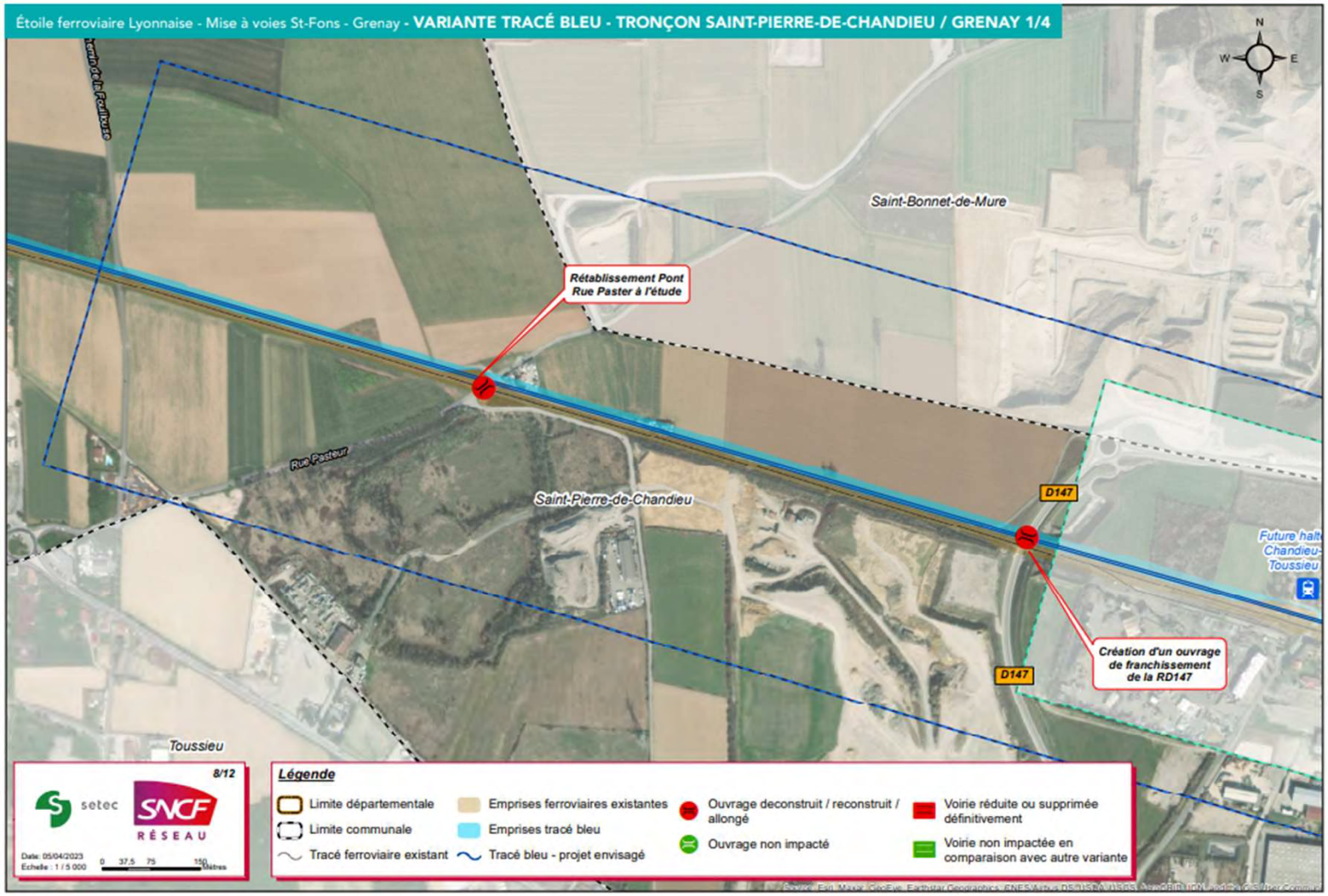
PARTAGE DES CONTRIBUTIONS

Partage collectif de l'ensemble des productions s*ans jugement ou débat – uniquement des questions de clarification si nécessaire*

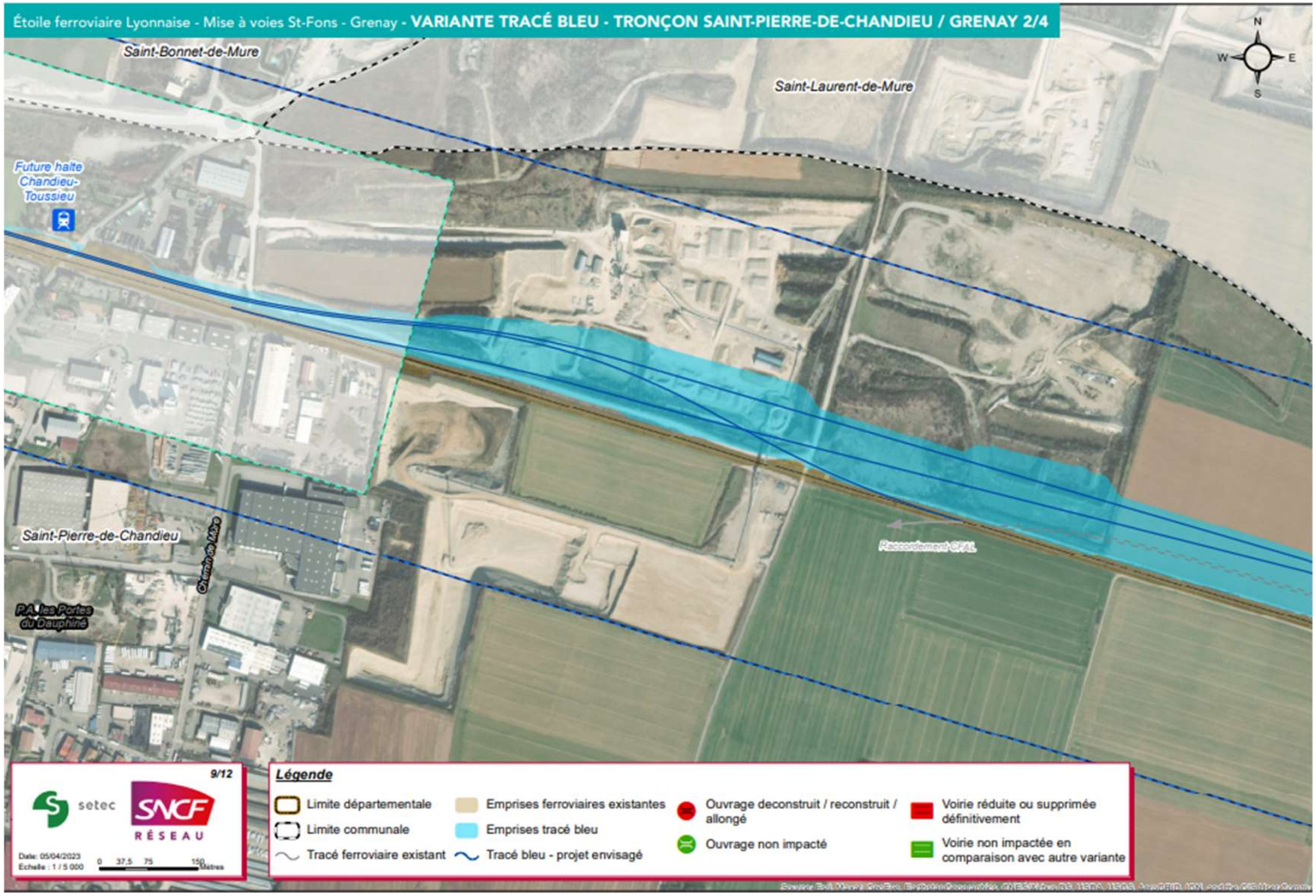
Des clarifications ? Enrichissements ?

15 min

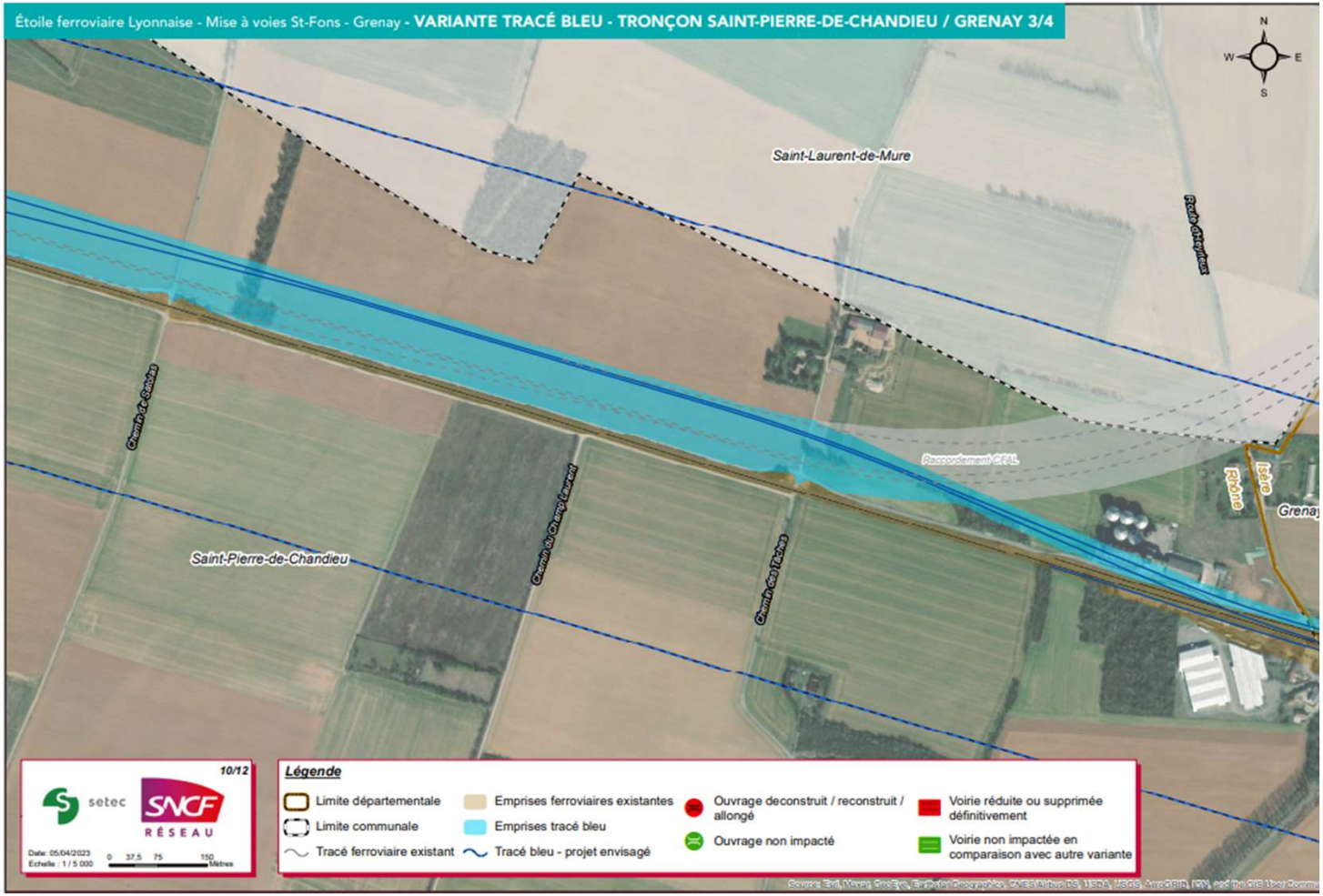
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY



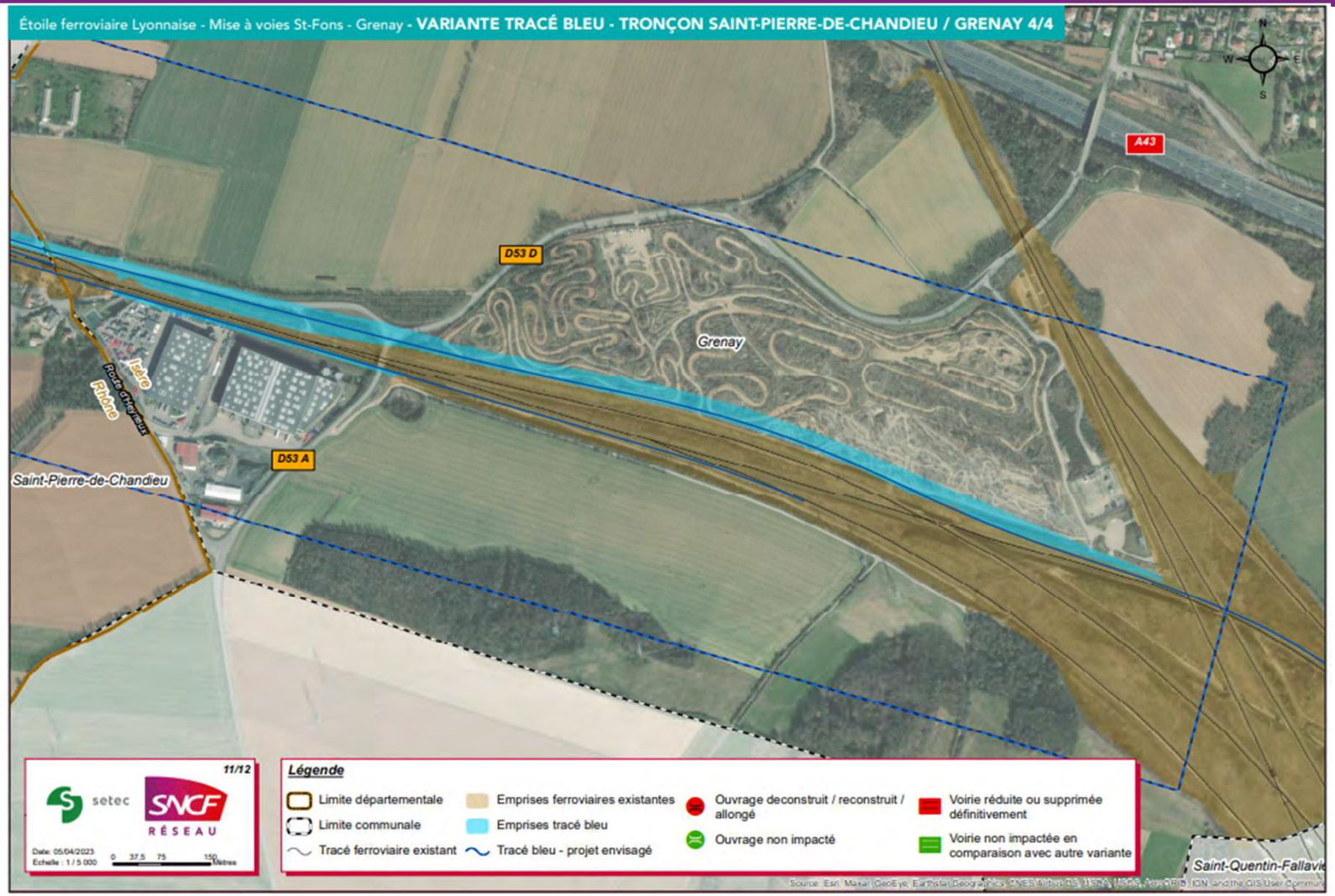
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY



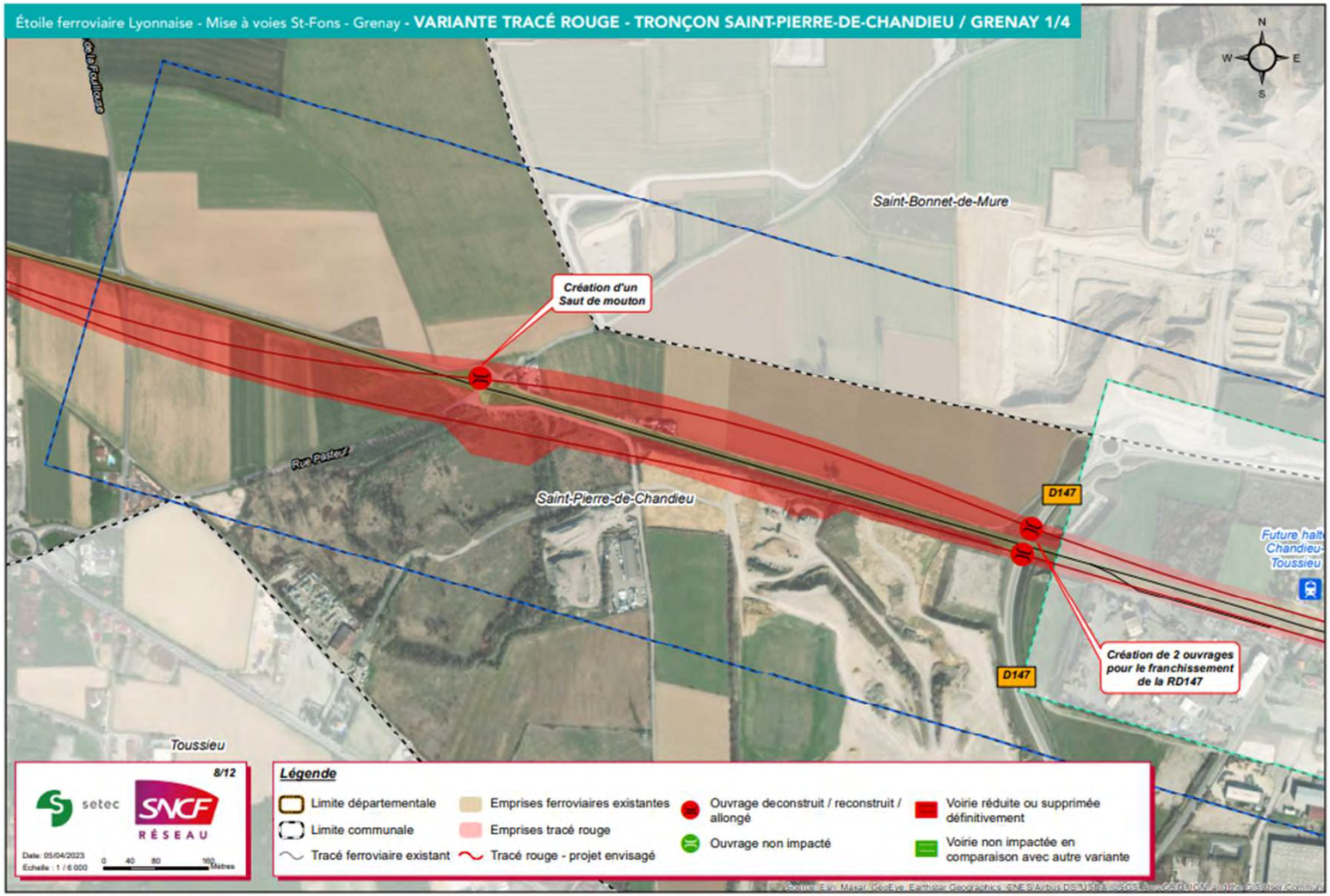
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY



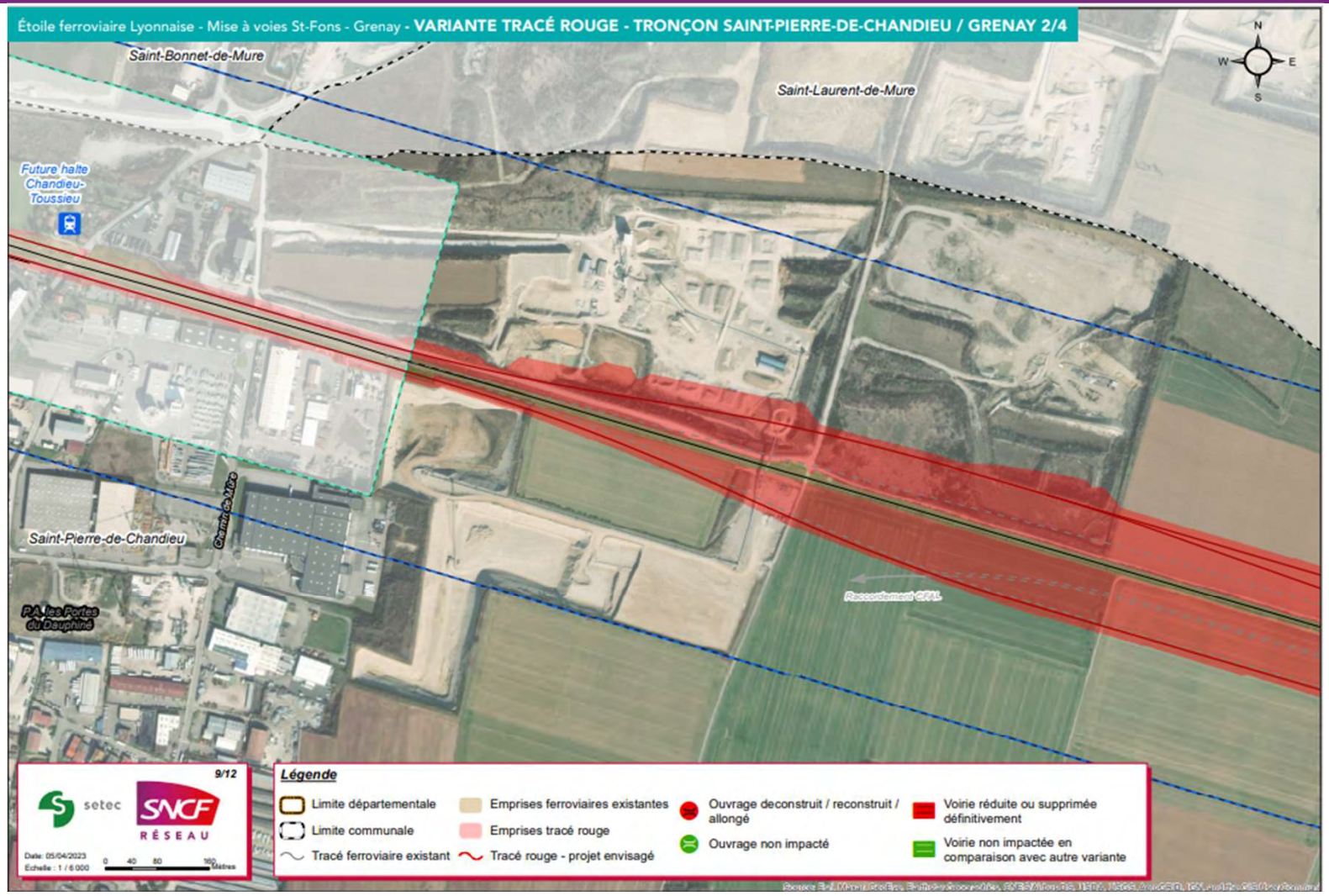
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY



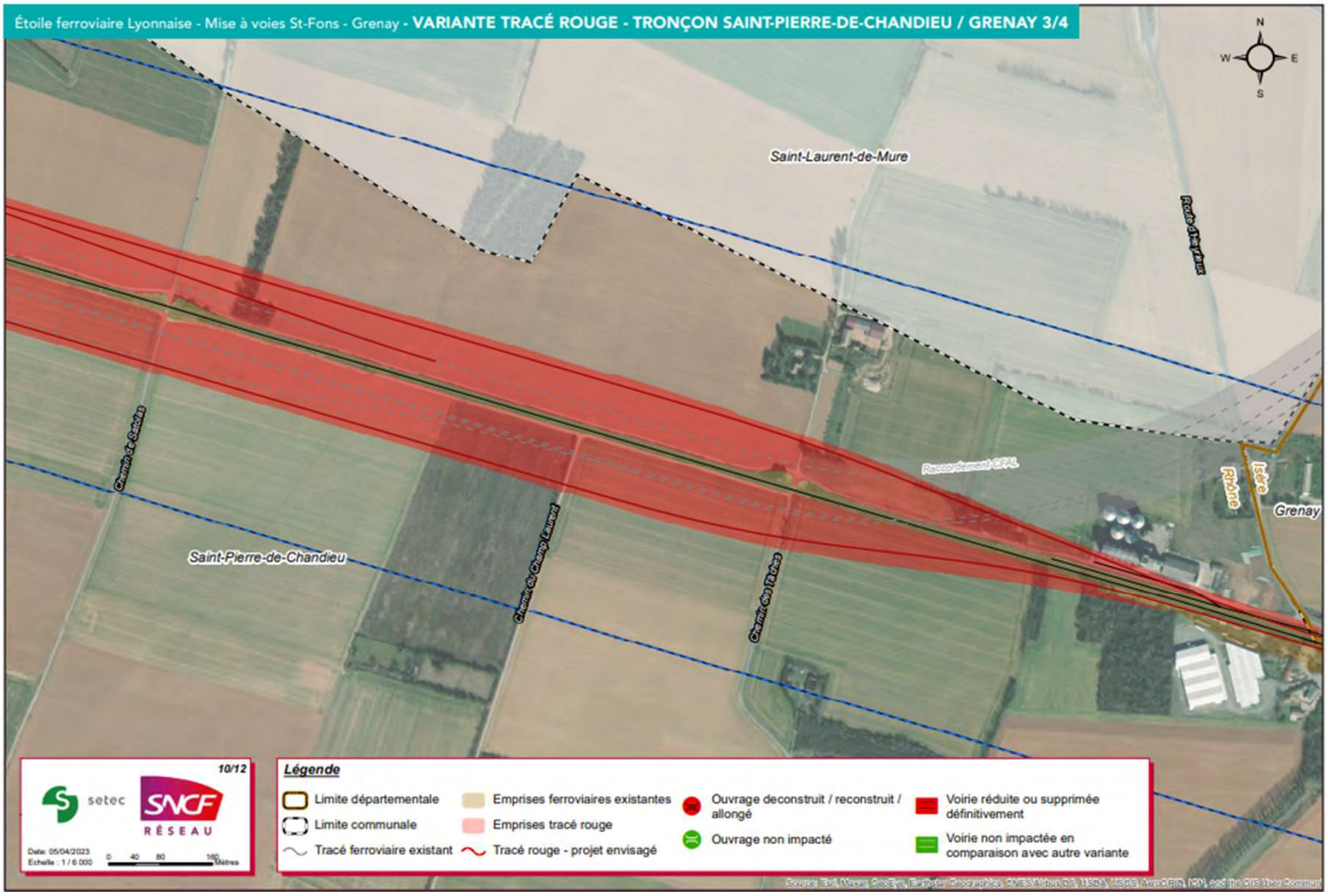
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY



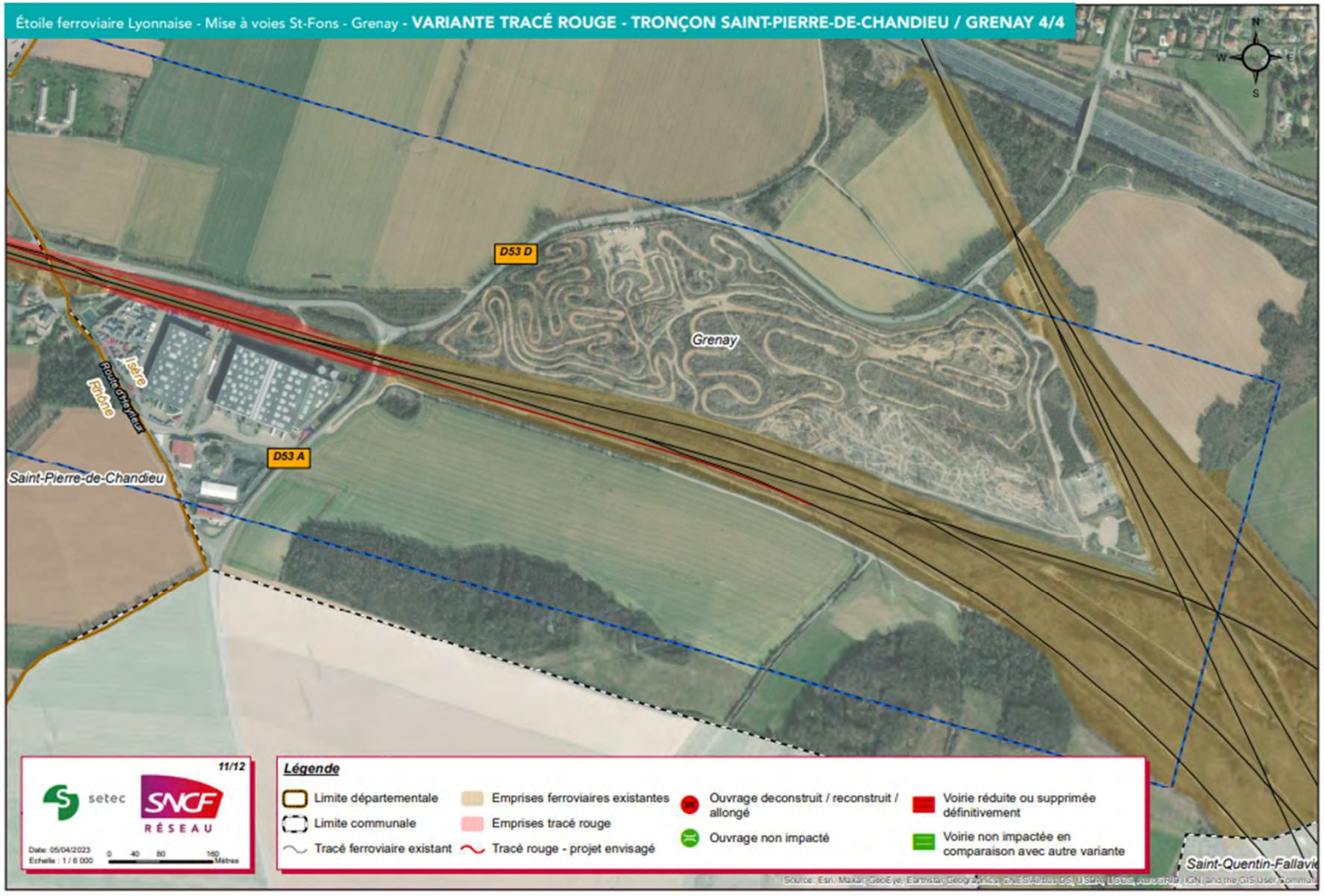
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY



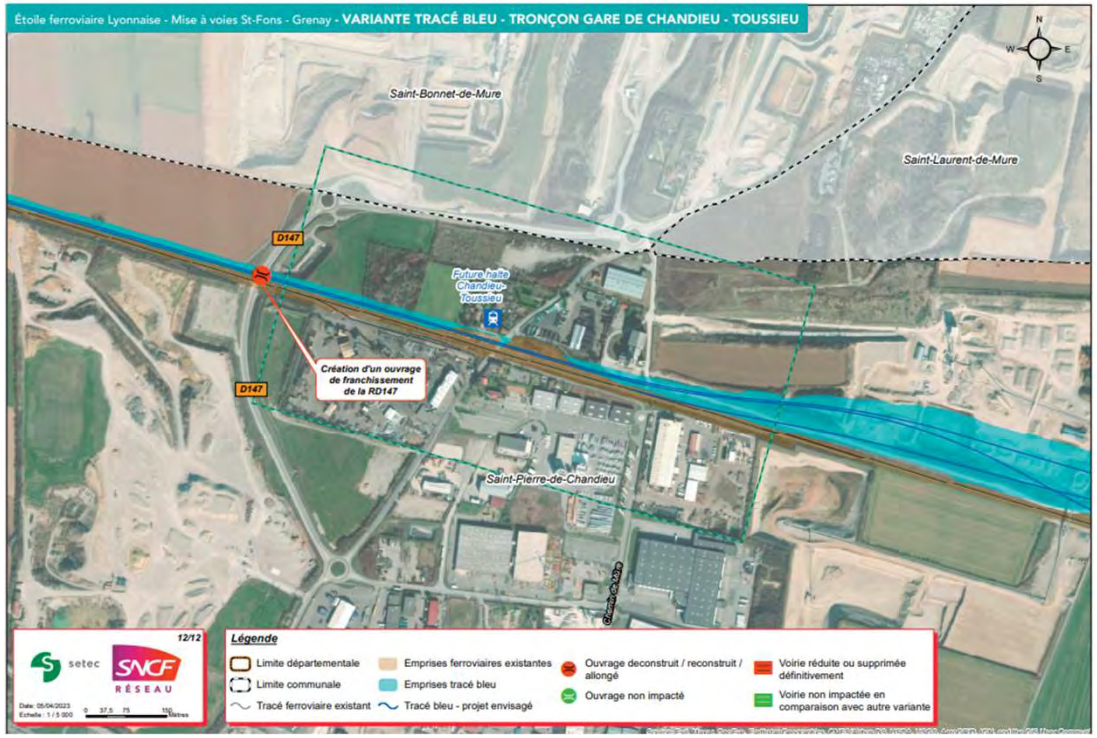
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY

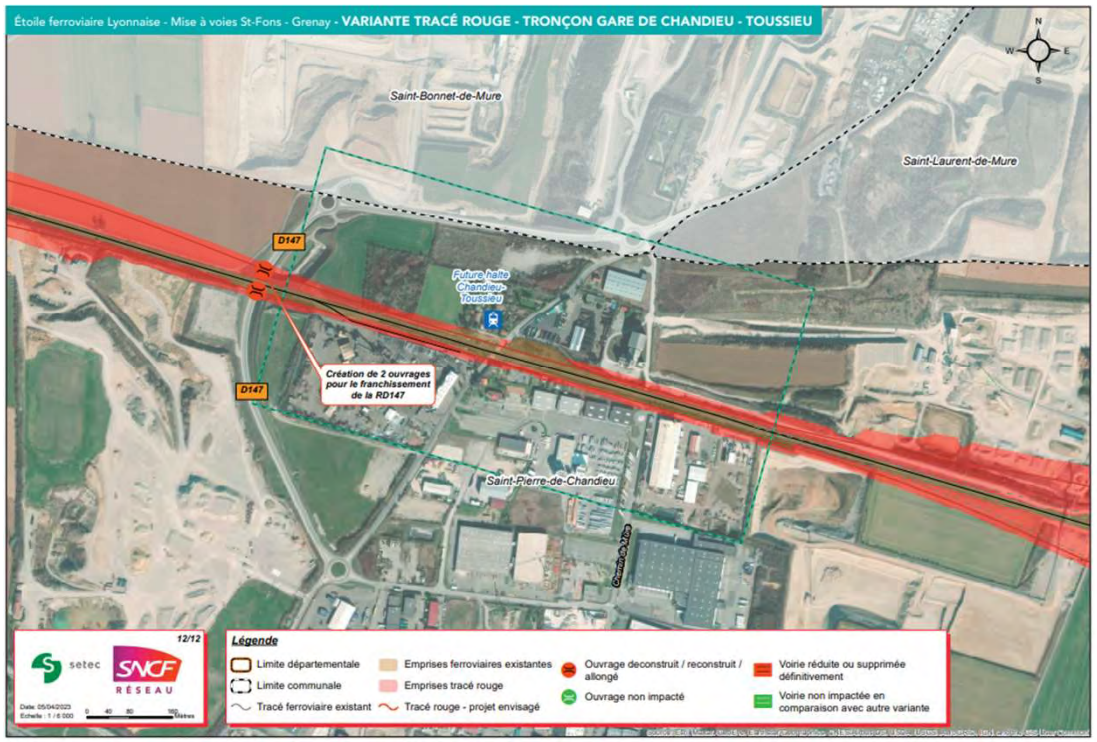


TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY



ZOOM GARE – PORTES DU DAUPHINÉ





POUR LA SUITE

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

5 min

POUR LA CONCERTATION QUI S'OUVRE

- **Informez-vous**
- **Venez échanger et travailler avec SNCF Réseau**
- **Contribuez**

Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

→ Documents d'information

→ Formulaire en ligne pour donner votre avis

→ Formulaire d'inscription aux ateliers et permanences

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	*Atelier*	*3 mai*	*18h30 – 21h*
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Hotline pour s'inscrire aux ateliers ou permanences
06 75 87 18 30

MOT DE LA FIN

Votre appréciation sur cette séance en UN MOT …

Inscrivez-le sur un post-it à coller sur le paperboard

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

ATELIER DE TRAVAIL DU 3 MAI 2023

COMMUNE DE GRENAY

COMPTE-RENDU DU DEROULE DE L'ATELIER ET DES CONTRIBUTIONS

VERSION DU 12/05/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté Égalité Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

DATE ET LIEU

03/05/2023	Grenay

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 14 personnes

INTERVENANTS SNCF RESEAU

Jean-François BORELLA	SCNF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Responsable de projet en charge de la conduite des études techniques sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise

14 personnes ont participé à l'atelier le 3 mai à Grenay, organisé par SNCF Réseau.

Cet atelier animé par Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya Conseil, s'est déroulé comme suit :

- Mot d'accueil par Alain CAUQUIL, maire de Grenay
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet et diffusion d'une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l'État
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay objet de la concertation publique
- Temps d'échange avec les participants
- Atelier de travail pour mettre en évidence les points forts, les points faibles et les points d'attention de chacune des variantes proposées
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de l'atelier

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

1- PROPOS INTRODUCTIFS

Monsieur CAUQUIL, maire de Grenay, accueille les participants et introduit l'atelier :

- Remercie les participants pour leur présence et leur participation à cet atelier, et en espérant que les habitants de Grenay se mobiliseront pour participer, ces instances étant faites pour cela ;
- Partage l'importance de l'amélioration des mobilités ferroviaires ;
- Indique que cela fait longtemps que des réflexions sont conduites ;
- Partage qu'il s'agit de contribuer au choix entre deux variantes présentées
- Rappelle qu'il avait évoqué un passage en tranchée couverte car le village de Grenay se situe en hauteur par rapport à la plaine de Saint Quentin – La Verpillière, mais qu'il avait compris que celle solution n'était pas envisageable pour SNCF Réseau ;
- Remercie SNCF Réseau pour l'organisation de cette rencontre et souhaite une bonne séance de travail aux participants.

Stéphane SAINT-PIERRE, Nicaya Conseil, remercie M. le maire pour son introduction et présente le rôle des garants de la Commission du Débat Public, avant de passer la parole à SNCF Réseau pour la présentation du projet.

2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL (SNCF Réseau) présentent le contexte et les objectifs du projet (*cf. diaporama partagé)* :

- SNCF Réseau a pour principaux rôles de proposer un réseau ferroviaire de qualité et d'apporter des réponses adaptées aux besoins des différentes Autorités Organisatrice des Mobilités et à ceux des entreprises ferroviaires.
- Pour cela, SNCF Réseau travaille quotidiennement pour maintenir, régénérer, moderniser et développer le réseau ferroviaire.
- Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les objectifs de SNCF Réseau sont d'offrir une alternative décarbonée et durable pour les mobilités des personnes et des marchandises et de faciliter les déplacements du quotidien et longue distance.
- La région lyonnaise est un cœur névralgique ferroviaire régional, national et européen pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- Elle est aujourd'hui confrontée à un besoin croissant de mobilité pour accompagner le développement du territoire.
- Un fort déploiement du trafic ferroviaire constitue ainsi une réponse écologique efficace à ce besoin.

- Suite au débat public de 2019 et dans l'objectif de moderniser et renforcer la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la priorité a été donnée par les décideurs publics (État, Région et Métropole de Lyon) au projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay.
- Ce sont ces partenaires et l'Union Européenne qui financent le programme d'études du projet.
- La mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay a donc été pensée afin de doubler les capacités ferroviaires de la ligne existante, au service du report modal voyageurs et fret de la route vers le train : à titre d'illustration un train de marchandises permet d'éviter 45 poids lourds sur la route.

Une vidéo des trois partenaires – Etat, Région et Métropole de Lyon - est ensuite diffusée afin de présenter les positions de chacun concernant le projet de mise à 4 voies et son inscription dans le développement de la mobilité au sein de l'aire lyonnaise.

3- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL présentent les différents éléments techniques constitutifs du projet et notamment les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau (*cf. diaporama partagé et cartes détaillées de tracé)*.

Actuellement, environ 200 trains circulent en moyenne chaque jour sur la portion ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret.

Ce tronçon ferroviaire est aujourd'hui saturé ce qui explique l'importance de construire des voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides et les trains lentes sur des voies différentes.

Le coût prévisionnel du projet s'élève à 1,06 milliards d'euros et la phase d'étude réalisée à ce jour a été financée à hauteur de 6,5 Millions d'euros par les différents partenaires.

A ce stade, la démarche de SNCF Réseau consiste à rechercher les variantes envisageables en cherchant à éviter au maximum les impacts sur l'environnement. En effet, la méthodologie de travail suivie par SNCF Réseau est de partir d'un champ des possibles très large avec pour seule contrainte de rester à proximité du tracé actuel afin de pouvoir réaliser des communications ferroviaires entre les différentes voies.

Le projet consiste ainsi à insérer une ou deux voies sur un linéaire d'une vingtaine de kilomètres tout en choisissant le tracé qui évitera ou limitera le plus les impacts.

Les deux variantes (rouge et bleue) au nord et au sud du tracé actuel sont présentées aux participants ainsi que la méthode qui a permis d'aboutir à ces 2 propositions. Il s'agit d'un procédé en entonnoir qui a consisté à éliminer les variantes qui n'étaient pas satisfaisantes du point de vue technique et de leur insertion.

Le tracé rouge avait déjà été étudié avant le débat public de 2019 pour démontrer que le projet de mise à 4 voies Saint Fons - Grenay était un projet techniquement réalisable.

Le tracé bleu a par la suite été pensé comme une alternative en matière d'insertion du projet dans son contexte territorial.

A travers cette concertation, SNCF Réseau souhaite recueillir des contributions des participants sur les points forts, points faibles et points d'attention des variantes afin de compléter son analyse multicritères pour retenir un tracé et poursuivre les études dans une logique d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts.

Suite à cette présentation, SNCF Réseau commente une vidéo représentant un survol aérien des deux tracés proposés à la concertation publique.

4- TEMPS D'ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants formulent leurs remarques, questionnements et contributions sur le projet et les enjeux de la concertation :

- Un participant :
  - Demande si le projet sera réellement réalisé un jour ;
  - Explique que lors de la création de la LGV Lyon-Valence, une voie additionnelle avait été demandée par la Région et que des plateformes ont été réalisées, ce qui a conduit à une perte de surfaces agricoles pour la commune de Grenay ;
  - Demande pourquoi ne pas réutiliser ces emprises pour le projet ?
  - Ajoute qu'il comprend la nécessité de différencier les flux pour augmenter le nombre de train mais qu'il regrette le gaspillage des terres agricoles lié aux plateformes réalisées suite à la création de la LGV ;
  - Demande pourquoi tous les projets (CFAL, mise à 4 voies St-Fons - Grenay) ne sont pas traités en même temps car le fait de les réaliser les uns après les autres laisse planer le risque que de nouvelles contraintes soient ajoutées dans le futur, impactant les capacités de développement du territoire ;
  - Rappelle que l'agriculture est une activité économique qui nécessite une vision à long terme, et que les contraintes qui pèsent depuis de nombreuses années sur le foncier en lien avec les projets pressentis sur le territoire sont très impactantes, même si le projet n'est pas encore décidé ;
  - Précise que cette situation obère les projections des agriculteurs sur le foncier et entravent les possibilités de restructuration du parcellaire ;
  - Indique que le projet pourrait impacter les dessertes des exploitations agricoles riveraines avec des conséquences potentielles très fortes ;
  - Précise que la Région devrait contribuer à réparer ce qu'elle a prélevé aux agriculteurs avec le projet SATORAIL.

- Un autre participant :
  - Indique que les travaux ferroviaires réalisés il y a 20 ans sur le territoire de Grenay ont été très impactants et irréversibles compte-tenu de leurs emprises ;
  - Précise que 4 hectares sont cultivés avec des baux précaires par différents agriculteurs ;
  - Indique qu'il semble que SNCF ait l'intention de les récupérer pour ses projets ;
  - Précise que :

        - Les agriculteurs craignent que ces terres qui leur ont été données en culture au titre de compensation soient reprises pour être données à d'autres agriculteurs en tant que compensation de projets nouveaux ;
        - La SNCF aurait également tenté de vendre les terrains agricoles de compensation en tant que terrains constructibles ;
        - La décarbonisation des mobilités apparaît comme un prétexte car cette voie ne servira qu'au fret : si c'était pour le TER, les ponts et tunnels qui sont déjà réalisés sur la base du terrain de cross seraient réutilisés préférentiellement ce qui n'est pas le cas avec le projet présenté.

- SNCF Réseau :
    - Entend les attentes concernant le foncier et le besoin de visibilité ;
    - Rappelle que l'étape en cours se situe très en amont des étapes d'élaboration du projet, qui va être progressivement affiné ;
    - Indique que SNCF intègre que l'impact foncier est un aspect majeur pour les agriculteurs, les études à venir devant permettre de rechercher des optimisations ;
    - Rappelle que l'objectif du projet est de construire des voies dédiées trains rapides / trains lents pour pouvoir faire passer globalement plus de trains.

- Un participant :
    - Indique que la suppression des passages à niveau va impacter les agriculteurs pendant 10 ou 15 ans ;
    - Ajoute que la coopérative OXYANE rencontre des difficultés pour utiliser le fret ferroviaire par manque de rapidité et de capacité.

- SNCF Réseau :
    - Précise qu'un passage à niveau a déjà été supprimé au niveau de Saint-Pierre de Chandieu par la création de la D147 et qu'il en reste aujourd'hui 4 ;
    - Indique qu'à terme, et au plus tard à l'horizon de la mise à 4 voies, il faudra supprimer les passages à niveau pour respecter les normes de sécurité et d'exploitation, avec des rétablissements des communications envisagés par pont ou souterrain ;
    - Précise que le projet de mise à 4 voies et la suppression des passages à niveau (déjà engagée par ailleurs pour des raisons de sécurité) sont des projets indépendants qui seront étudiés en cohérence.

- Un participant :
    - Indique que lors des travaux envisagés, il sera important de prendre en considération l'existence d'un ouvrage (canalisation) d'irrigation qui traverse la voie ferrée afin qu'il puisse être en service au printemps et que les agriculteurs puissent irriguer leurs terres entre avril et octobre l'année où les travaux seront réalisés (à défaut, cela conduirait à une perte totale des récoltes) ;
    - Précise également :
        - L'importance de prendre contact avec l'ASA Plaine de Lyon Dauphiné ;
        - La difficulté à faire passer les trains sur une infrastructure construite au-dessus de la canalisation d'irrigation ;
        - L'engagement d'accorder un droit de passage tous les trois ans à la SNCF par l'ASA mais que ce dernier pourrait faire l'objet d'une remise en question pour l'avenir si le projet se réalisait ;
        - L'importance des contraintes subies par les agriculteurs en raison du nombre très important de lignes électriques et de pipelines sur le territoire.

- SNCF Réseau :
    - Indique que ces informations lui sont précieuses pour l'élaboration du projet ;

  - Concernant le volet agricole, précise qu'elle travaille avec les chambres agricoles du Rhône et de l'Isère afin d'établir un état des lieu des parcelles agricoles et un diagnostic sur les irrigations.

- Joël DUBOS, Vice-Président de la FNAUT :
  - Exprime qu'il est important d'améliorer et de développer les mobilités : passer de l'étoile à la toile pour bien desservir l'agglomération lyonnaise ;
  - Signale que le pourcentage du fret est indiqué à 15% sur la diapositive alors qu'il est de 10% dans la documentation ;
  - Demande si une carte présentation des niveaux de circulation actuels sur le nœud ferroviaire peut être communiquée par SNCF Réseau (en intégrant toutes les circulations et tous les flux) ;
  - Demande si le coût annoncé du projet comprend le raccordement de Saint Fons ;
  - Considère que la réalisation de l'enquête publique en 2025 arrive tard, alors que le projet de mise à 4 voies avait déjà été évoquée en 2010.

- SNCF Réseau :
  - Précise que le coût comprend le raccordement de St Fons ;
  - Répond que l'actualisation de la carte des circulations diffusée lors du débat public de 2019 est envisageable mais il n'y a pas eu d'évolution significative depuis 2019 car la capacité en heure de pointe est saturée, ce qui bloque le développement du trafic ferroviaire ;
  - Précise qu'aujourd'hui, sur la ligne, il y a en moyenne 200 circulations par jour dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret et que l'ambition est de multiplier par deux ces circulations ;
  - Précise également concernant l'ensemble des projets de l'EFL, que :
    - Le conseil d'orientation aux infrastructures (COI) a émis un rapport avec des préconisations de priorisation des grands projets au gouvernement ;
    - La préfète de Région devrait recevoir une lettre de mission du gouvernement pour organiser un « tour de table » de financement des différents projets en lien avec les collectivités.

- Un participant :
  - Exprime que, comme pour les projets ferroviaires, le temps long est une dimension importante pour le monde et les activités agricoles ;
  - Précise qu'actuellement certaines coopératives conduisent des projets avec les agriculteurs pour le stockage carbone ;
  - Signale que les agriculteurs locaux sont dans une forme d'incertitude depuis 20 ans quant au devenir de leurs terres et de leurs exploitations, en lien avec les projets de CFAL et du Lyon-Turin :
    - Les agriculteurs n'arrivent pas à se projeter car ils ne savent pas ce que vont devenir leurs terres et leurs exploitations ;
    - Ils ne savent pas s'ils peuvent planter des cultures pérennes et être indemnisés quand même ;
    - Aujourd'hui, le développement de l'agriculture est bloqué ;
  - Indique qu'il est important pour les agriculteurs de connaître ce qui est prévu, compte-tenu du préjudice qu'ils subissent en lien avec l'existence d'un projet ferroviaire qui les empêche de valoriser leurs terres comme ils le souhaiteraient :
    - Comment mettre en place ce type de compensation de façon anticipée par rapport au préjudice subi par les agriculteurs alors même que le projet n'est pas décidé ?
    - Comment aider ceux qui vont être pénalisés par le projet d'infrastructure, avant même sa réalisation ?
  - Rappelle que la diminution des surfaces nourricières est un problème très grave ;

  - Pense que le projet va mettre beaucoup d'années à se réaliser et que pendant ce temps tout le territoire agricole sera gelé sur un très grand périmètre :
    - Comment un agriculteur de 50 ans peut-il valoriser ses terres alors que la vocation agricole des terres territoire est hypothéquée par l'existence d'un projet ?
    - Comment peut-il les vendre ?
    - Comment peut-il transmettre son entreprise agricole ?
  - Demande que la question de la compensation soit abordée au plus tôt, dès le début du projet ;
  - Pense que quel que soit le tracé retenu (rouge ou bleu), cette situation va ruiner des agriculteurs, des coopératives car, eu égard aux incertitudes pour les terres dans le futur, les banques ne seront pas en confiance et ne prêteront plus aux exploitants et entreprises agricoles.

- SNCF Réseau :
  - Précise que les préoccupations environnementales sont de plus en plus présentes dans les démarches d'enquête publique ;
  - Indique que la concertation vise à permettre d'éviter, réduire et compenser les incidences du projet en choisissant un tracé de moindre impact ;
  - Prend note des remarques et de la demande d'anticipation des compensations pour donner de la visibilité aux agriculteurs ;
  - Précise que la compensation ne fait toutefois pas encore partie des études actuelles et sera traiter dans la phase ultérieure.

- L'Association Lyon Métro et Transports :
  - Milite pour la création d'un RER à la lyonnaise ;
  - Est favorable à ce projet qu'elle considère comme un levier qui permettrait de créer des services avec une fréquence importante ;
  - Ne pense pas que le fret va augmenter.

Stéphane SAINT-PIERRE (Nicaya Conseil) confirme que toutes les contributions ont été relevées et qu'elles seront analysées par SNCF Réseau. Il invite les participants à donner leur avis concernant les deux variantes proposées en passant à l'atelier de travail.

5- ATELIER DE TRAVAIL : POINTS FORTS, POINTS FAIBLES ET POINTS D'ATTENTION DE CHACUNE DES VARIANTES PROPOSEES

Durant cette séquence, les participants ont analysé collectivement variantes rouge et bleue dans la section concernant le territoire de la commune de Grenay.

Ces contributions portent respectivement sur chacune des 2 variantes et pour certaines sont communes aux deux variantes.

Contributions concernant la variante rouge :

- Habitations au début du tracé très impactées : relocalisation envisagée ? (feuille 1) ;
- Présence d'une zone humide : passage en souterrain impossible à cet endroit ;
- Travailler à une optimisation de la variante rouge pour limiter les impacts → secteur du raccordement au CFAL nord ;
- Variante rouge moins impactante que la bleue sur les terres agricoles de Grenay ;
- Présence de pistes motocross homologuées qui vont être impactées par le projet.

Contributions concernant la variante bleue :

- La variante bleue présente plus d'impacts agricoles sur Grenay mais a moins d'impacts sur Saint-Pierre de Chandieu ;
- Y-a-t-il une possibilité de sous-découper le secteur pour envisager un tracé moins impactant ?
- Le tracé bleu porte plus sur la couronne que le tracé rouge ;
- L'ancienne gare et la maison du garde barrière sont habitées : leurs habitants seront-ils relogés ?
- La variante bleu apparaît plus impactante pour la RD53A ;
- Des canaux d'irrigation sont impactés par la variante bleue.

Contributions communes aux 2 variantes :

- Coopérative Oxyane :
  - Fort impact de la suppression du passage à niveau ;
  - Besoin plus important de liaisons en saison haute d'activité agricole ;
- Quel devenir pour le foncier SNCF mis à disposition des agriculteurs via des baux précaires au titre des anciennes compensations ?
- Le projet impacte peut-être l'une des deux trames verte et/ou bleue : deux corridors écologiques identifiés par SCOT Nord Isère ;

- Quel sera le traitement envisagé contre le bruit des trains qui générera des nuisances sonores supplémentaires pour le village ?
- Forages : ouvrages d'irrigation à prendre en considération → utilisation impérative du 1er avril – 31 octobre (dates 2023) : 14 bars dans des conduites de diamètre 400 ou 600
- Estimation du coût du projet annoncée par SNCF Réseau : le coût de la future gare est-il pris en compte dans cette estimation ?
- Il existe une plateforme déjà créée pour laquelle il ne manque que les rails (zone : feuille 4) : pourquoi ne pas l'utiliser pour le projet ?
- Importance de travailler avec la Chambre de l'agriculture de l'Isère ;
- Quelles seront les conditions de raccordement à la gare de Lyon Saint Exupéry ?
- Importance d'améliorer la représentation du projet : le schéma du livret de concertation laisse à penser que les nouvelles voies sont uniquement le long des voies existantes, or, les emprises liées à l'échangeur ferroviaire sont beaucoup plus importantes.
- Accès à la future halte : qu'est-il prévu en termes de stationnement ?

6- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE L'ATELIER

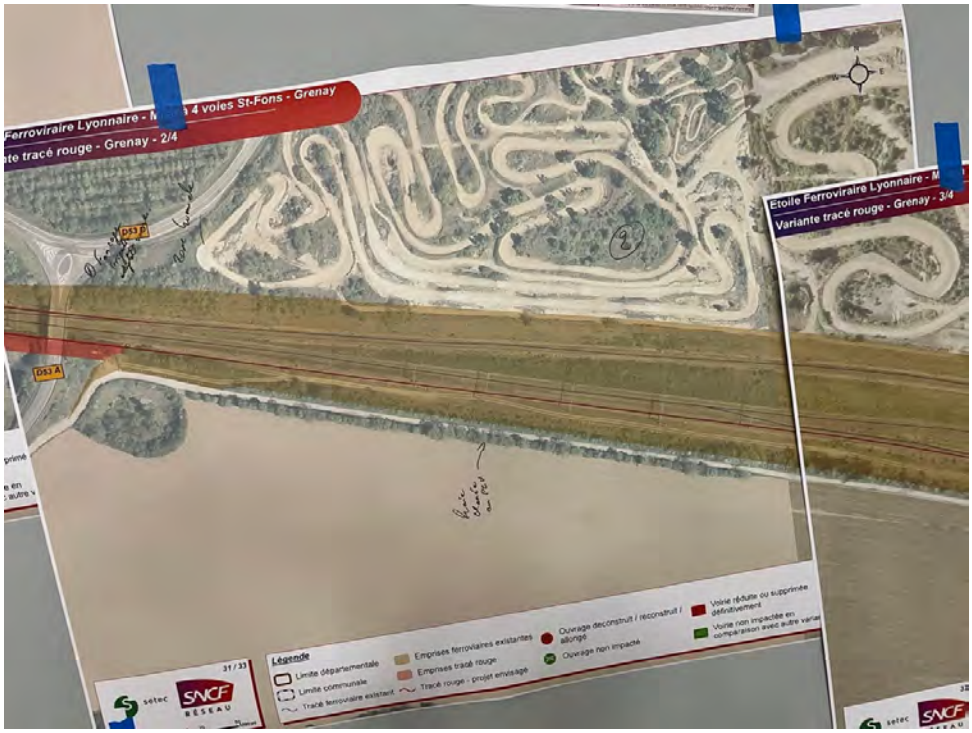
SNCF Réseau remercie les participants et les invite à participer aux permanences se déroulant à Grenay, le cas échéant aux ateliers programmés dans les autres communes ainsi qu'à la réunion de clôture de la concertation qui se tiendra le 1er juin 2023 à St-Priest.

7- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT SIGNE LA FEUILLE D'EMARGEMENT

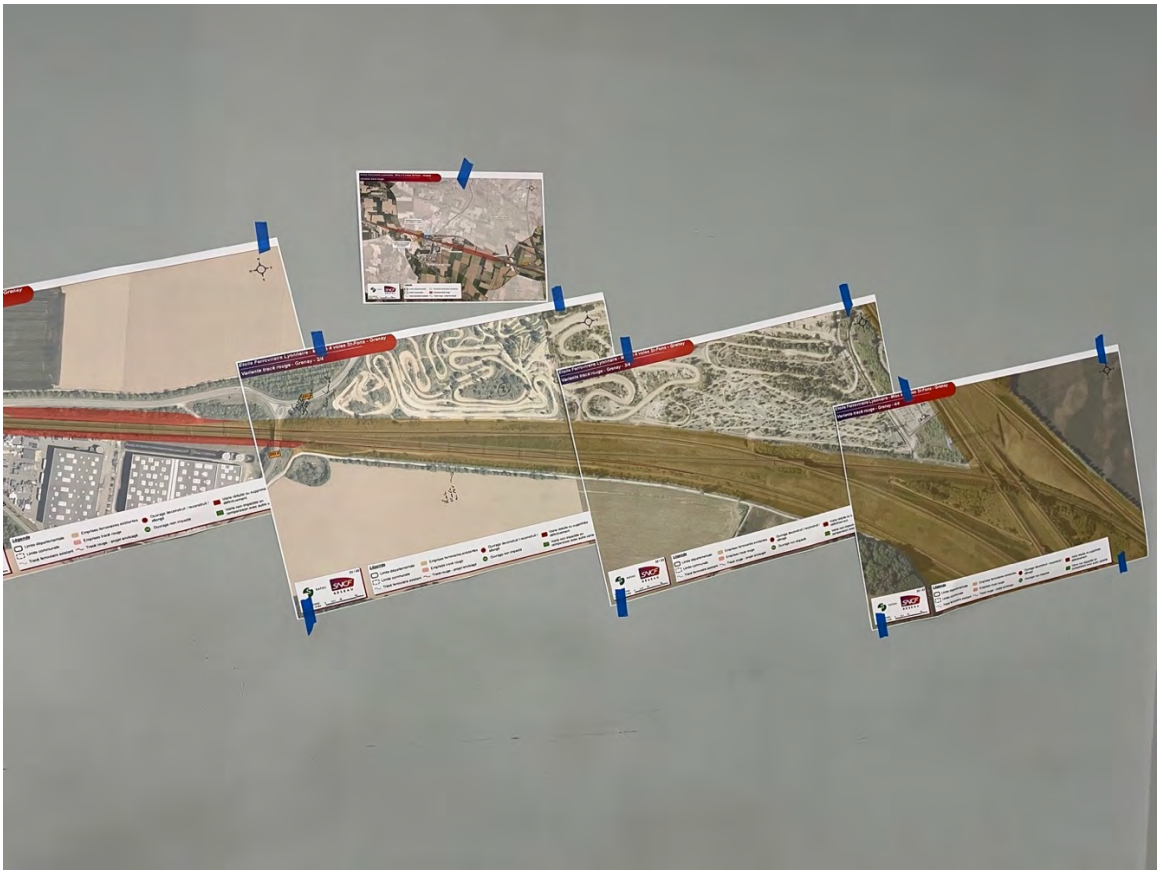
Nom Prénom	Organisme - Institution
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
CAUQUIL Alain	Maire de Grenay
PETIT David	Oxyane
FASSINOT Christine	Mairie de Grenay
GONET Matthieu	
BADIN Pierre	
DUBOS Joël	
PRUDHOMME Jean-Paul	
TRABON Annick	
VIAL Martial	Coopérative Dauphinoise
VIAL Anthony	Coopérative Dauphinoise
STRASSARINO Nicolas	
LYOBARD Roger	
MONTAGNON Bruno	Exploitation et EARL de pressoir
PRUDHOMME Florence	
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau
WILLIAMSON Jennifer	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau

8- ANNEXES

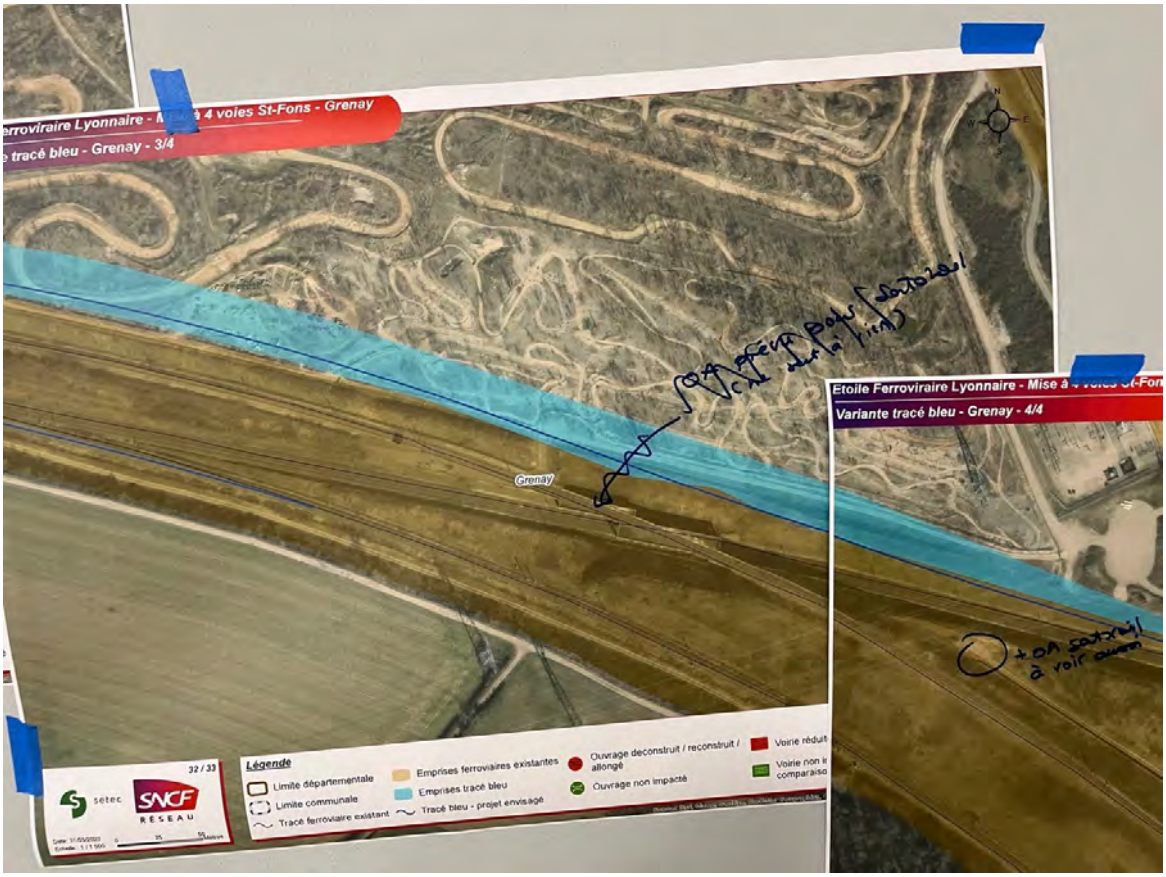
Annotations réalisées par les participants sur le tracé rouge :



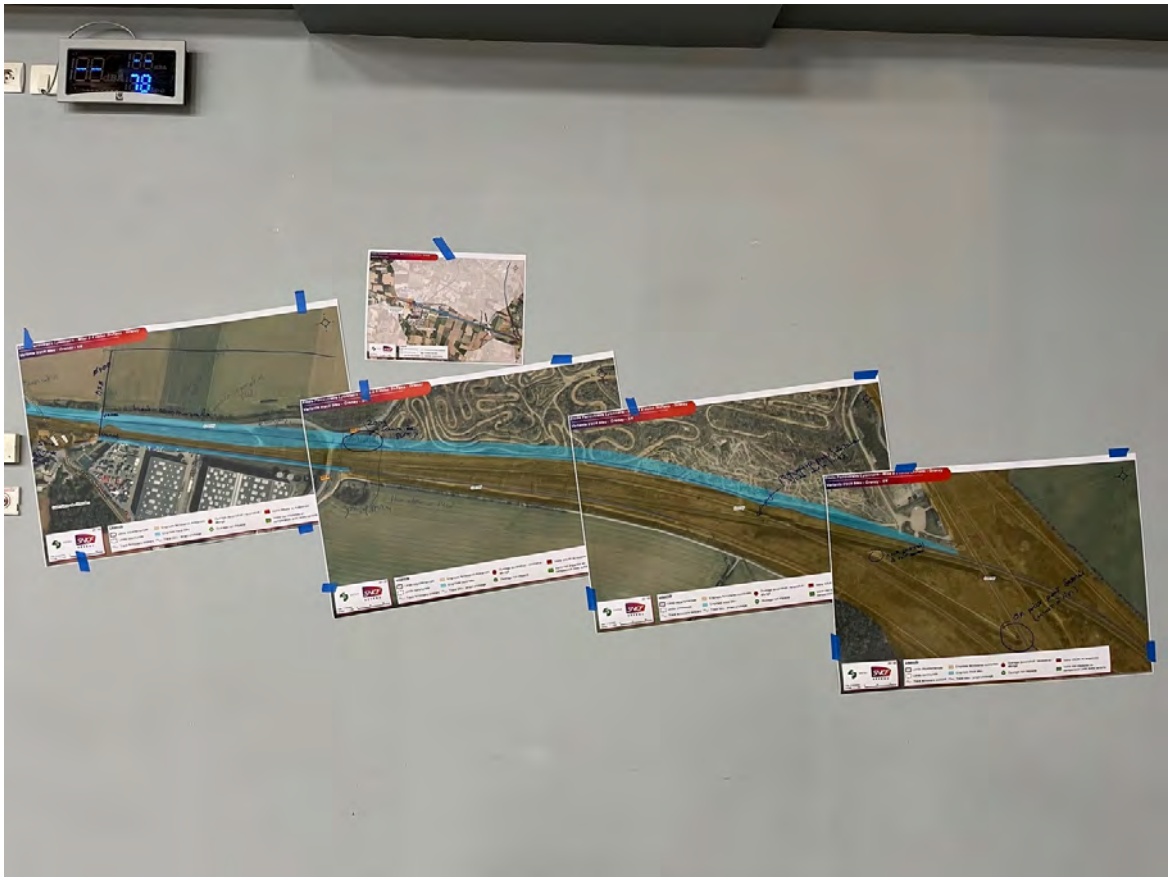
Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Grenay - 4/4
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage non impacté
SNCF RÉSEAU



Annotations réalisées par les participants sur le tracé bleu :


Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Grenay - 3/4
Grenay
Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Grenay - 4/4
32 / 33
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduit
Voirie non i
comparaiso

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Grenay - 4/4
Grenay
33 / 33
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante



SNCF Réseau
Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
78 rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

2.2.2 Atelier de Vénissieux le 10/05/2023

DEMAIN MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

Mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Atelier du 10 mai 2023 - Vénissieux

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

UNION EUROPEENNE

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

DÉROULÉ DE LA SÉANCE

Horaires	Séquences
18h30 - 18h45	○ Introduction
18h45 - 19h15	○ Des mobilités décarbonées au service de l'amélioration des transport des voyageurs et marchandises ○ Décisions prises suite au débat public de 2019 sur l'EFL ○ Le projet de mise à 4 voies St-Fons - Grenay ○ Les variantes d'implantation de voies nouvelles sur le secteur
19h15 – 19h45	• *Echanges*
19h45 – 20h20	○ Travail en atelier sur chaque variante ○ Partage des contributions
20h20 – 20h30	• Clôture

RÈGLES DE SAVOIR ÊTRE POUR LA RÉUNION

Règles de base

- Respect
- Ecoute
- Bienveillance
- Pas de jugement
- Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes à la fin

Considérez la perspective puis argumentez

QUELQUES CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

- Les échanges sont enregistrés → synthèse de la séance
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis

MOT D'ACCUEIL

Mme Yolande PEYTAVIN

Ville de Vénissieux

Première adjointe

Développement de la Ville / Relations Internationales / Communication

INTERVENTION DES GARANTS

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Jean-Claude RUYSSCHAERT
Barbara SERRANO
barbara.serrano@garant-cndp.fr
jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

CNDP, une entité indépendante
La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Notre rôle

Défendre le droit à l'information et à la participation du public…

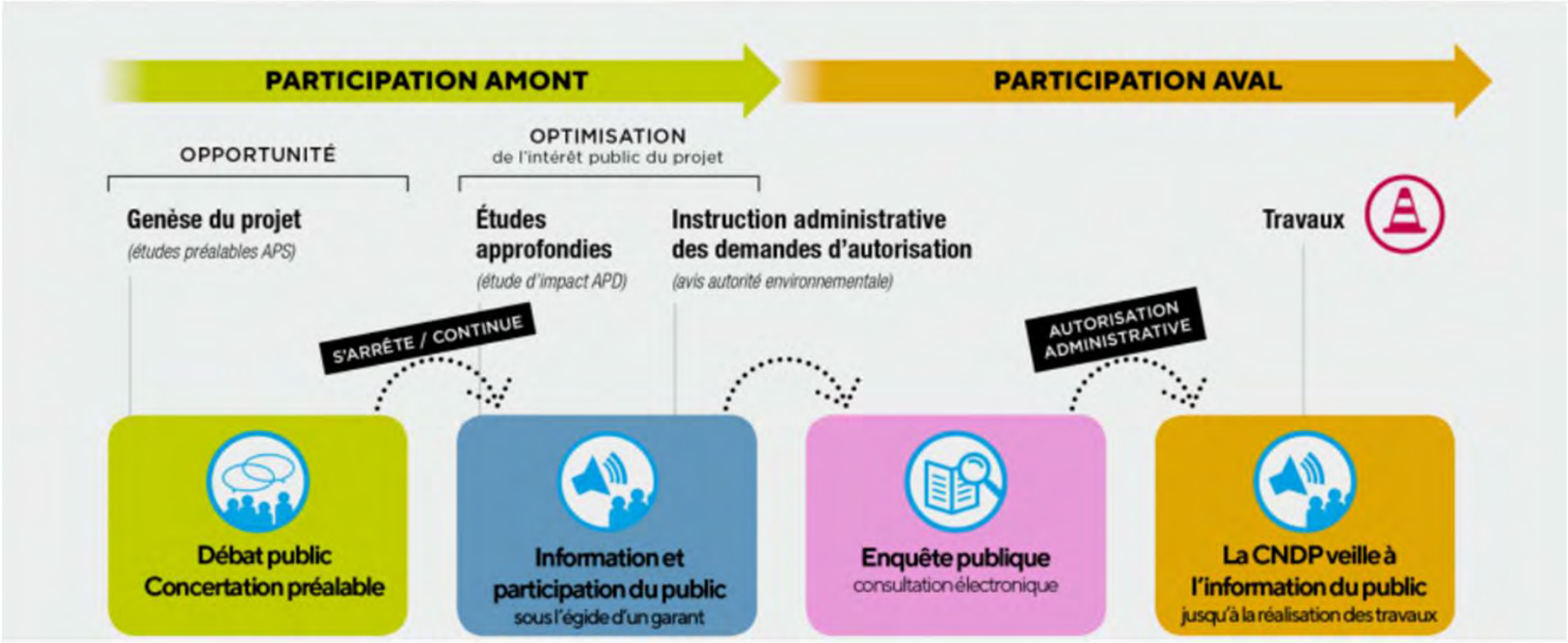
La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « **droit au débat** » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Notre autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets .

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

… sur l’élaboration des projets ayant un impact sur l’environnement

La participation garantie par la CNDP intervient **dès l’origine d’un projet** jusqu’à l’enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient dès l’origine, à un moment où il est encore possible d’y renoncer, de le modifier, où l’on peut interroger le “pourquoi ?” et pas seulement le “comment ?”. Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l’information et à la participation du public jusqu’à l‘enquête publique.



LA CNDP commission nationale du débat public
MA PAROLE A DU POUVOIR

Nos valeurs

Ces valeurs sont issues de la loi et de l'expérience de la participation du public depuis 1995

- ✓ **L'indépendance**
- ✓ **La neutralité**
- ✓ **La transparence**
- ✓ **L'égalité de traitement**
- ✓ **L'argumentation**
- ✓ **L'inclusion**

MA PAROLE A DU POUVOIR

INTRODUCTION

L'ETOILE FERROVIAIRE LYONNAISE ET LE DÉBAT PUBLIC DE 2019

Jean-François BORELLA
Catherine ULRICH – MICHEL

SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

DÉCARBONER LES MOBILITÉS POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

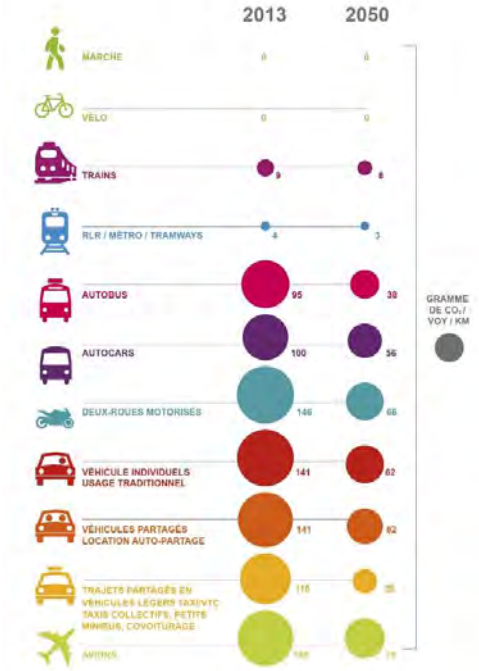
- **Offrir une alternative décarbonée et durable aux modes de mobilité actuels**
  - Voyageurs
  - Marchandises
- **Faciliter les déplacements du quotidien et longue distance**

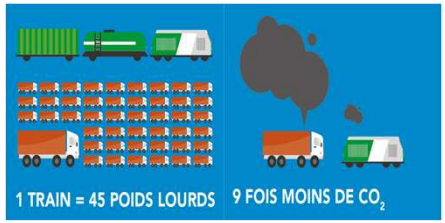
AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ DES TRAINS

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS EN TRAIN POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

AMÉLIORER LE CONFORT À BORD DES TRAINS ET DANS LES GARES

AUGMENTER LE NOMBRE DE TRAINS





CONTEXTE TERRITORIAL AUVERGNE RHÔNE-ALPES

- Région Auvergne-Rhône-Alpes
  - 8 millions d'habitants
  - Parmi les plus vastes et plus peuplées d'Europe
  - Carrefour de grands axes de communication européens et français

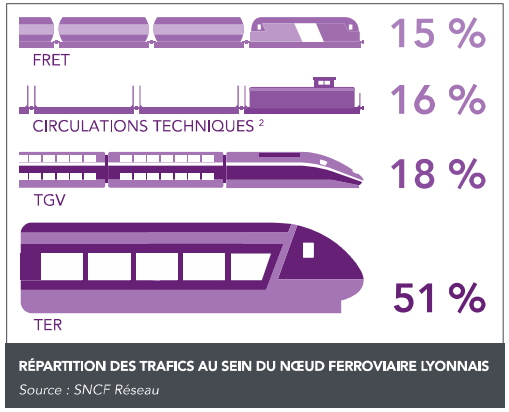
- Une métropole de Lyon très dynamique
  - Au cœur d'un réseau de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Mâcon, Roanne, …

- Des besoins croissants de mobilité des personnes et marchandises

- Besoin de réponses cohérentes avec
  - Enjeux climatiques
  - Qualité de vie des habitants
  - Attractivité du territoire

UNE ETOILE FERROVIAIRE SATURÉE

- **Une étoile ferroviaire de Lyon congestionnée**
  - Près de 1 200 trains / jour
  - Plafonnement à 70 trains / heure max depuis 2005
  - Nombreux retards et annulations et pas de possibilité d'accueillir de nouveaux trains



RÉPARTITION DES TRAFICS AU SEIN DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS
Source : SNCF Réseau

- **Réponses des financeurs Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, UE et de SNCF Réseau**

1. **Agir à court terme**
   → **plan d'investissement de 310 M€** 2015-2025 → restaurer la régularité

2. **Préparer l'avenir**
   → **déterminer les investissements nécessaires pour développer le réseau et accueillir plus de trains** projets structurants d'infrastructure
   - Un débat public en 2019 pour partager les enjeux et définir les grandes orientations

DÉCISION DE SNCF RÉSEAU DU 11/12/2019 SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

- **Moderniser l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise dès à présent**
- **Imaginer un service ferroviaire express métropolitain** tout en tenant compte de l'ensemble des besoins : fret, voyageurs longue distance, régionaux et péri-urbains
- **Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure**
  → 1 priorité partagée : mettre à 4 voies la section Saint-Fons – Grenay
- **Associer les élus, associations, usagers et habitants du territoire à cette démarche pour préparer l'avenir**

UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS

OBJECTIFS

2 fois plus de périurbains

2 fois plus de TGV

2 fois plus de fret

De 2025 à 2030 : 1ers évolutions de service

- Trains du quotidien : sur la 1ère couronne périurbaine : extension les services proposés en heure de pointe aux heures creuses et développer l'amplitude horaire (objectif = 5h – 23h)
- Augmentations progressives de capacité sur la Ligne Grande Vitesse et pour le fret

A partir de 2030 : vers un saut d'offre

- Trains du quotidien : augmentation des fréquences en heure de pointe (objectif cible = ¼ d'heure en heure de pointe)
- 2ème phase d'augmentation de capacité LGV Paris Lyon et de poursuite de l'augmentation de capacité pour le fret

ECOSYSTÈME DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE : OFFRE DE SERVICES ET INFRASTRUCTURES

Clients ferroviaires

Maitrise d'ouvrage
Schémas d'offres
Et infrastructures

Inscription du projet dans le territoire

Industriels, agriculteurs, coopératives, carriers…

COMITE DES GRANDS PARTENAIRES
Etoile Ferroviaire Lyonnaise

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY – VARIANTES

- Une concertation
  - Du 24 avril jusqu'au 4 juin
  - Pour permettre au public de s'informer et s'exprimer sur le projet et sur les **variantes d'implantation des voies nouvelles envisagées**
  - Suivie par 2 garants de la CNDP pour veiller à son bon déroulement

- À l'issue de laquelle SNCF Réseau et les partenaires retiendront une variante préférentielle

- Une nouvelle concertation à horizon fin 2023 portant sur l'insertion de la variante préférentielle

Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/
→ formulaire en ligne

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

20 min

MÉTROPOLE GRAND LYON

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

POINTS DE VUE DES PARTENAIRES DU PROJET

SNCF RÉSEAU

LA LIGNE LYON-GRENOBLE ACTUELLE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

19 km de ligne, 3 gares voyageurs, un centre de maintenance du matériel roulant, 1 site fret

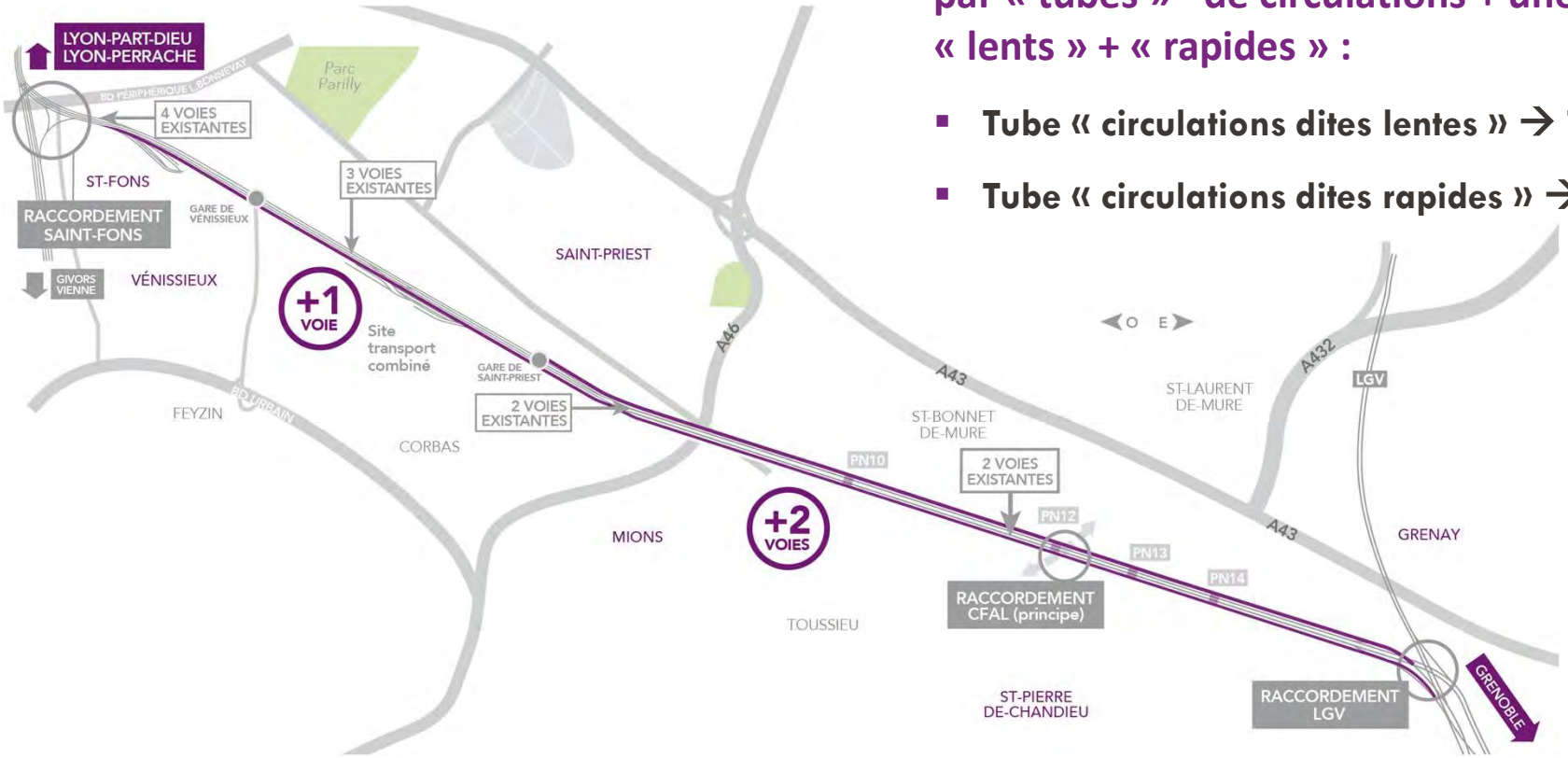
- → **Des circulations hétérogènes : TGV, intercités, TER, fret**
- → **Une exploitation intense et complexe : beaucoup de circulations, des cisaillements de trains, une grande multiplicité des caractéristiques des trains, …**
- → **Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe**

En vert, les équipements dédiés au fret

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

Un doublement de la capacité grâce à une organisation par « tubes »* de circulations + une fonctionnalité « lents » + « rapides » :

- **Tube « circulations dites lentes » → TER omnibus, fret**
- **Tube « circulations dites rapides » → TGV, autres TER**



* *Tube de circulation : une voie dans chaque sens, avec des vitesses de circulation homogènes*

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET

Jusqu'à …

2 fois plus de périurbains

Contribuer au déploiement progressif du RER lyonnais

2 fois plus de TGV

Contribuer à passer de 3 à 6 trains grandes lignes par heure et par sens d'ici 2030

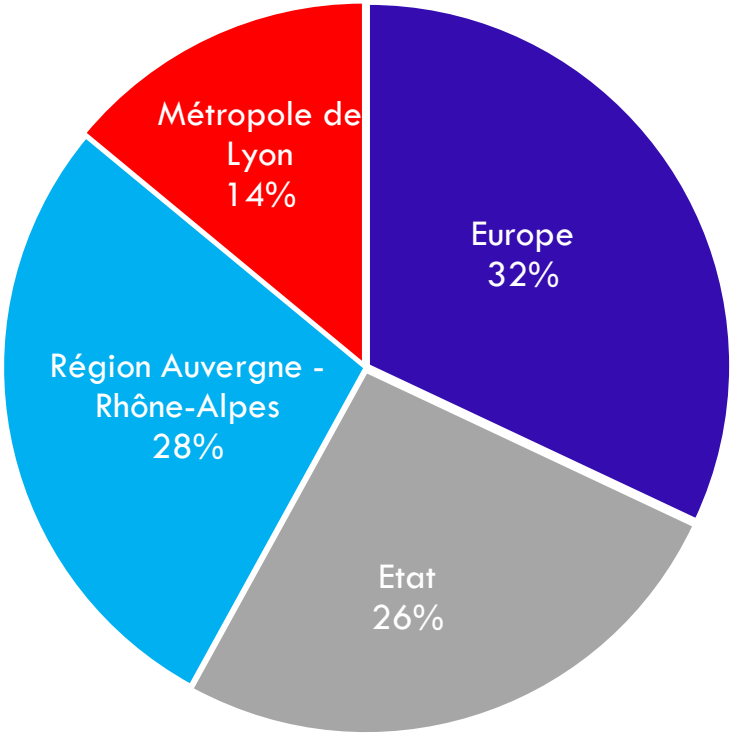
2 fois plus de fret

Contribuer à améliorer la qualité de l'air en quasi doublant la part modale du fret ferroviaire (de 9% à 18%) et en accompagnant les besoins de desserte locale

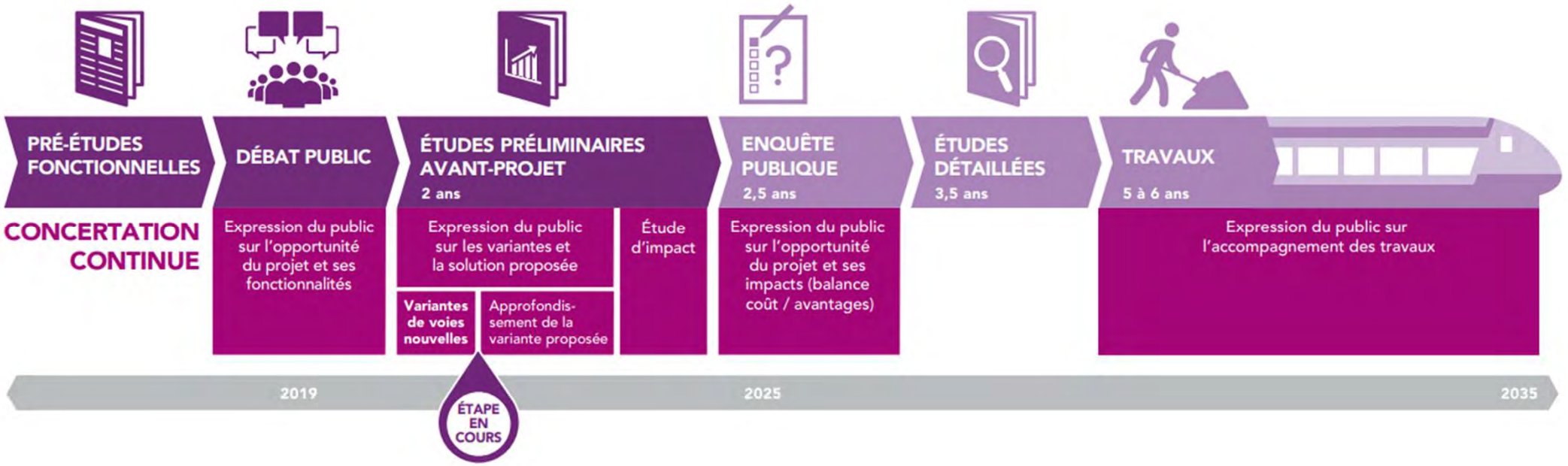
COÛT PRÉVISIONNEL ET FINANCEMENT

- **Coût estimé du projet : environ 1,06 milliard** CE 01/2022

- **Phase d'études préliminaires engagée**
  - 6,5 M€ pour les études préliminaires
  - Objectifs : affiner
    - + Les fonctionnalités
    - + Les solutions techniques
    - + Les enjeux environnementaux
    - + L'insertion dans l'environnement
    - + Les coûts
    - + Le planning de l'opération



LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES POUR LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

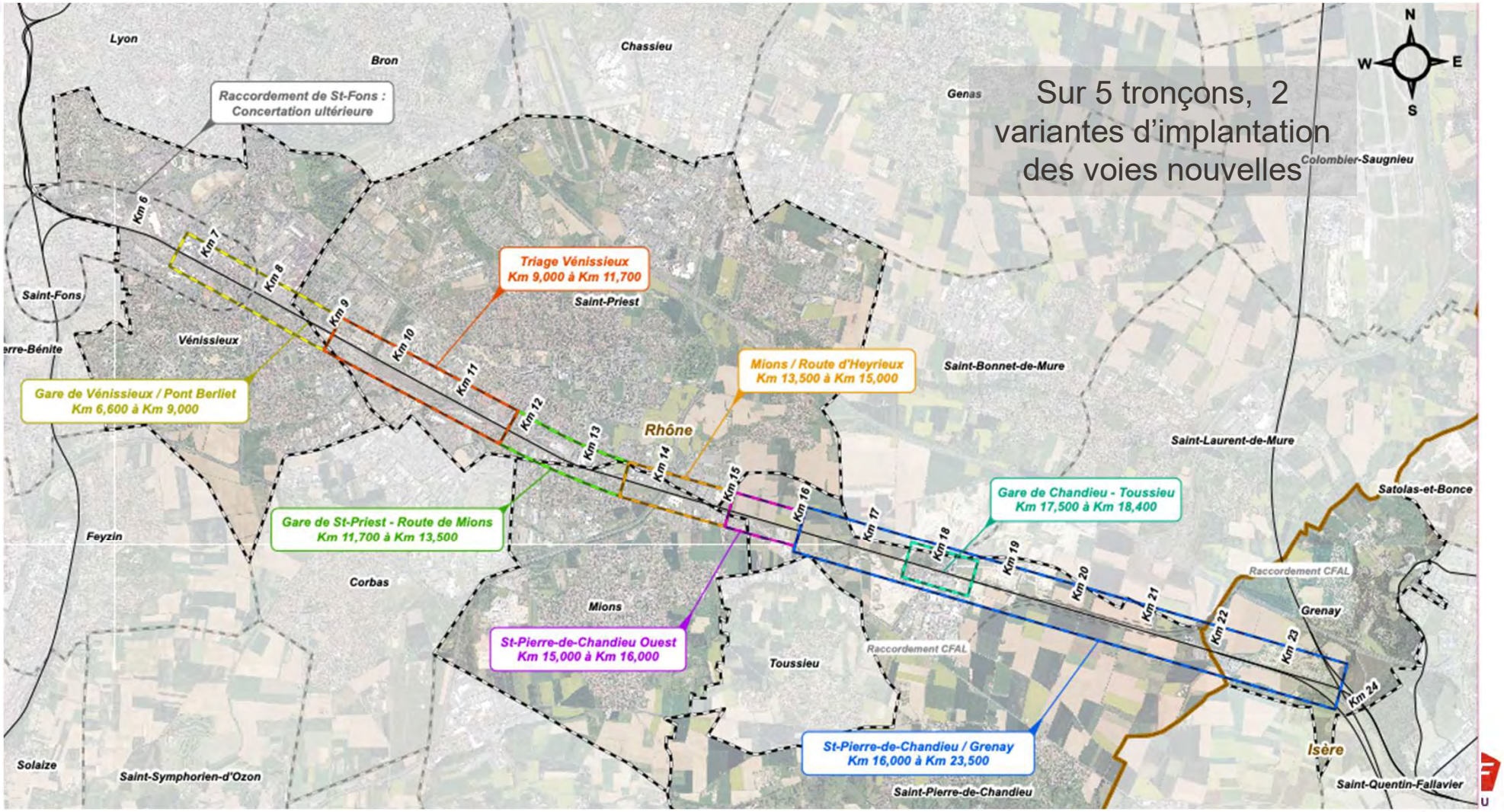
- **Différentes variantes étudiées pour l'implantation des voies nouvelles**
  - Objectif premier : éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement urbain, économique, agricole et naturel

- **Parmi les pistes envisagées lors des études**
  - 2 voies nouvelles au nord des voies existantes
  - 2 voies nouvelles au sud des voies existantes
  - 1 voie nouvelle au nord et une voie nouvelle au sud des voies existantes
  - Des voies nouvelles enterrées sur certaines sections

- **Principes de sélection des variantes proposées à la concertation**
  - Techniquement réalisables
  - Qui évitent certains impacts majeurs → Par ex. non présentées : variantes au sud du triage de Vénissieux, 1 voie de chaque côté, voies enterrées, …

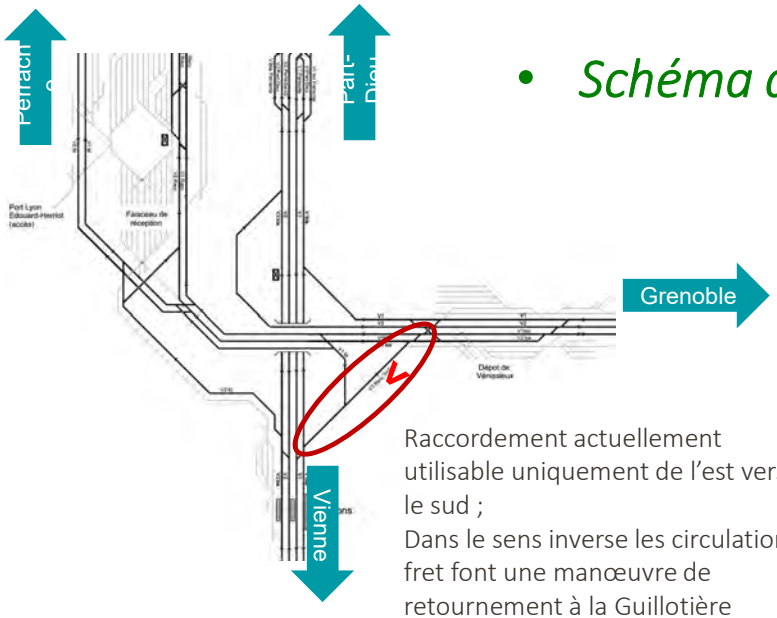
6 TRONÇONS D'ÉTUDE

QUI PEUVENT S'ENVISAGER DE MANIÈRE AUTONOME / VARIANTES PROPOSÉES



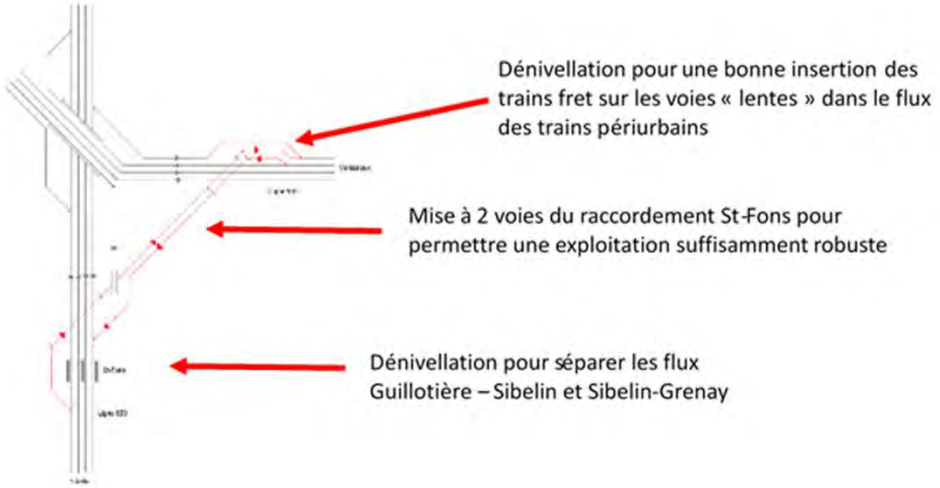
LE RACCORDEMENT DE ST-FONS (ÉTUDE EN COURS)

- *Schéma actuel*



Raccordement actuellement utilisable uniquement de l'est vers le sud ;
Dans le sens inverse les circulations fret font une manœuvre de retournement à la Guillotière

- *Schéma projeté*

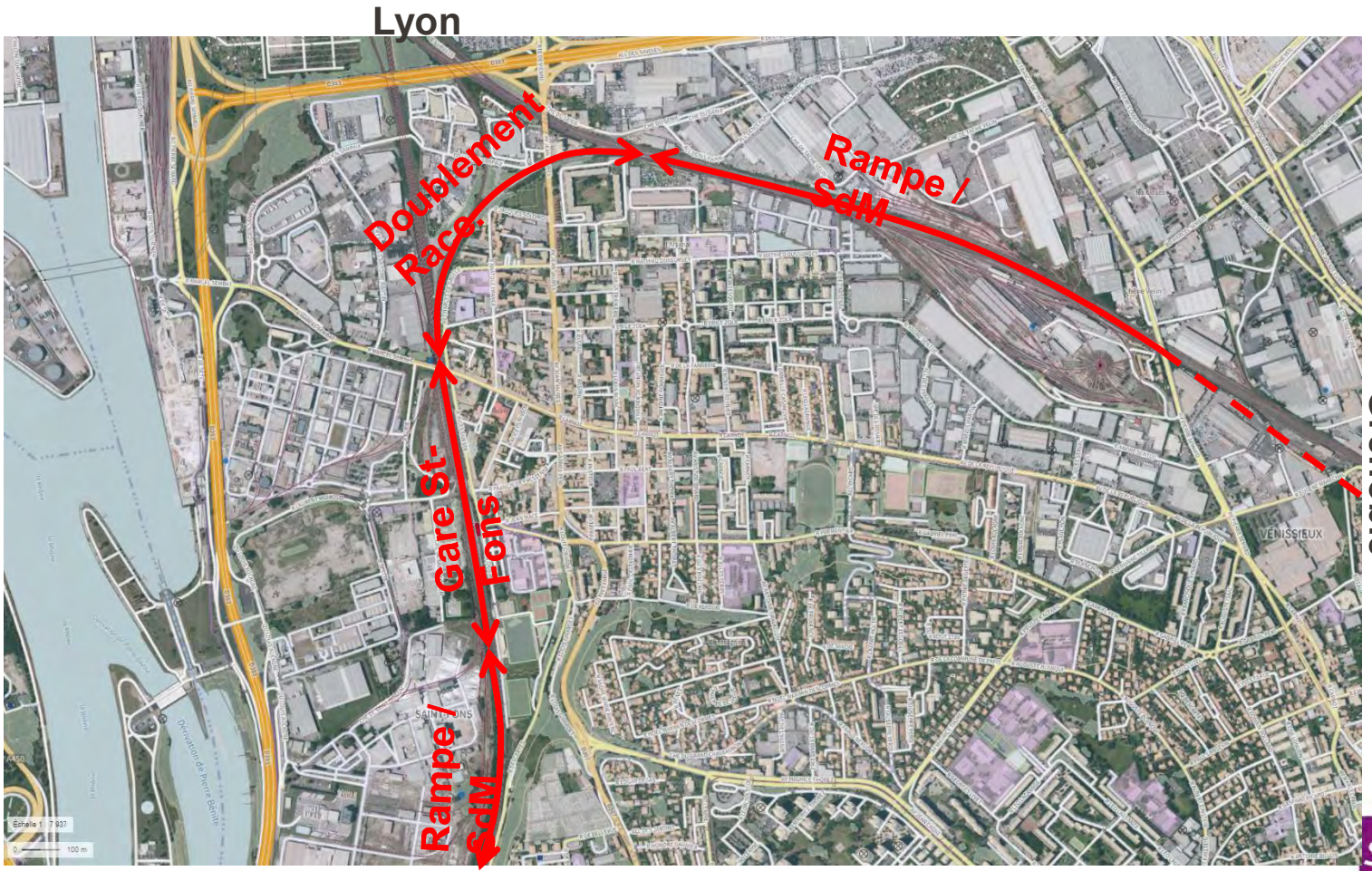


- **Fluidification des circulations entre les lignes Lyon - Grenoble et Lyon - Marseille**
- **Suppression des points de croisement sur les lignes Lyon - Grenoble et Lyon - Marseille**
- **Mise à double sens du raccordement**

RAPPEL DU CONTEXTE ET DES ÉTUDES PRÉCÉDENTES - LOCALISATION DES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS

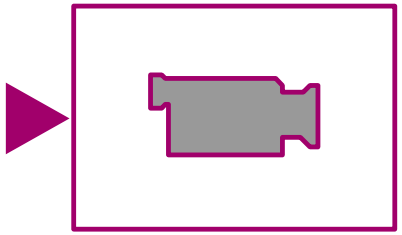
Pistes de travail et sujets d'analyse en cours

- Positionnement et caractéristiques des pentes et des rampes pour les dénivellations
- Insertion dans le paysage urbain
- Compatibilité avec le PPRT Vallée de la Chimie

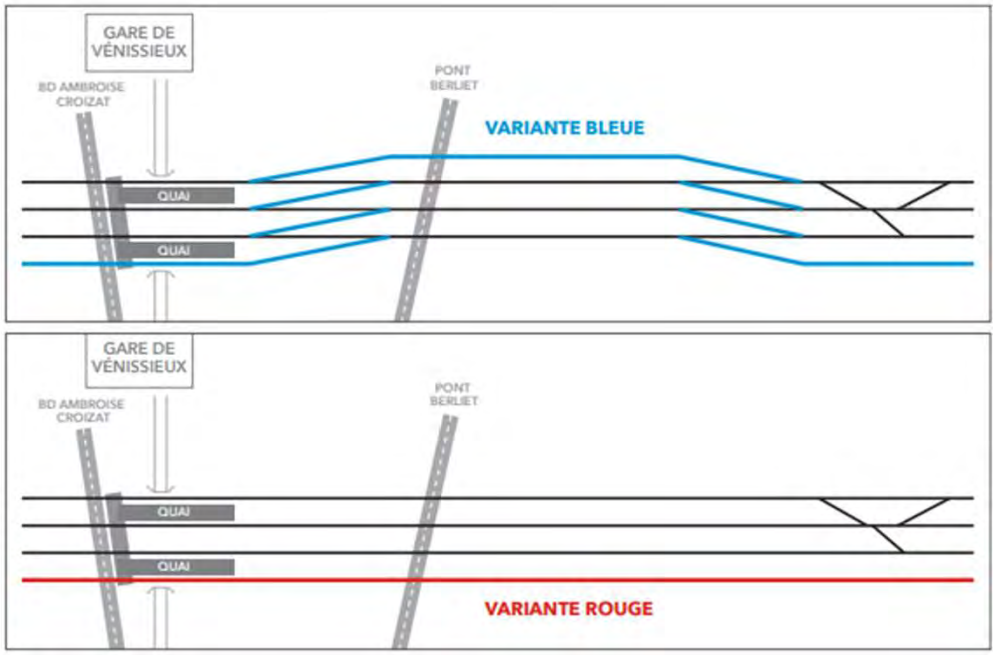


APERÇU DU PARCOURS D'ENSEMBLE

→ **Vidéo de l'implantation des variantes proposées à la concertation sur le linéaire de voies entre Saint-Fons et Grenay**



TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET



- Tronçon de 2,4 km, de la rue Pierre Semard à l'entrée de la gare de triage de Vénissieux
- Ajout d'une voie nouvelle supplémentaire
- Pas de variante pour le franchissement de la gare de Vénissieux, une réservation ayant été prévue pour la voie supplémentaire au sud du plan de voies existant

- Au-delà :
  - La variante bleue consiste à créer la voie au nord des 3 voies existantes, avec un basculement des voies
  - La variante rouge consiste à créer la voie nouvelle au sud des 3 voies existantes

UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À ENRICHIR

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires		
	• Maintien du pont Ambroise Croizat (utilisation de la réserve foncière existante) • Gare de Vénissieux : élargissement du quai B	
	• Maintien du pont Berliet 24 000 circulations/j tous modes, 17200 véhicules/j)	• Destruction/reconstruction du Pont Berliet (a minima travées sur voies SNCF) 24 000 circulations/j tous modes, 17200 véhicules/j
Impacts urbains		
Bâtis et activité économique	• Impact sur les parkings des sociétés le long des voies à l'est de l'avenue Pierre Semard (American Glass et SCENETECh SA et Car D'OM) • Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 54 rue Eugène Maréchal • Impact sur le bâtiment au 1 rue Victor Hugo • Impact sur la cour du 1 et 3 rue Victor Hugo • Impact sur les fonds de jardin des n°1 à 5 rue Banette et Planchon	
	• Impact sur les fonds de jardins des habitations de la rue Felix Brun	• Impact sur 7 habitations le long des voies rue Felix Brun • Impact sur les bâtiments industriels du Parc Eco + situés le long des voies (chemin du Charbonnier)
Voirie et projets urbains	• Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54 • Impact sur passerelle piétonne rue Raimu – rue Victor Hugo • Impact sur la réserve foncière de la Métropole de Lyon pour le quartier de gare de Vénissieux • Maintien chemin du Charbonnier	• Réduction voirie rue Eugène Maréchal entre les numéros 18 à 22. • Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54 • Impact sur passerelle piétonne rue Raimu – rue Victor Hugo • Réduction de voirie sur le chemin du Charbonnier • Mise en cohérence avec réaménagement envisagé du quartier entre le Chemin du Charbonnier et la rue Rouget de L'Isle
Impacts environnementaux		
Milieu physique	Pas d'impact identifié à ce stade	
Milieu naturel	Pas d'impact identifié à ce stade	• Quelques espaces végétaux à valoriser
Milieu humain	• Impact sur les Jardins potagers côté nord (rue des Lyonnais) • Impact moindre sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Jules Vallès/ Félix Brun) • Impacts sur une zone de stockage de matériaux (Vénissieux à l'ouest niveau du pont Berliet) et de containers (Saint-Priest)	• Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Jules Vallès / Félix Brun) • Interception d'un périmètre d'intérêt patrimonial identifié au PLU-h de Lyon (quartier Berliet)
Impacts en phase travaux		
Impacts routiers		Impact sur les conditions de circulation sur le Pont Berliet et ses accès (dont bus 54,87, Zi1 et voie lyonnaise vélo).

OBJECTIFS CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Concertation en cours

1ère concertation à un stade très amont du projet

- **Enrichir** les études avec votre regard d'acteurs territoriaux
- **Faire ressortir les grands enjeux** d'insertion de la voie / des deux voies supplémentaires pour chacune des variantes proposées
- **Identifier les points** qui seront **à affiner** dans les phases d'études ultérieures

→ Intégrer la matière issue de la concertation dans la fabrication du choix d'un tracé préférentiel

Et d'autres concertations à venir

Prochaines étapes

- Horizon fin 2023 → nouvelle concertation sur les modalités fines d'insertion du projet dans son environnement urbain
- Horizon 2025 → enquête d'utilité publique
- Après 2026 → concertation continue post DUP

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	**Atelier**	**3 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

Inscription aux ateliers et permanences

En ligne : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Lien direct sur la page d'inscription :
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Par tél. ***06 75 87 18 30*** si pas possible par internet

Recueil des avis et questions

- **Site web :** https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/ → formulaire en ligne
- **Registres en mairies** : Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay
- **Courrier postal :** SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications

Des contributions ?

- **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**
- **Attendez le micro pour parler**
- **Présentez-vous avant d'intervenir**

20 min

TRAVAIL EN SOUS GROUPE

IDENTIFICATION COLLECTIVE DES ATOUTS ET INCONVÉNIENTS DE CHAQUE TRACÉ

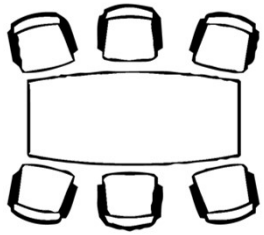
45 min

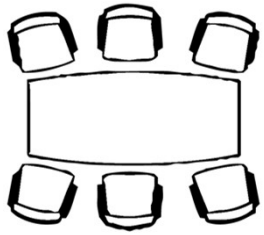
TRAVAIL EN X SOUS-GROUPES DE 4 à 6 PERSONNES

Questions

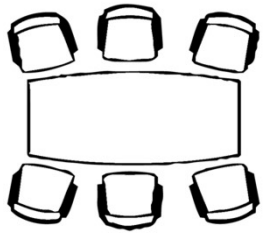
- Points forts
- Points faibles
- Points d'attention

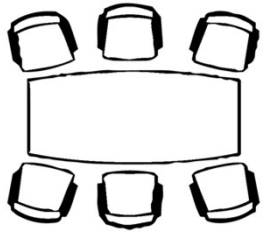
Variante Rouge





Variante Bleue





TOUR 1

Les participants s'installent à une table, se présentent entre eux

Désignation d'un hôte de table en charge d'inscrire les contributions du groupe sur le paperboard

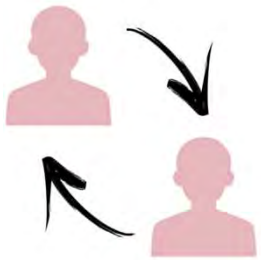
Les participants **contribuent à la thématique de leur table**

Ex. table n°1 : « Quelles **atouts** de la variante rouge ? »

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

TOUR 2



Les hôtes restent à leur table pour partager les contributions du 1er tour puis changent de table

Changement de sous-groupe pour les participants

Les groupes du 1er tour ne restent pas ensemble

Prise de connaissance des contributions issues du 1er tour

Les sous-groupes approfondissent les réflexion du 1er tour (ne barrez pas de contributions existantes)

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

10 min

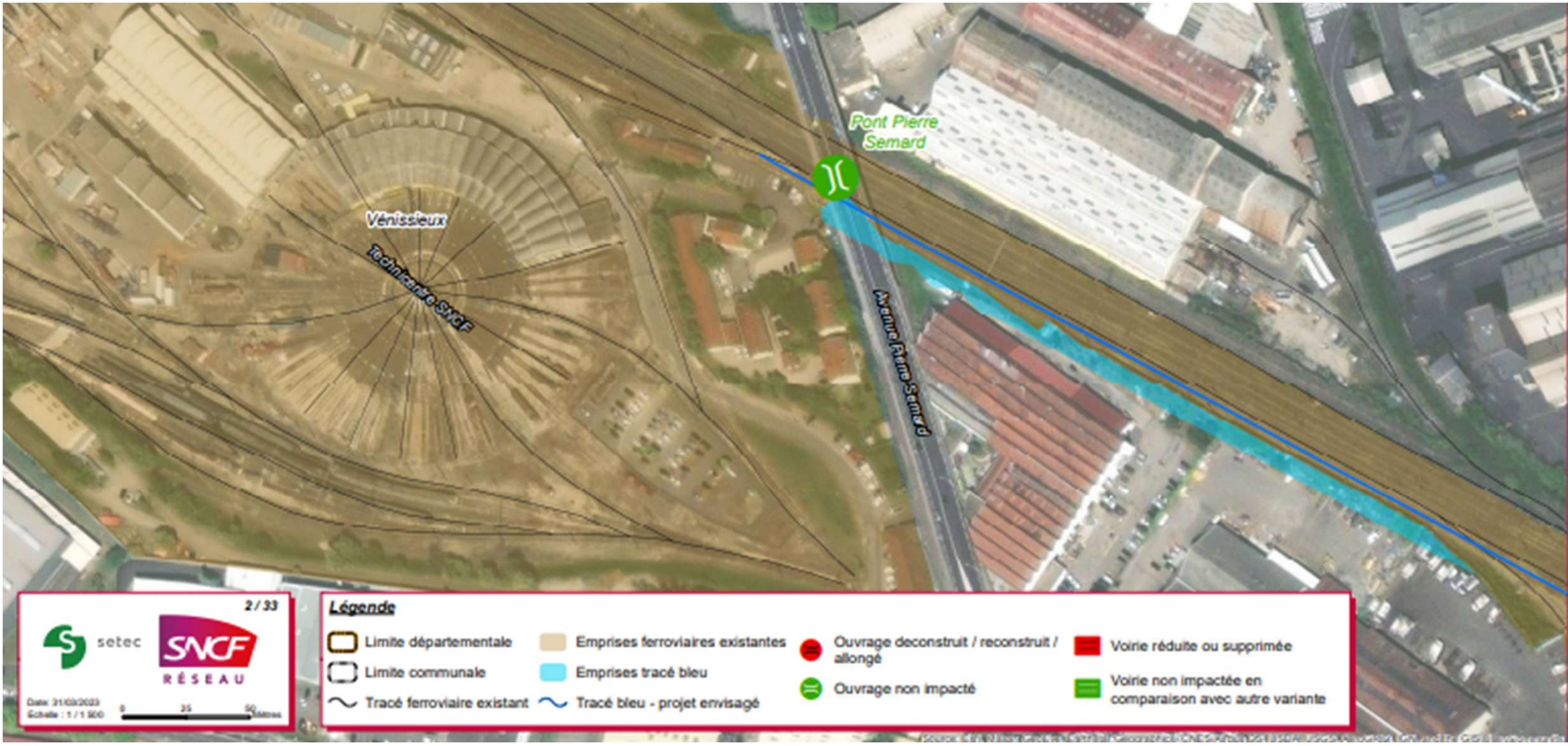
PARTAGE DES CONTRIBUTIONS

Partage collectif de l'ensemble des productions s*ans jugement ou débat – uniquement des questions de clarification si nécessaire*

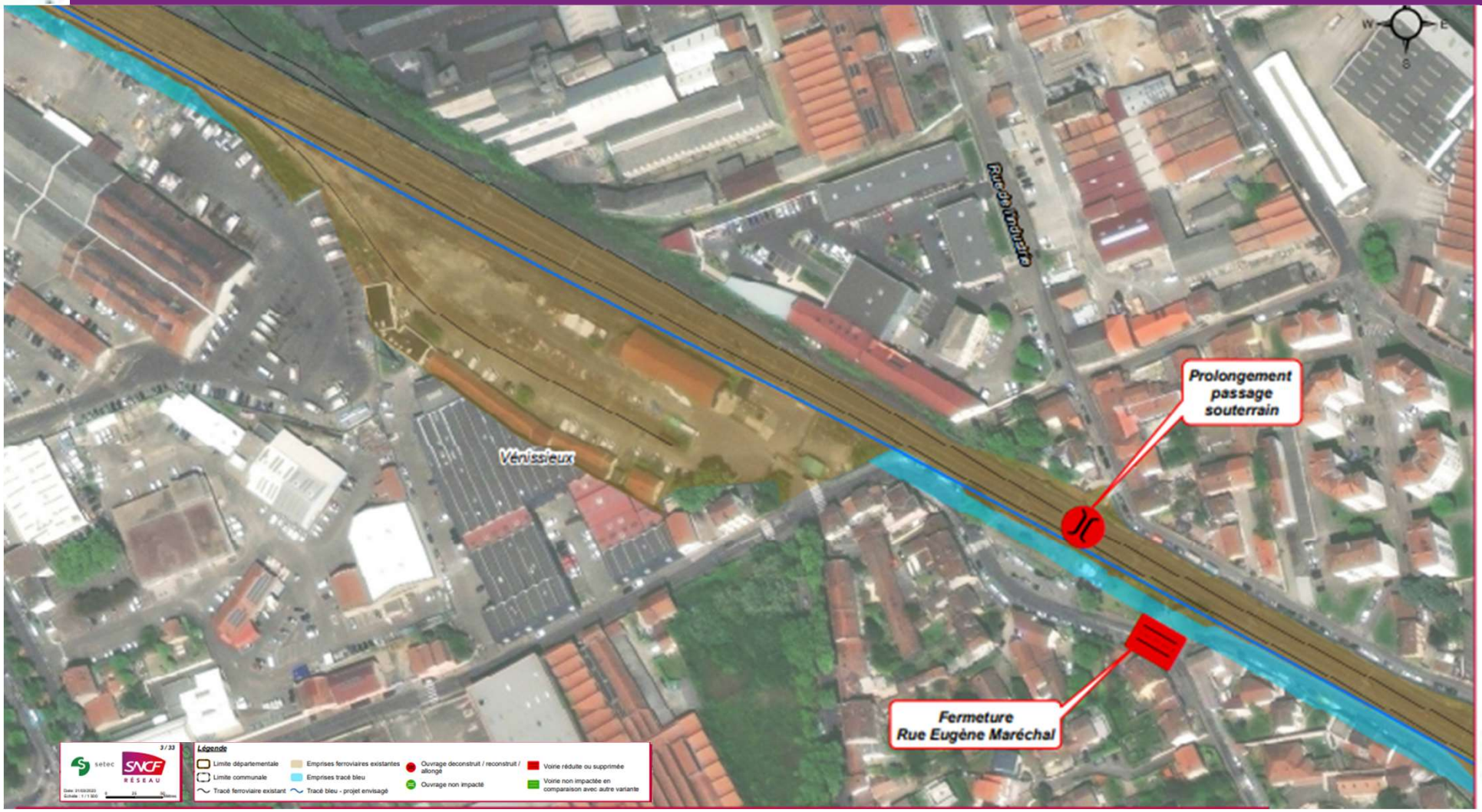
Des clarifications ? Enrichissements ?

10 min

TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ BLEU



TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ BLEU

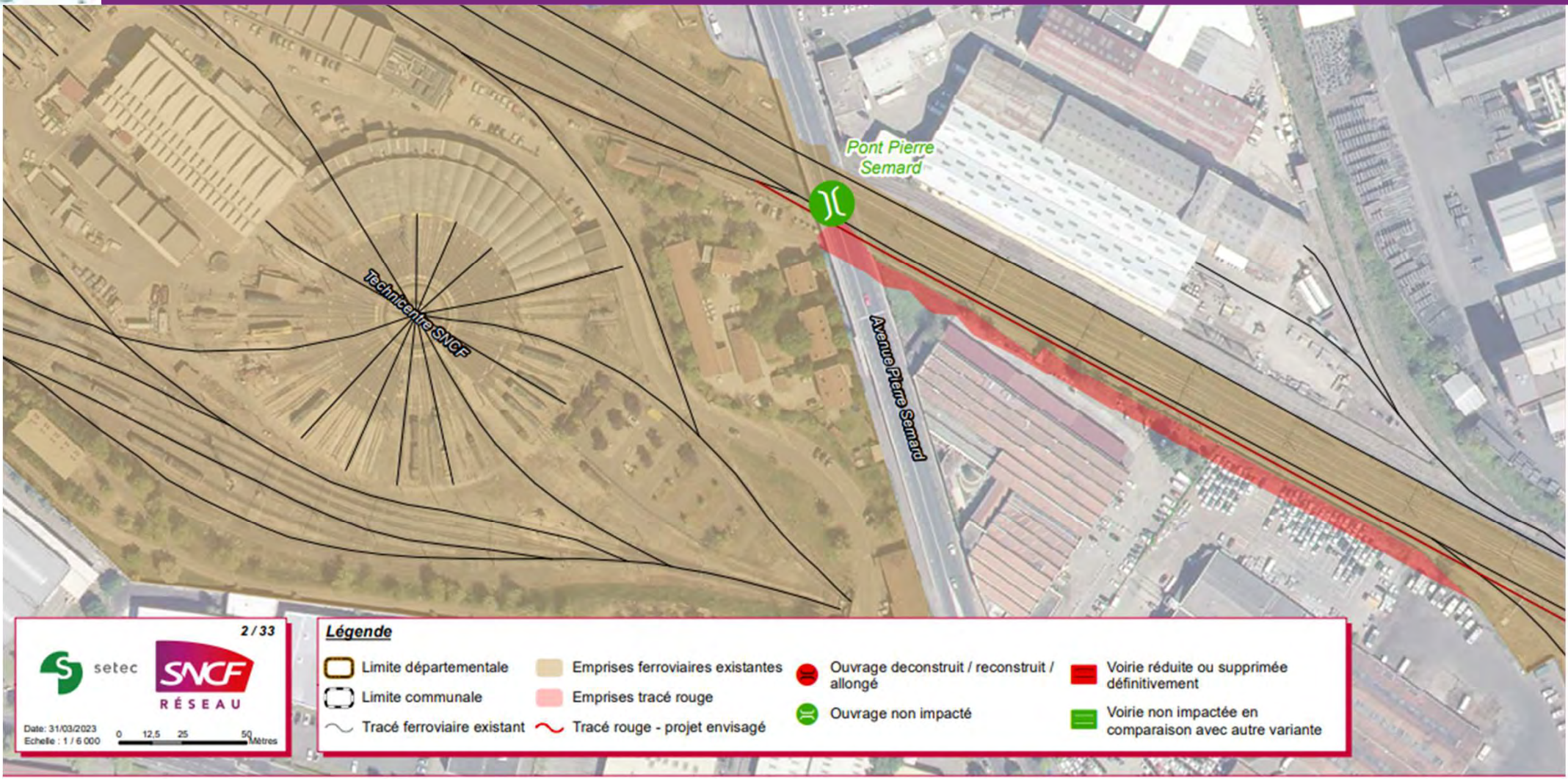


TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ BLEU

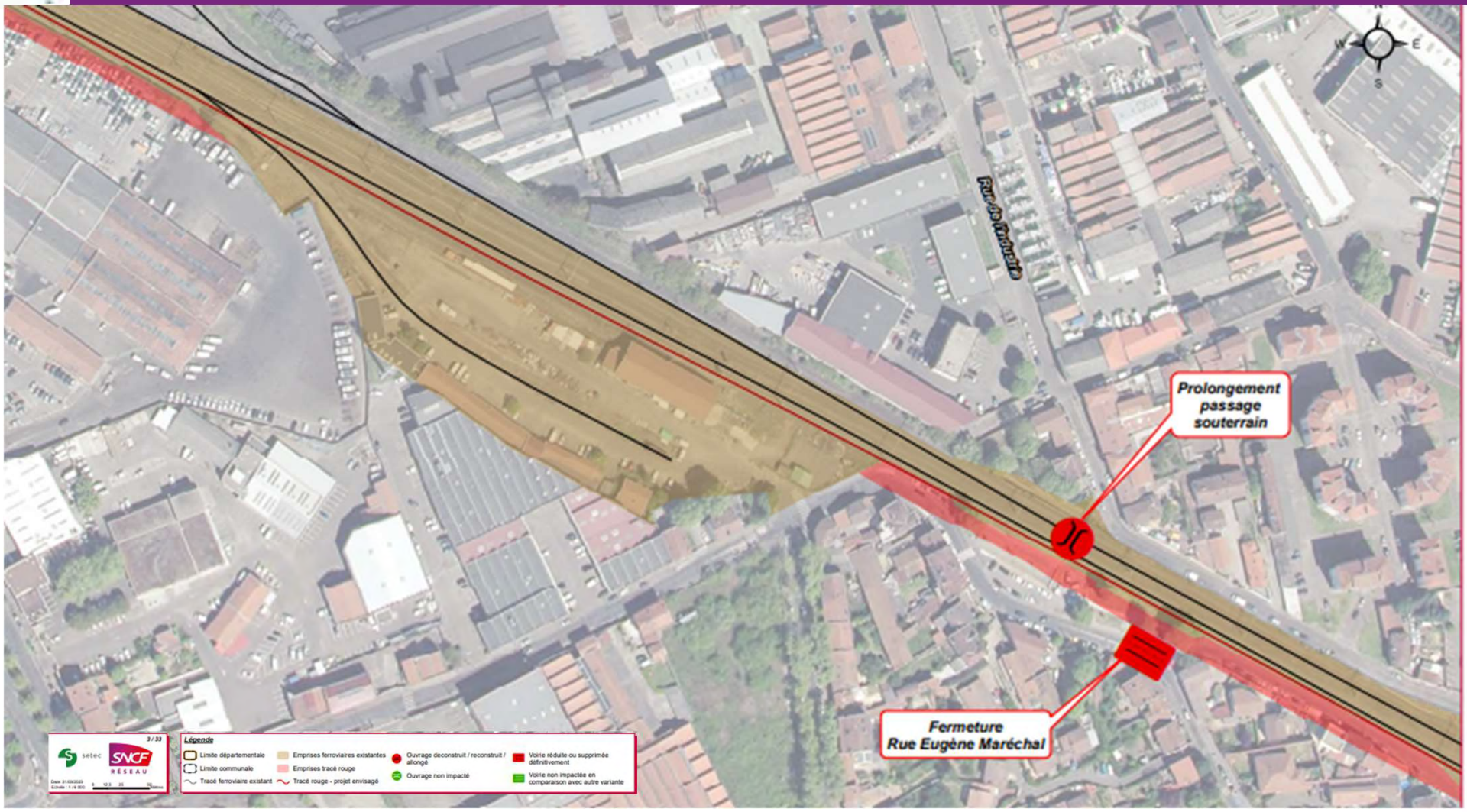
TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ BLEU

TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ BLEU

TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ ROUGE

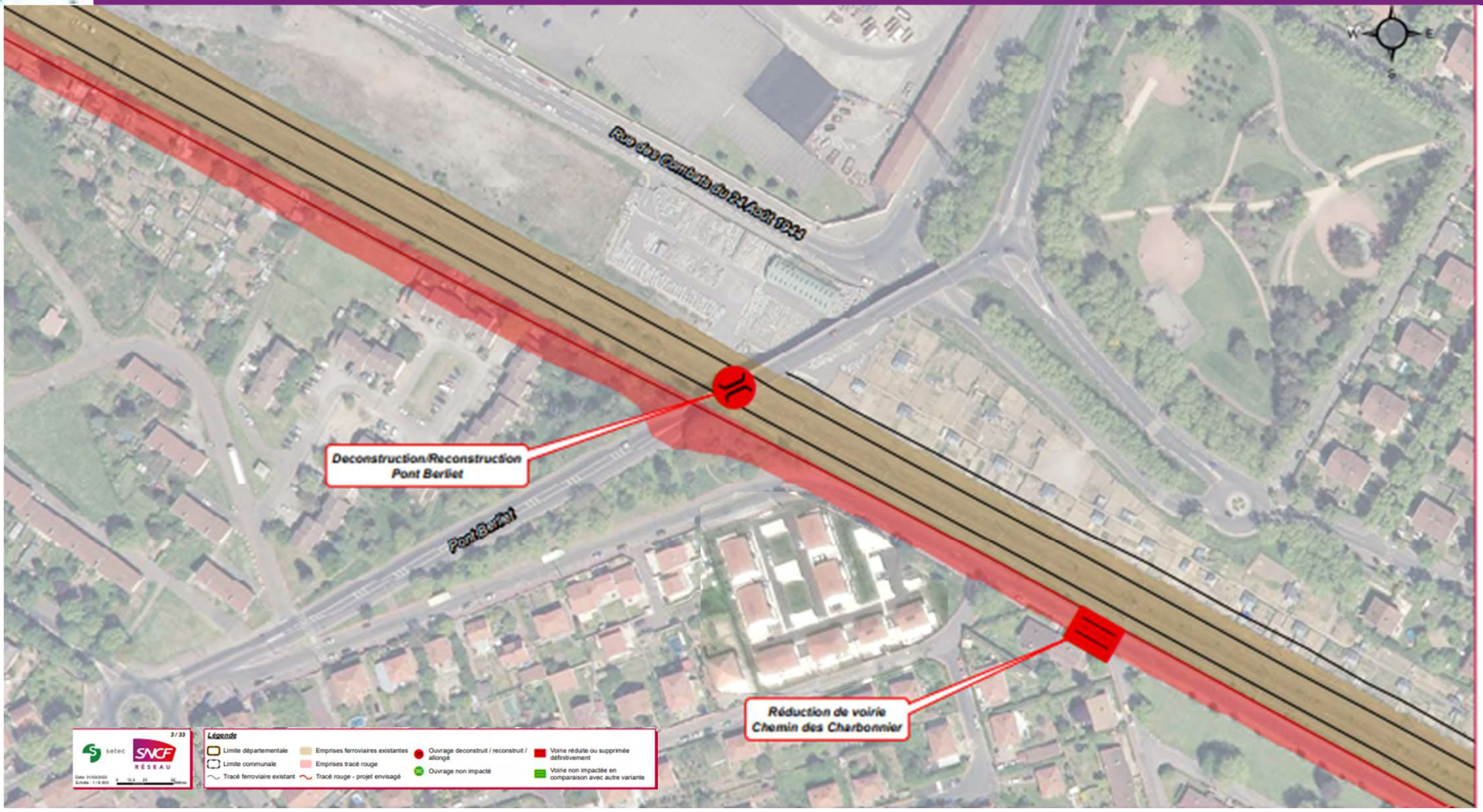


TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ ROUGE

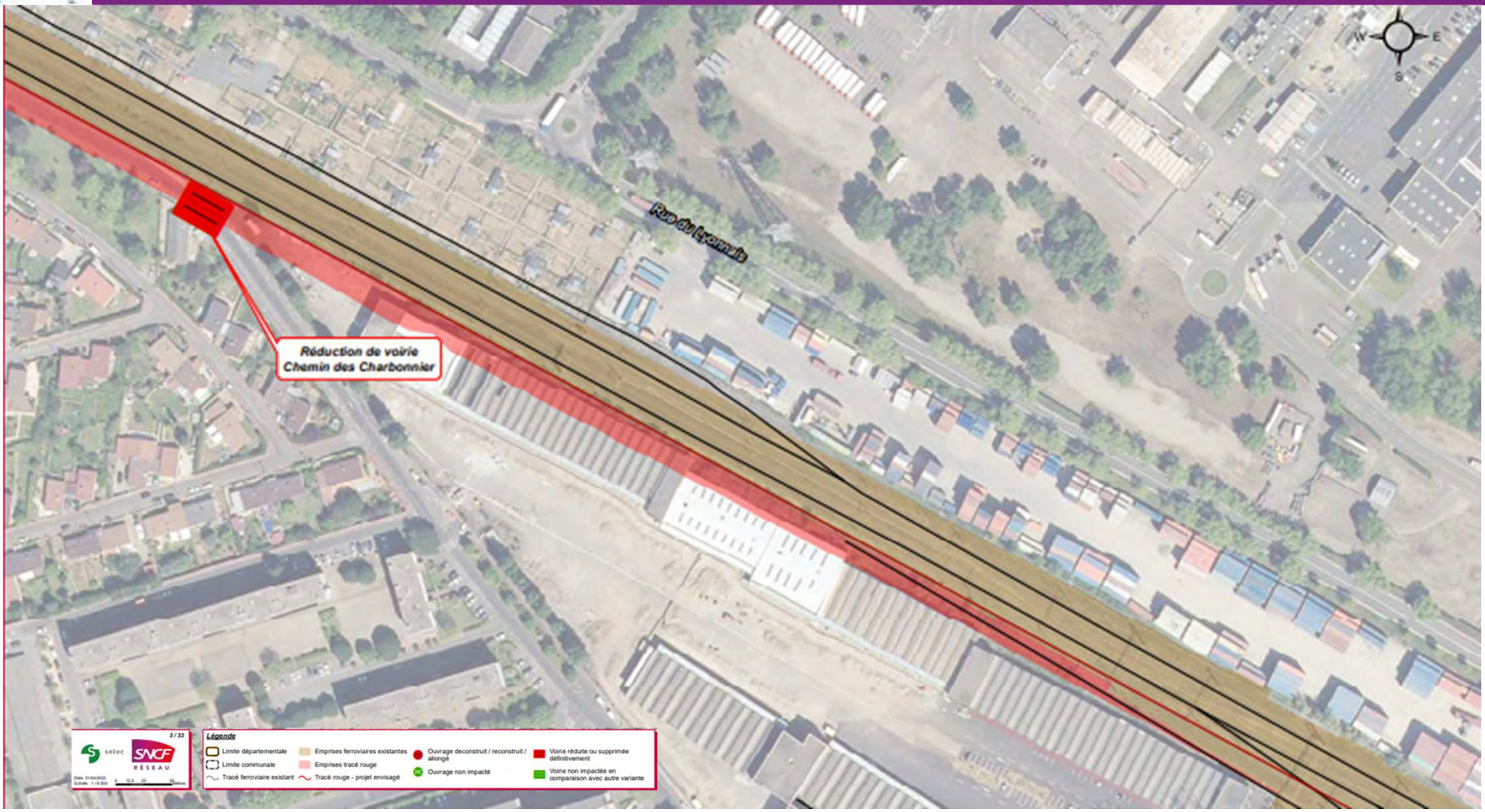


TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ ROUGE

TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ ROUGE



TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET
TRACÉ ROUGE



POUR LA SUITE

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

5 min

POUR LA CONCERTATION QUI S'OUVRE

- **Informez-vous**
- **Venez échanger et travailler avec SNCF Réseau**
- **Contribuez**

Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

→ Documents d'information

→ Formulaire en ligne pour donner votre avis

→ Inscription aux ateliers et permanences

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	**Atelier**	**3 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Hotline pour s'inscrire aux ateliers ou permanences
06 75 87 18 30

MOT DE LA FIN

Votre appréciation sur cette séance en UN MOT …

Inscrivez-le sur un post-it à coller sur le paperboard

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

ATELIER DE TRAVAIL DU 10 MAI 2023

COMMUNE DE VENISSIEUX

COMPTE-RENDU DU DEROULE DE L'ATELIER ET DES CONTRIBUTIONS

VERSION 01 DU 15/05/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

DATE ET LIEU

10/05/2023	Vénissieux

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 11 personnes

INTERVENANTS SNCF RESEAU

Jean-François BORELLA	SCNF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Responsable de projet en charge de la conduite des études techniques sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise

11 personnes ont participé à l'atelier le 10 mai à Vénissieux, organisé par SNCF Réseau.

Cet atelier animé par Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya Conseil, s'est déroulé comme suit :

- Mot d'accueil
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet et diffusion d'une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l'État
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay, objet de la concertation
- Temps d'échange avec les participants
- Atelier de travail pour mettre en évidence les points forts, les points faibles et les points d'attention de chacune des variantes proposées
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de l'atelier

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

1- PROPOS INTRODUCTIFS

Stéphane Saint-Pierre, cabinet Nicaya conseil en charge d'accompagner la concertation, accueille les participants et invite chacun à se présenter.

Lors du tour de présentation, les expressions suivantes sont recueillies :

- Lionel Pillet, élu à la ville de Vénissieux et riverain, indique être concerné par les nuisances sonores, et souhaitera contribuer lors de l'atelier sur le pont Berliet ;
- Maurice Suze, habite tout près des voies, souhaite être renseigné sur les protections qui seront installées pour éviter le bruit ;
- Henri THIVELIER, délégué au quartier du centre, ancien adjoint au maire, ancien représentant de la Ville à PARFER :
  - Indique que le projet est ancien et a une grande importance pour le quartier et la ville en général, en tant que pôle d'échanges voyageurs ;
  - Rappelle l'existence d'un ancien appel à projet – projet Urba-gare ;
  - Précise que sur les différents projets qu'il a suivis, beaucoup d'échanges se sont tenus sur la question de la gestion du bruit.
- Enrico REA, président de l'association Halte au bruit et la vitesse :
  - Indique qu'il craint qu'après avoir creusé un tunnel de 56 km, l'ancienne ligne Lyon-Chambéry serve, la nuit au Kiev-Lisbonne, en plus des trains voyageurs le jour ;
  - Précise que le bilan carbone du train est certes positif, mais nécessite des camions pour charger les trains :
    - Le bruit des camions qui reculent pour charger commence avant 5.00 du matin ;
    - Eviter ce bruit nécessite des moyens importants ;
  - Précise que certains wagons transportent des matières dangereuses au sein des communes et de zones Seveso. Il estime que le quartier n'est pas considéré et souhaite que SNCF Réseau prenne soin de la population car trop de personnes ont déjà souffert… Il faut éviter de faire de beaux discours et mettre toute une population devant le fait accompli.

Stéphane Saint-Pierre remercie les participants du tour de présentation et explique le rôle des garants de la Commission Nationale du Débat Public, avant de passer la parole à SNCF Réseau.

2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL (SNCF Réseau) présentent le contexte et les objectifs du projet (*cf. diaporama partagé)* :

- SNCF Réseau a pour principaux rôles de proposer un réseau ferroviaire de qualité et d'apporter des réponses adaptées aux besoins des différentes Autorités Organisatrice des Mobilités et à ceux des entreprises ferroviaires.
- Pour cela, SNCF Réseau travaille quotidiennement pour maintenir, régénérer, moderniser et développer le réseau ferroviaire.
- Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les objectifs de SNCF Réseau sont d'offrir une alternative décarbonée et durable pour les mobilités des personnes et des marchandises et de faciliter les déplacements du quotidien et longue distance.
- La région lyonnaise est un cœur névralgique ferroviaire régional, national et européen pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- Elle est aujourd'hui confrontée à un besoin croissant de mobilité pour accompagner le développement du territoire.
- Un fort déploiement du trafic ferroviaire constitue ainsi une réponse écologique efficace à ce besoin.
- Suite au débat public de 2019 et dans l'objectif de moderniser et renforcer la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la priorité a été donnée par les décideurs publics (État, Région et Métropole de Lyon) au projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay.
- Ce sont ces partenaires et l'Union Européenne qui financent le programme d'études du projet.
- La mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay a donc été pensée afin de doubler les capacités ferroviaires de la ligne existante, au service du report modal voyageurs et fret de la route vers le train : à titre d'illustration un train de marchandises permet d'éviter 45 poids lourds sur la route.

Une vidéo des trois partenaires – Etat, Région et Métropole de Lyon - est ensuite diffusée afin de présenter les positions de chacun concernant le projet de mise à 4 voies et son inscription dans le développement de la mobilité au sein de l'aire lyonnaise.

3- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL présentent les différents éléments techniques constitutifs du projet et notamment les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau (*cf. diaporama partagé et cartes détaillées de tracé)*.

Actuellement, environ 200 trains circulent en moyenne chaque jour sur la portion ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret.

Ce tronçon ferroviaire est aujourd'hui saturé ce qui explique l'importance de construire des voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides et les trains lents sur des voies différentes.

Le coût prévisionnel du projet s'élève à 1,06 Milliards d'euros et la phase d'étude réalisée à ce jour a été financée à hauteur de 6,5 Millions d'euros par les différents partenaires.

A ce stade, la démarche de SNCF Réseau consiste à rechercher les variantes envisageables en cherchant à éviter au maximum les impacts sur l'environnement. En effet, la méthodologie suivie par SNCF Réseau est de partir d'un champ des possibles très large avec pour seule contrainte de rester à proximité du tracé actuel afin de pouvoir réaliser des communications ferroviaires entre les différentes voies.

Le projet consiste donc à insérer une ou deux voies sur un linéaire d'une vingtaine de kilomètres tout en choisissant le tracé qui évitera ou limitera le plus les impacts.

Les deux variantes (rouge et bleue) au nord et au sud du tracé actuel sont présentées aux participants ainsi que la méthode qui a permis d'aboutir à ces 2 propositions. Il s'agit d'un procédé en entonnoir qui a consisté à éliminer les variantes qui n'étaient pas satisfaisantes du point de vue technique et de leur insertion.

Le tracé rouge avait déjà été étudié avant le débat public de 2019 pour démontrer que le projet de mise à 4 voies Saint Fons - Grenay était un projet techniquement réalisable.

Le tracé bleu a par la suite été pensé comme une alternative en matière d'insertion du projet dans son contexte territorial.

A travers cette concertation, SNCF Réseau souhaite recueillir des contributions des participants sur les points forts, points faibles et points d'attention des variantes afin de compléter son analyse multicritères pour retenir un tracé et poursuivre les études dans une logique d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts.

Suite à cette présentation, SNCF Réseau commente une vidéo représentant un survol aérien des deux tracés proposés à la concertation publique.

4- TEMPS D'ECHANGE AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants formulent leurs remarques, questionnements et contributions sur le projet et les enjeux de la concertation :

- Un participant :
  - Pose la question de la réalité de la concertation, car selon la variante choisie, le coût lié aux travaux de reconstruction des ponts sera très élevé ;
  - Considère qu'il est ainsi difficile de penser que la variante la plus chère puisse être retenue même si elle est préférée par les riverains.

- SNCF Réseau :
  - Insiste sur sa volonté de permettre aux participants de s'exprimer sur les deux variantes, qui ont chacune des avantages et inconvénients, très en amont des études, et précise que les études financières détaillées n'ont pas encore été réalisées.

- Un participant :
  - Pose la question de l'éventuelle alternance entre les variantes par tronçon sur le tracé.

- SNCF Réseau
  - Précise qu'il est possible d'alterner entre la variante rouge et la variante bleue d'un sous-tronçon à l'autre ;
  - Indique que le tracé final sera l'assemblage de chacun des tracés retenu par sous-tronçons, que l'on peut considérer comme fonctionnant de façon autonome pour chaque variante.

- Un participant :
  - Pose la question du trafic fret, qui circulerait la nuit ;

- SNCF Réseau
  - Rappelle que l'objectif du doublement des voies est de donner de la capacité de circulation pour les trains lents et les trains rapides ;
  - Précise qu'aujourd'hui les trains de fret utilisent la place laissée par les trains voyageurs, en dehors des heures de pointes ;
  - Indique que le fait de dissocier les circulations lentes et rapides permettrait de mieux utiliser les créneaux en journée ;
  - Confirme que à date, spécifiquement sur la section entre St-Fons et Grenay, il y a environ 200 circulations / jour en semaine, dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret (15% sur l'ensemble de l'Etoile Ferroviaire).

- Le même participant :
  - Précise que ses attentes portent sur les protections contre le bruit.

- SNCF Réseau
  - Indique avoir pris en considération que la question du bruit est un élément très important du projet ;
  - Précise que cette dimension sera spécifiquement affinée dans la phase suivante d'études du projet, lorsque le tracé de référence aura été choisi à l'issue de la présente concertation ;

- Indique que le volet acoustique sera traité à cette étape qui visera à travailler l'insertion du projet dans son environnement territorial ;
- Rappelle que SNCF Réseau doit respecter une réglementation très précise « *démarche générale d'Eviter – Réduire – Compenser* » :
  - Une nouvelle concertation sur l'insertion du tracé retenu sera réalisée ;
  - Ensuite une étude d'impacts, puis une enquête d'utilité publique seront réalisées ;
  - Avant d'envisager des dispositifs de réduction des impacts ou nuisances, cette première étape vise à étudier le volet « Réduire ».

- Un délégué du Conseil de quartier Centre
  - Précise qu'il est porte-parole des habitants ;
  - Ne souhaite pas avoir de discussion technique avec SNCF Réseau sur le tracé, en précisant qu'à Lyon il y a aussi un métro et qu'on sait faire des souterrains ;
  - Demande à SNCF Réseau d'être à l'écoute de ceux qui vivent à côté des voies et qui subissent les nuisances sonores ;
  - Ajoute que les habitants du quartier ont un besoin absolu de la gare, mais qu'ils sont exaspérés par les stationnements sauvages ;
  - Précise que les habitants souhaitent que le Boulevard L. Bonnevay soit couvert et supporte une esplanade avec en surface un tramway, même si ce n'est pas le sujet de cet atelier ;
  - Souhaite que SNCF Réseau demande aux habitants tous les problèmes vécus au quotidien, et les transpose dans ses choix techniques et économiques.

- SNCF Réseau confirme qu'il s'agit bien de l'objectif des ateliers de concertation.

- Lionel PILLET, élu :
  - Demande s'il est possible de doubler le fret, le passage des TGV et les capacités TER en ne rajoutant qu'une seule voie ?

- SNCF Réseau :
  - rappelle qu'il s'agit d'avoir au total 4 voies pour séparer les circulations lentes et rapides ;
  - Confirme que lorsque 3 voies existent déjà (Vénissieux), il ne faut en ajouter qu'une.

- Lionel PILLET, élu :
  - Poursuit en exprimant qu'il est difficile de faire confiance à la capacité d'écoute de SNCF Réseau et illustre son propos en indiquant que la gare de Vénissieux a été construite sans ascenseur.

- Un participant :
  - Prend la parole pour citer un rapport ministériel de 2011, qui prévoyait que soient livrées les parties nord puis sud du CFAL dans la foulée ;
  - Explique que les études du nœud ferroviaire à l'horizon 2030 ont bien pris en compte la réalisation intégrale du CFAL, mais qu'on annonce maintenant que le CFAL Nord va se raccorder à la ligne historique et que les marchandises vont revenir au centre de l'agglomération pour desservir Sibelin ;
  - Exprime qu'il est difficile d'avoir confiance en SNCF Réseau si des décisions sont remises en cause au niveau ministériel.

- Une déléguée du conseil de quartier Centre :

- Demande de quel côté seront pris les 10 mètres d'emprise et précise que si cela se faisait du côté de la rue Maréchal, cela aurait pour conséquence de couper la route, où passeront les voitures entre le train et lefutur tramway T10 ;
- Annonce qu'elle souhaite lancer une pétition en faveur d'un ascenseur dans la gare.

- SNCF Réseau
  - Précise que l'emprise du tracé dépend du choix de la variante (cf. cartes mises à disposition pour l'atelier) ;
  - Précise concernant l'ascenseur que les travaux réalisés dans la gare ont consisté à réhabiliter le quai de secours dans l'objectif de faire descendre les voyageurs en situation exceptionnelle ;
  - Rappelle qu'il a été décidé à l'époque par les différents partenaires du projet qu'il ne s'agissait pas de refaire la gare en totalité ;
  - Indique que le projet de mise à 4 voies est travaillé avec la Métropole, la Région, les communes, et pourrait constituer une opportunité d'engager une réflexion plus approfondie et globale sur les gares.

- Un participant :
  - Indique que les habitants ne connaissent pas les contraintes techniques mais connaissent la « vraie » vie du quartier et qu'ils ont ainsi des besoins tels qu'un ascenseur et un guichet dans la gare ;
  - Cite le projet Urbagare de 2013 dont il regrette la non-réalisation ;
  - Indique que le T10 va aller jusqu'à la gare de Vénissieux et passer au-dessus du Bld Urbain Est, que la ville de Vénissieux étudie dans ses réflexions 2030 d'aller du Bld Joliot Curie jusqu'aux Minquettes en passant sur ou sous les voies ;
  - Demande à SNCF Réseau de prendre en considération ces éléments, en ajoutant que tous ont conscience de la nécessité de développer des transports en commun de qualité notamment pour desservir les 150 000 emplois de la ville et que Vénissieux est une porte d'entrée dans l'agglomération lyonnaise.

- Nicaya Conseil indique :
  - Que SNCF Réseau a bien pris note des contributions concernant l'accessibilité, les nuisances sonores, le stationnement de la gare, les aménagements d'infrastructures et les franchissements ;
  - Précise que le projet peut le cas échéant apporter des améliorations par rapport à l'existant ;
  - Invite les participants à apporter des contributions détaillées sur les cartes des variantes proposées pour l'atelier.

- Joël DUBOS, FNAUT AURA :
  - Demande que les cartes de circulation dans l'étoile ferroviaire lyonnaise soient mises à jour et qu'une projection soit faite à l'horizon d'ouverture des voies ;
  - Précise que le nœud d'étranglement ne se situe pas spécialement à Vénissieux, mais en amont, lorsqu'il n'y a que deux voies, et que si le projet n'est pas réalisé, il n'y aura pas de RER à la Lyonnaise ;
  - Demande des précisions sur la mise en concertation du projet CFAL Sud, dont il été avait envisagé à l'époque qu'il se ferait fin 2033 ;
  - Demande ensuite si l'alternance des tracés rouge et bleu a une incidence sur les vitesses des trains.

- SNCF Réseau
  - Précise que :
    - L'alternance entre les tracés rouge et bleu n'impacte pas les vitesses des trains ;

        - Les données concernant le trafic actuel seront communiquées sur le site internet du projet :
            - L'Etoile Ferroviaire Lyonnaise étant saturée, les données de trafic n'ont pas beaucoup évolué depuis le débat public 2019 ;
            - La projection est plus compliquée, car il ne s'agit pas simplement d'additionner des trafics, certains étant incompatibles ;
            - Ce n'est pas parce que le CFAL nord arriverait sur la ligne qu'il sera possible de faire passer tout le trafic fret correspondant.
    - Précise, concernant la mise en concertation du projet CFAL Sud et l'ordonnancement des projets, que le Conseil d'Orientation des Infrastructures a rendu un rapport au gouvernement en début d'année et que dans ce rapport, la réalisation du CFAL nord est positionnée à l'horizon 2035, et le CFAL Sud à horizon 2039 ;
    - Précise que SNCF Réseau est dans l'attente d'un choix du gouvernement par rapport à ces scénarios.

- Un participant :
    - Affirme qu'il n'est pas nécessaire de choisir entre la variante bleue et la variante rouge car le projet se fera dans chacune des options.

- La déléguée du conseil de quartier Centre :
    - Ajoute que peu de personnes se sont mobilisées :
        - Car ayant l'expérience de la concertation sur le T10, où le choix final a été guidé uniquement par une question de coûts ;
        - Ou parce que quand quelqu'un résiste pour vendre, on fait passer de l'autre côté – avec au final uniquement des choix cosmétiques laissés aux habitants.
    - Précise que si SNCF Réseau connaît déjà la variante qu'elle va retenir, il n'est pas nécessaire de demander leur avis aux habitants.

- SNCF Réseau
    - Rappelle que les impacts d'une variante à l'autre ne sont pas les mêmes et que le choix reste réellement ouvert ;
    - Précise qu'il est donc important contribuer à ce choix via la concertation, et partager toutes les incidences identifiées compte tenu de la connaissance fine du secteur.

5- ATELIER DE TRAVAIL : POINTS FORTS, POINTS FAIBLES ET POINTS D'ATTENTION DE CHACUNE DES VARIANTES PROPOSEES

Durant cette séquence, les participants ont analysé collectivement variantes rouge et bleue dans la section concernant le territoire de la commune de Venissieux.

Ces contributions portent respectivement sur chacune des 2 variantes et pour certaines sont communes aux deux variantes.

Contributions concernant la variante rouge :

- Boulevard Urbain Est :
  - Comment faire passer les trains ?
  - Est-ce que le coût d'un passage en souterrain serait rédhibitoire ?
  - Nécessité de construire des ponts aux endroits les plus larges, ce qui pourrait coûter plus cher avec des risques que les travaux ne soient pas réalisés ;
  - Un pont de 11 m de haut est prévu pour franchir les voies mais est-ce réalisable ?
- L'avenue Eugène Maréchal sert d'itinéraire au tram T10 : quid de la faisabilité du tramway avec le projet de ferroviaire (variante rouge) ;
- De nombreux poids lourds font une navette entre Rue du Beaujolais et le centre de groupage Chemin des Charbonnier : à prendre en considération pour le rétablissement des circulations ;
- Pont de Berliet : sous dimensionné car utilisé comme itinéraire de shunt.

Contributions concernant la variante bleue :

- Point positif : maintien pont Berliet car nécessité de faire passer une circulation routière importante ;
- La variante bleue ne prend pas de foncier du côté des maisons (chemin Charbonnier) ;
- Points négatifs :
  - Ce pont sert de déviation lorsque l'autoroute est congestionnée ;
  - Il est cependant sous-dimensionné, ce qui met les vélos et piétons en danger → il vaudrait mieux démolir le pont Berliet ;
- Coupure rue Maréchal : si cette rue n'existe plus, vue que la rue du dessus (rue Emile Zola) accueille le T10, comment va s'envisager le rétablissement ?
- Proximité du groupe scolaire (à St Priest) à prendre en considération ;

- Franchissement au niveau de la gare de triage dans le prolongement du BUE : cf. études de la Métropole 2022 → intérêt du BUE pour absorber tous les trafics autour du projet ;
- Projet Urbagare : reprendre les éléments de ce projet + utiliser le BUE comme support d'une ligne de TC en site propre ;
- Importance d'une mise en cohérence des projets urbains, de mobilité et d'aménagement : avoir une vision globale des projets MdL / SYTRAL ;
- Passerelle non accessible
- Comment la circulation dans le secteur rue E. Maréchal va être traitée ? : cf. T10 sinon il faudrait faire tout le tour de Vénissieux en venant de la gare.

Contributions communes aux 2 variantes :

- Complexité du transport camions sur les trains puis sur la route ;
- Énormément de trafic fret en prévision sur la mise à 4 voies St-Fons – Grenay :
  - Dimension internationale : Lyon-Turin masque un plus gros projet Lisbonne-Kiev ;
  - Vrai problème : la réalisation du CFAL ;
  - Population est déçue et elle n'a plus d'attente car elle n'est pas entendue depuis des années ;
- Ok pour entendre/supporter les nuisances liées aux trains qui alimentent le secteur mais pas pour ceux qui ne font que passer (transit) ;
- Il existe des solutions pour traiter le bruit et les vibrations mais cela demande des moyens qui ne sont généralement pas accordés :
  - Attentes de protections contre le bruit et « pas d'un mur de Berlin » ;
- Articuler tous les projets structurants : CFAL Nord et Sud
  - NB : voir le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du développement durable de 2011 ;
- Travailler sur l'insertion environnementale du projet dans la ville :
  - Penser des protections esthétiques pour éviter les tags ;
  - Envisager une piste cyclable le long des voies (quelle que soit la variante) ND selon contraintes ;
  - Implantation d'arbres, espaces verts - une voie « paysagée » à l'intérieur de la ville ;
- Passage souterrain « coupe gare » : sale mais accessible (vélo, UFR) ;
- Attention à porter à la gare de Vénissieux : guichet, vie, services ;
- Pourquoi pas un souterrain ?
- Ancienne réflexion de relier quartier des Minguettes avec un franchissement de la voie en amont du sous-terrain de l'ancienne gare ;
- Ne pas faire comme le T10 « on vous prend que la moitié de votre maison » ;
- On demande à la Région, la Métropole et l'État d'avoir une vision d'ensemble des projets ;
- Il y a environ 140 000 emplois dans le secteur : la gare constitue un pôle multimodal majeur et nécessite un stationnement capacitaire à proximité de la gare :
  - Parking gare plein et payant : actuellement les usagers du train qui viennent en voiture en gare de Vénissieux sont nombreux à stationner dans les zones résidentielles

6- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE L'ATELIER

SNCF Réseau remercie les participants et les invite à participer aux permanences se déroulant à Vénissieux, le cas échéant aux ateliers programmés dans les autres communes ainsi qu'à la réunion de clôture de la concertation qui se tiendra le 1er juin 2023 à St-Priest.

7- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT SIGNE LA FEUILLE D'EMARGEMENT

Nom Prénom	Organisme - Institution
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
KARLIN Christophe	SNCF Réseau
RIVAT Roger	Halte au bruit et à la vitesse
SUZE Maurice	
PILLET Lionel	Élu à la ville de Vénissieux
THIVELIER Henri	Délégué de Quartier du Centre
DUBOS Joël	Vice-président FNAUT AURA
RIVAS Paul	
CANTINI Thierry	Mairie de Saint-Priest
REA Enrico	Habitant, ancien Président Halte au bruit
FRAISSE Paul	DREAL
ARNAULD Aurélien	
TALBI Valérie	Déléguée de Quartier du Centre
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau
WILLIAMSON Jennifer	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation SNCF Réseau

8- ANNEXES

Annotations réalisées par les participants sur le tracé rouge :

Etoile Ferroviaire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Vénissieux - 3/5
Prolongement passage souterrain
Fermeture Rue Eugène Maréchal
3/33
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviaire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Vénissieux - 4/5
Déconstruction/Reconstruction Passerelle piétonne
Gare de Vénissieux
Pont Ambroise Croizat
4/33
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Vénissieux - 5/5
Déconstruction/Reconstruction Pont Berliet
Réduction de voirie Chemin des Charbonnier
5/33
setec
SNCF RÉSEAU
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Annotations réalisées par les participants sur le tracé bleu :

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Vénissieux - 3/5
Prolongement passage souterrain
Fermeture Rue Eugène Maréchal
Vénissieux
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
SNCF RÉSEAU
setec
3 / 33

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Vénissieux - 4/5
Deconstruction/Reconstruction Passerelle piétonne
Gare de Vénissieux
Pont Ambroise Croizat
Vénissieux
Rue des Combats du 24 Août 1944
Boulevard Ambroise Croizat
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
SNCF RÉSEAU
setec
4 / 33

SNCF Réseau
Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
78 rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

2.2.3 Atelier de Saint-Pierre de Chandieu le 11/05/2023

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

Mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Atelier du 11 mai 2023 – Saint-Pierre de Chandieu

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

UNION EUROPEENNE

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

DÉROULÉ DE LA SÉANCE

Horaires	Séquences
18h30 - 18h45	○ Introduction
18h45 - 19h15	○ Des mobilités décarbonées au service de l'amélioration des transport des voyageurs et marchandises ○ Décisions prises suite au débat public de 2019 sur l'EFL ○ Le projet de mise à 4 voies St-Fons - Grenay ○ Les variantes d'implantation de voies nouvelles sur le secteur
19h15 – 19h45	• *Echanges*
19h45 – 20h20	○ Travail en atelier sur chaque variante ○ Partage des contributions
20h20 – 20h30	• Clôture

RÈGLES DE SAVOIR ÊTRE POUR LA RÉUNION

Règles de base

- Respect
- Ecoute
- Bienveillance
- Pas de jugement
- Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes à la fin

Considérez la perspective puis argumentez

QUELQUES CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

- Les échanges sont enregistrés → synthèse de la séance
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis

MOT D'ACCUEIL

M Raphaël IBANEZ

Maire de Saint-Pierre-de-Chandieu

LES GARANTS

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Jean-Claude RUYSSCHAERT
Barbara SERRANO
barbara.serrano@garant-cndp.fr
jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

CNDP, une entité indépendante
La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Notre rôle

Défendre le droit à l'information et à la participation du public…

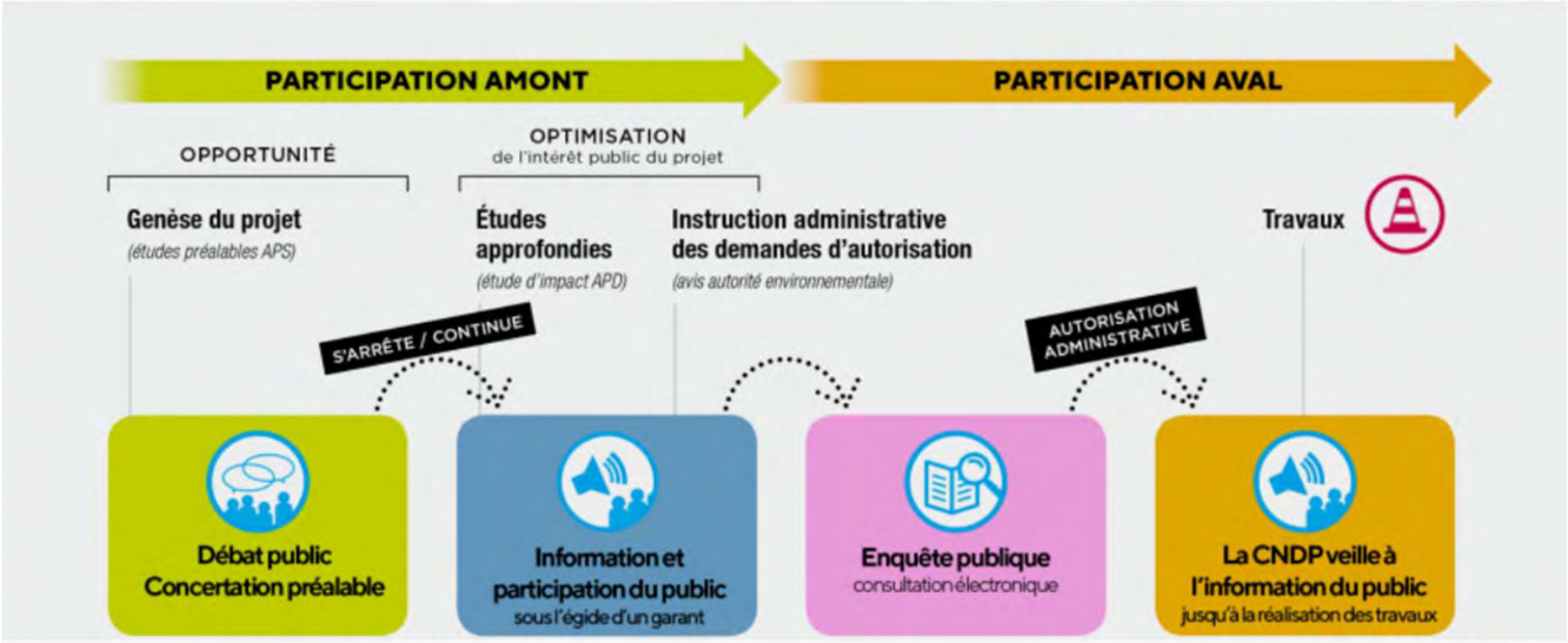
La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « **droit au débat** » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Notre autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets .

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

… sur l’élaboration des projets ayant un impact sur l’environnement

La participation garantie par la CNDP intervient **dès l’origine d’un projet** jusqu’à l’enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient dès l’origine, à un moment où il est encore possible d’y renoncer, de le modifier, où l’on peut interroger le “pourquoi ?” et pas seulement le “comment ?”. Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l’information et à la participation du public jusqu’à l‘enquête publique.



LA CNDP commission nationale du débat public
MA PAROLE A DU POUVOIR

Nos valeurs

Ces valeurs sont issues de la loi et de l'expérience de la participation du public depuis 1995

- ✓ **L'indépendance**
- ✓ **La neutralité**
- ✓ **La transparence**
- ✓ **L'égalité de traitement**
- ✓ **L'argumentation**
- ✓ **L'inclusion**

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

INTRODUCTION

L'ETOILE FERROVIAIRE LYONNAISE ET LE DÉBAT PUBLIC DE 2019

Jean-François BORELLA
Catherine ULRICH – MICHEL

SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

DÉCARBONER LES MOBILITÉS POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

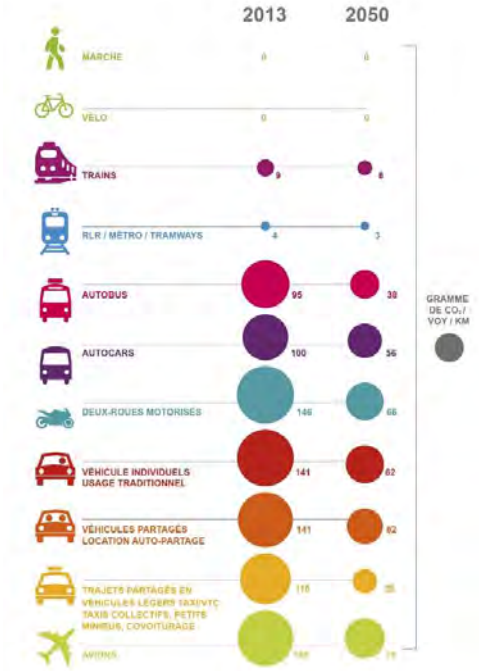
- **Offrir une alternative décarbonée et durable aux modes de mobilité actuels**
  - Voyageurs
  - Marchandises
- **Faciliter les déplacements du quotidien et longue distance**

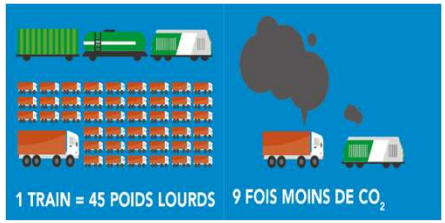
AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ DES TRAINS

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS EN TRAIN POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

AMÉLIORER LE CONFORT À BORD DES TRAINS ET DANS LES GARES

AUGMENTER LE NOMBRE DE TRAINS





CONTEXTE TERRITORIAL AUVERGNE RHÔNE-ALPES

- Région Auvergne-Rhône-Alpes
  - 8 millions d'habitants
  - Parmi les plus vastes et plus peuplées d'Europe
  - Carrefour de grands axes de communication européens et français

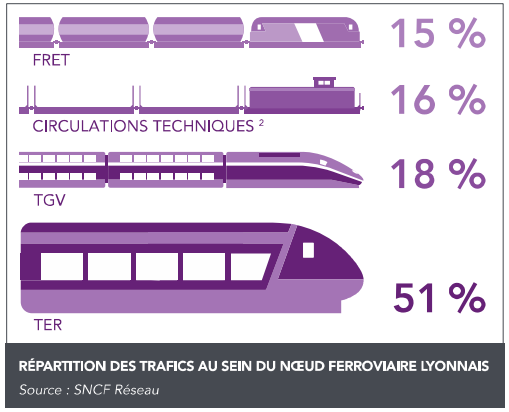
- Une métropole de Lyon très dynamique
  - Au cœur d'un réseau de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Mâcon, Roanne, …

- Des besoins croissants de mobilité des personnes et marchandises

- Besoin de réponses cohérentes avec
  - Enjeux climatiques
  - Qualité de vie des habitants
  - Attractivité du territoire

UNE ETOILE FERROVIAIRE SATURÉE

- **Une étoile ferroviaire de Lyon congestionnée**
  - Près de 1 200 trains / jour
  - Plafonnement à 70 trains / heure max depuis 2005
  - Nombreux retards et annulations et pas de possibilité d'accueillir de nouveaux trains



RÉPARTITION DES TRAFICS AU SEIN DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS
Source : SNCF Réseau

- **Réponses des financeurs Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, UE et de SNCF Réseau**

1. **Agir à court terme**
   → **plan d'investissement de 310 M€** 2015-2025 → restaurer la régularité

2. **Préparer l'avenir**
   → **déterminer les investissements nécessaires pour développer le réseau et accueillir plus de trains** projets structurants d'infrastructure
   - Un débat public en 2019 pour partager les enjeux et définir les grandes orientations

DÉCISIONS DE SNCF RÉSEAU DU 11 DÉCEMBRE 2019
SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

- **Moderniser l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise dès à présent**
- **Imaginer un service ferroviaire express métropolitain** tout en tenant compte de l'ensemble des besoins : fret, voyageurs longue distance, régionaux et péri-urbains
- **Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure**
  → 1 priorité partagée : mettre à 4 voies la section Saint-Fons – Grenay
- **Associer les élus, associations, usagers et habitants du territoire à cette démarche pour préparer l'avenir**

UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS

OBJECTIFS

2 fois plus de périurbains

2 fois plus de TGV

2 fois plus de fret

De 2025 à 2030 : 1ers évolutions de service

- Trains du quotidien : sur la 1ère couronne périurbaine : extension les services proposés en heure de pointe aux heures creuses et développer l'amplitude horaire (objectif = 5h – 23h)
- Augmentations progressives de capacité sur la Ligne Grande Vitesse et pour le fret

A partir de 2030 : vers un saut d'offre

- Trains du quotidien : augmentation des fréquences en heure de pointe (objectif cible = ¼ d'heure en heure de pointe)
- 2ème phase d'augmentation de capacité LGV Paris Lyon et de poursuite de l'augmentation de capacité pour le fret

ECOSYSTÈME DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE : OFFRE DE SERVICES ET INFRASTRUCTURES

Clients ferroviaires

Maitrise d'ouvrage
Schémas d'offres
Et infrastructures

Inscription du projet dans le territoire

Industriels, agriculteurs, coopératives, carriers…

COMITE DES GRANDS PARTENAIRES
Etoile Ferroviaire Lyonnaise

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY – VARIANTES

- Une concertation
  - Du 24 avril jusqu'au 4 juin
  - Pour permettre au public de s'informer et s'exprimer sur le projet et sur les **variantes d'implantation des voies nouvelles envisagées**
  - Suivie par 2 garants de la CNDP pour veiller à son bon déroulement
- À l'issue de laquelle SNCF Réseau et les partenaires retiendront une variante préférentielle
- Une nouvelle concertation à horizon fin 2023 portant sur l'insertion de la variante préférentielle
- **Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/**
  - Information sur le projet
  - Modalités de contribution
  - Formulaire en ligne pour donner son avis
  - Formulaire en ligne pour s'inscrire aux permanences et aux ateliers

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

20 min

MÉTROPOLE GRAND LYON

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

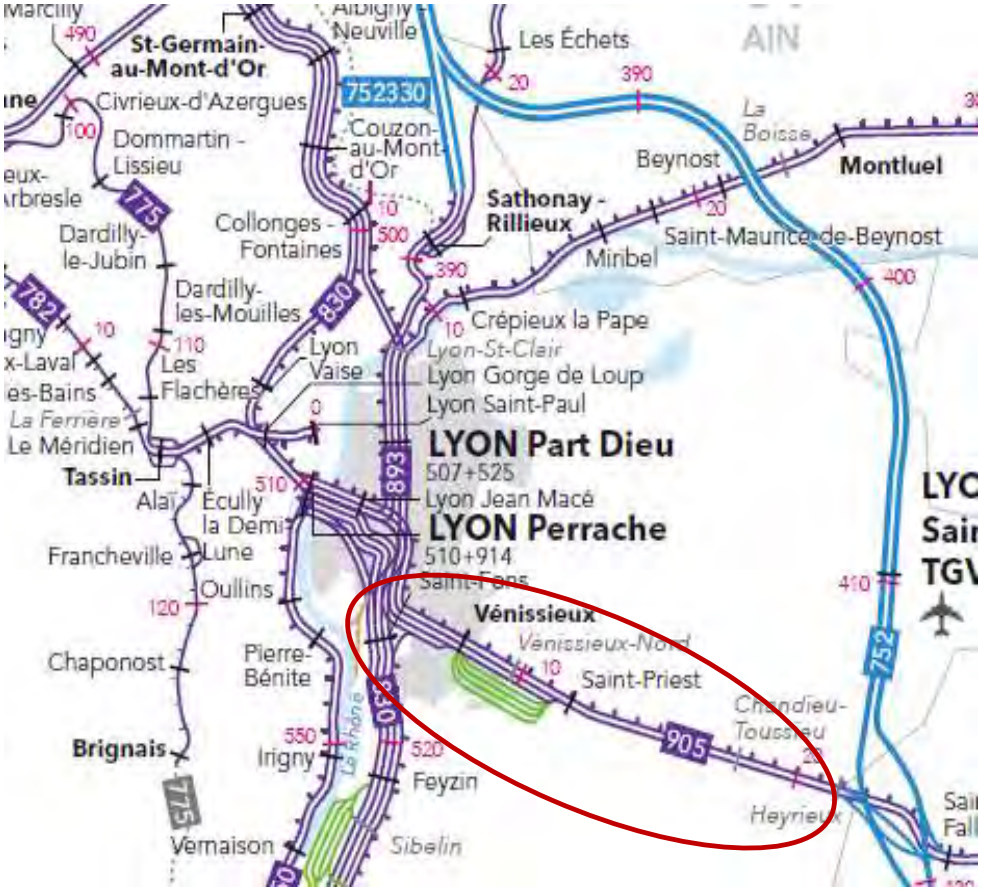
POINTS DE VUE DES PARTENAIRES DU PROJET

SNCF RÉSEAU

LA LIGNE LYON-GRENOBLE ACTUELLE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

19 km de ligne, 3 gares voyageurs, un centre de maintenance du matériel roulant, 1 site fret

- → **Des circulations hétérogènes : TGV, intercités, TER, fret**
- → **Une exploitation intense et complexe : beaucoup de circulations, des cisaillements de trains, une grande multiplicité des caractéristiques des trains, …**
- → **Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe**

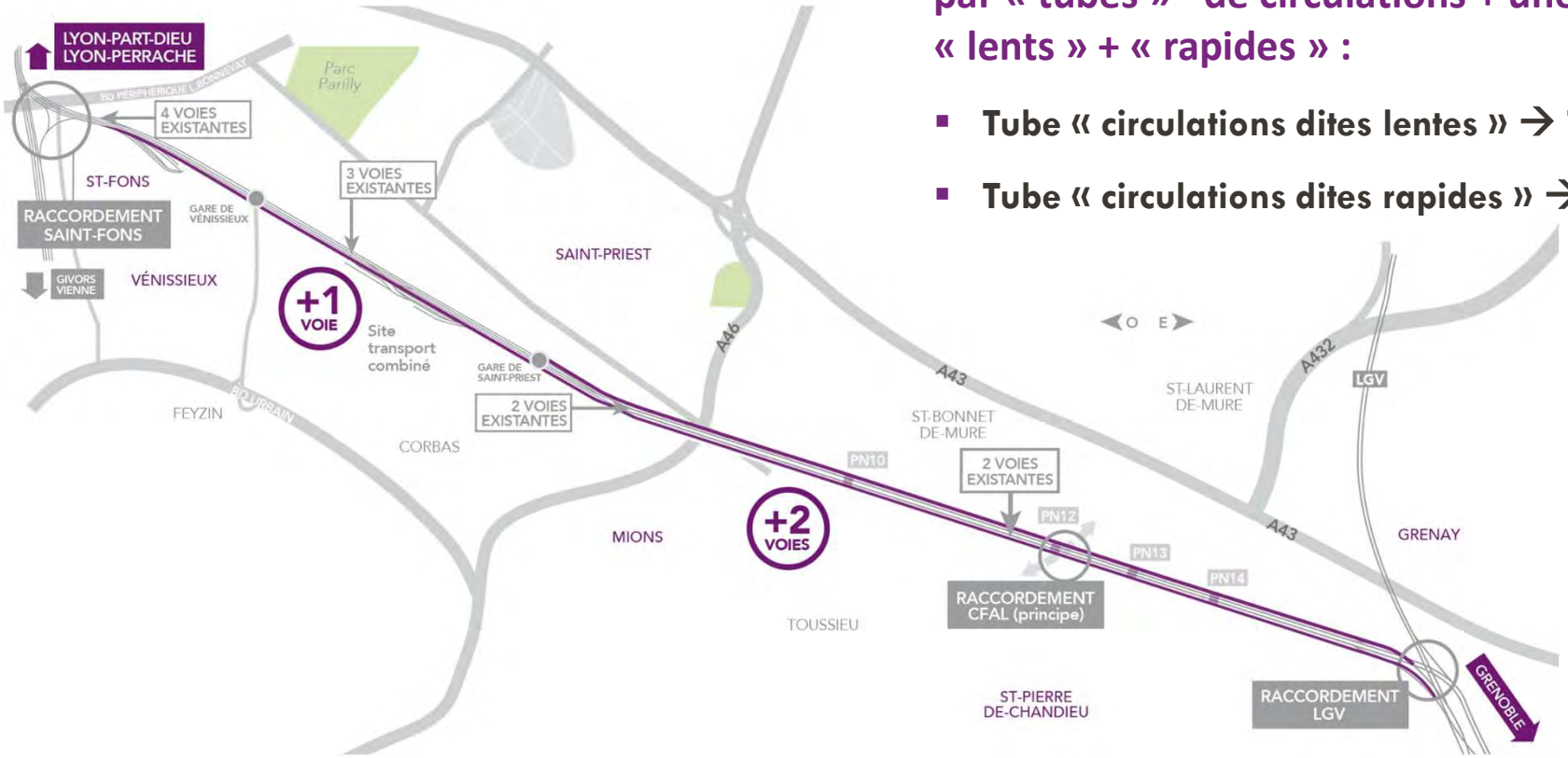


En vert, les équipements dédiés au fret

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

Un doublement de la capacité grâce à une organisation par « tubes »* de circulations + une fonctionnalité « lents » + « rapides » :

- **Tube « circulations dites lentes » → TER omnibus, fret**
- **Tube « circulations dites rapides » → TGV, autres TER**



** Tube de circulation : une voie dans chaque sens, avec des vitesses de circulation homogènes*

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET

Jusqu'à …

2 fois plus de périurbains

Contribuer au déploiement progressif du RER lyonnais

2 fois plus de TGV

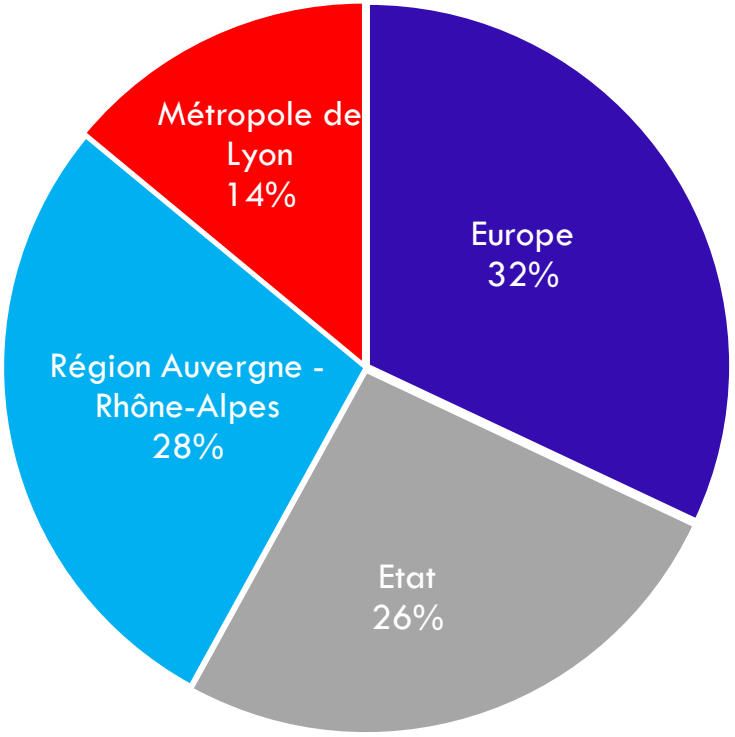
Contribuer à passer de 3 à 6 trains grandes lignes par heure et par sens

2 fois plus de fret

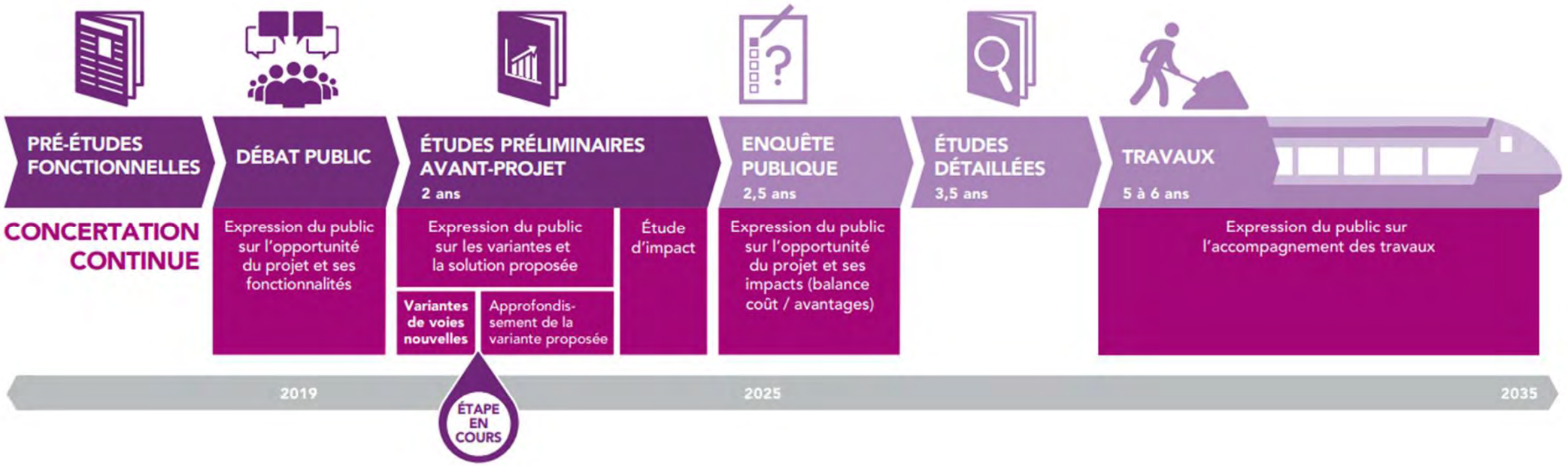
Contribuer à améliorer la qualité de l'air en quasi doublant la part modale du fret ferroviaire (de 9% à 18%) et en accompagnant les besoins de desserte locale

COÛT PRÉVISIONNEL ET FINANCEMENT

- **Coût estimé du projet : environ 1,06 milliard** CE 01/2022
- **Phase d'études préliminaires engagée**
  - 6,5 M€ pour les études préliminaires
  - Objectifs : affiner
    - + Les fonctionnalités
    - + Les solutions techniques
    - + Les enjeux environnementaux
    - + L'insertion dans l'environnement
    - + Les coûts
    - + Le planning de l'opération



LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES POUR LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

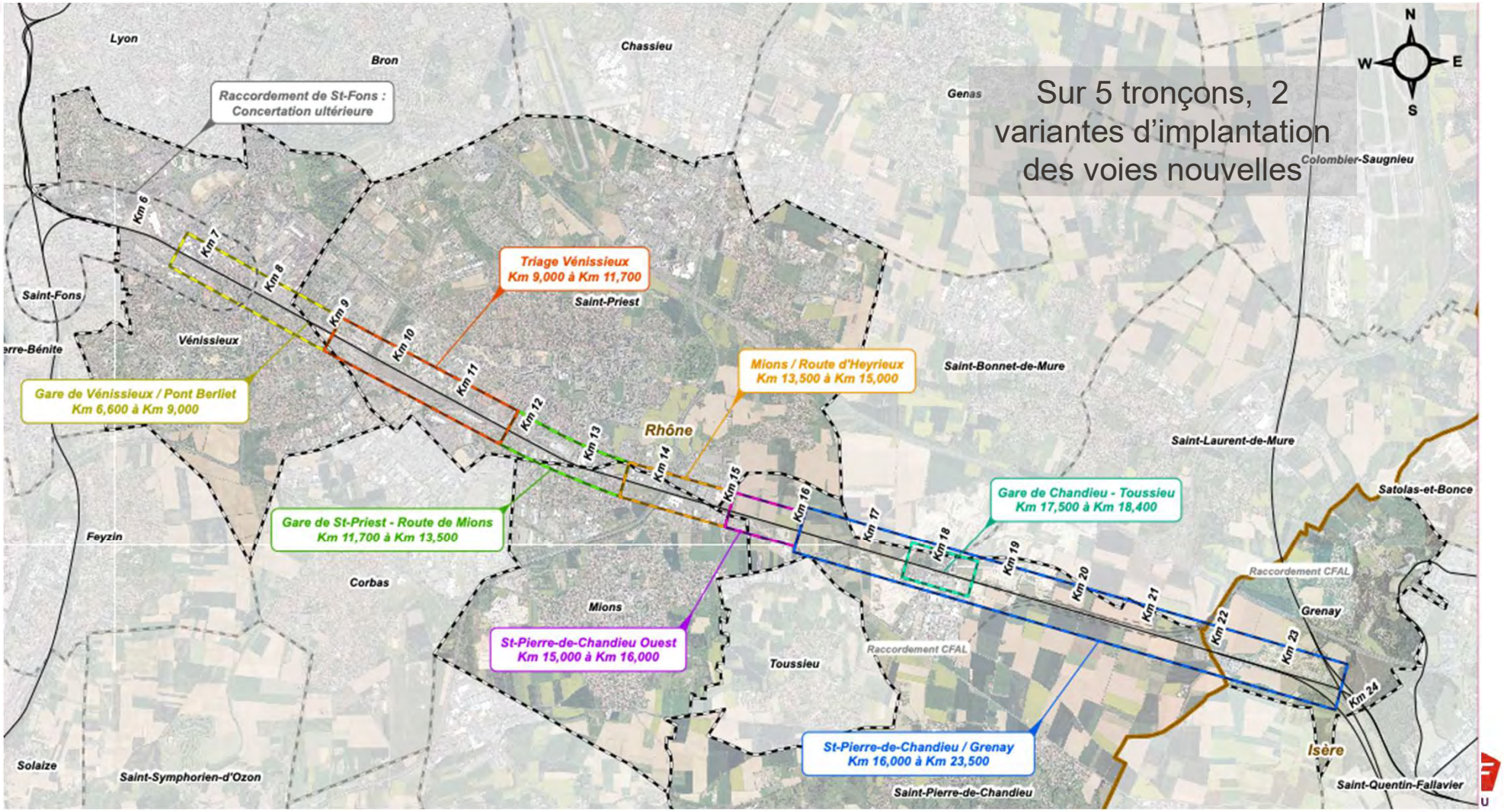
- **Différentes variantes étudiées pour l'implantation des voies nouvelles**
  - Objectif premier : éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement urbain, économique, agricole et naturel

- **Parmi les pistes envisagées lors des études**
  - 2 voies nouvelles au nord des voies existantes
  - 2 voies nouvelles au sud des voies existantes
  - 1 voie nouvelle au nord et une voie nouvelle au sud des voies existantes
  - Des voies nouvelles enterrées sur certaines sections

- **Principes de sélection des variantes proposées à la concertation**
  - Techniquement réalisables
  - Qui évitent certains impacts majeurs → Par ex. non présentées : variantes au sud du triage de Vénissieux, 1 voie de chaque côté, voies enterrées, …

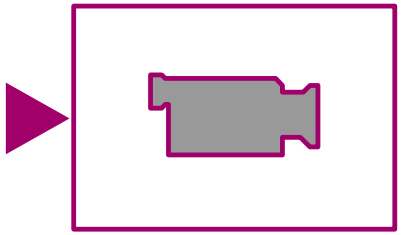
6 TRONÇONS D'ÉTUDE

QUI PEUVENT S'ENVISAGER DE MANIÈRE AUTONOME / VARIANTES PROPOSÉES



APERÇU DU PARCOURS D'ENSEMBLE

→ **Vidéo de l'implantation des variantes proposées à la concertation sur le linéaire de voies entre Saint-Fons et Grenay**



SAINT-PIERRE DE CHANDIEU : 3 TRONÇONS, DONT 1 SPÉCIFIQUE POUR LA FUTURE HALTE PORTES DU DAUPHINÉ

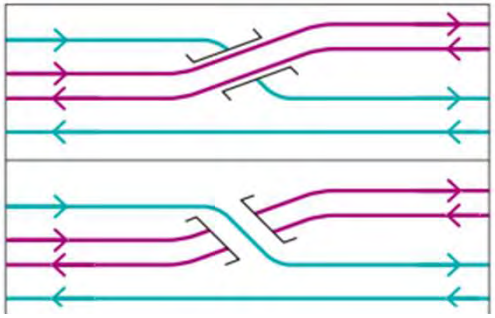
Contraintes d'implantation

- **Tronçon « Saint-Pierre-de-Chandieu Ouest » :** implantation contrainte par le poste RTE au sud et la zone de captage des Quatre Chênes au nord
  - variante bleue (2 voies au nord) – périmètre de protection rapproché du captage des 4 Chênes
  - variante rouge (2 voies au sud) – impact sur le poste RTE

- **Halte Portes du Dauphiné** : projet « indépendant », prise en compte du passage à 4 voies, dans la continuité du tracé choisi pour les tronçon « Saint-Pierre-de-Chandieu Ouest » et « Saint-Pierre de Chandieu – Grenay » :
  - variante bleue (2 voies au nord)
  - Variante rouge (une voie au nord et une voie au sud)

Possibilités de bascule entre les tracés :
bleu->bleu
Rouge-> rouge
Rouge-> bleu,
~~Bleu/rouge~~

- **Tronçon Saint-Pierre de Chandieu - Grenay**



Principes de construction des variantes sur le tronçon **Saint-Pierre de Chandieu - Grenay**	
Tracé Bleu	- Création d'un franchissement dénivelée sous les voies à l'Est de la future gare de C-T et d'un raccordement compatible depuis/vers le projet CFAL au nord
Tracé Rouge	- Création d'un franchissement dénivelé à l'Ouest de la gare de C-T et d'un raccordement compatible depuis/vers le projet CFAL au nord

UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR
TRONÇON : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU OUEST

	VARIANTE BLEUE	VARIANTE ROUGE
Aménagements nécessaires et Réserves techniques éventuelles / risques	Compatibilité réglementaire d'un passage dans la zone de captage rapprochée des 4 chênes avec le règlement à approfondir avec l'exploitant et les services de l'Etat.	Démolition/déplacement du poste d'alimentation SNCF
Impacts bâtis, activités, voiries		
Bâtis et activité économique	Impact limité sur le poste de transformation RTE	• Impact sur le poste de transformation RTE • Impact potentiel sur l'activité du site Alkern / Cemex • Impact potentiel sur l'activité des carrières du Cheval Blanc
Voirie et projets urbains	Rétablissement du pont-rail chemin de la Fouillouse	
	Nécessité de déplacer le chemin latéral des 4 Chênes (accès au champ captant et aux parcelles agricoles)	Pas d'impact sur le chemin latéral des 4 Chênes
Impacts environnementaux		
Milieu physique	Impact périmètre rapproché du captage d'eau potable des 4 chênes	Pas d'impact identifié à ce stade
Milieu naturel	Pas d'impact identifié à ce stade	
Milieu humain	Impact plus faible sur les parcelles agricoles	• Impact sur le site Alkern / Cemex • Impact sur le site des carrières du Cheval Blanc. • Impact plus important sur les parcelles agricoles.

UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR
TRONÇON : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU - GRENAY

	VARIANTE BLEUE	VARIANTE ROUGE
Aménagements nécessaires et Réserves techniques éventuelles / risques	Construction d'un ouvrage supplémentaire de franchissement de la RD147 (pont rails)	Construction de deux ouvrages supplémentaires de franchissement de la RD147 (ponts rails)
	• *Franchissement rue Pasteur étudié dans le cadre du projet de suppression du PN10 (rétabli en pont rail) – au plus tard lors de la mise à 4 voies.* • *PN 12 (chemin du Plan / les Quinonières) et 14 (chemin des Tâches) supprimés par rabattement dans le cadre du projet de suppression de PN (avant la mise à 4 voies).* • *Franchissement chemin de Satolas étudié dans le cadre du projet de suppression du PN13 (rétabli en pont route) - au plus tard lors de la mise à 4 voies.*	
Impacts bâtis, activités, voiries		
Bâti et activités économiques	• Impacts sur le silo de la coopérative agricole Oxyane / Dauphinoise • Impact sur le bâti ancienne gare d'Heyrieux et sur une maison le long des voies à Grenay (ancienne maison garde barrière) • Impact sur la passerelle convoyeuse au-dessus des voies au niveau du PN12.	
	• Impact sur l'activité des carrières au nord des voies à Saint-Pierre de Chandieu est • Impact sur les surfaces agricoles au nord des voies	• Impact sur l'activité de la carrière située entre la rue Pasteur et la D147 • Impact sur les carrières au nord et au sud des voies à Saint-Pierre de Chandieu est • Impact sur les surfaces agricoles au nord et au sud des voies
Voirie	Suppression ou dévoiement des chemins latéraux au nord des voies	Suppression ou dévoiement des chemin latéraux au nord et au sud des voies.
Impacts environnementaux		
Milieu humain	• Impacts fonciers totaux sur la section : environ 45 ha	• Impacts fonciers totaux sur la section : environ 65 ha
Milieu physique	Pas d'impacts identifiés à ce stade	Pas d'impacts identifiés à ce stade
Milieu naturel	Pas d'impacts identifiés à ce stade	Impact sur les zones boisées le long de la rue Pasteur notamment
Impacts en phase travaux		
Ferroviaires	Interruptions temporaires des circulations pour les créations de dénivellations et raccordement LGV	
Routiers	Impact sur les circulations de la RD 53	• Impact sur les circulations de la RD 53 • Dénivellation du passage à niveau n°10 complexe (zone de croisements routiers et ferroviaires en « saut de mouton »)

UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR
SECTEUR FUTURE HALTE PORTES DU DAUPHINÉ

	VARIANTE BLEUE	VARIANTE ROUGE
Aménagements nécessaires et Réserves techniques éventuelles / risques	• Future halte avec quais latéraux	• Future halte avec quais centraux
Impacts bâtis, activités, voiries		
Bâti et activité économique	• Impact sur le silo François Cholat	
		• Impact sur les infrastructures de l'entreprise Derichebourg • Impact sur les parcelles le long du chemin du Mûre et les bâtis aux 131 et 141 chemin de Mûre • Impact sur les activités de l'entreprise Parexlanko (fond de parcelle) • Impact sur l'accès et sur l'activité du groupe Valtech
Voirie et projets urbains	• Conservation du chemin de Mûre	• Fermeture du chemin de Mûre
	• Fermeture ou dévoiement du chemin latéral nord	
	• Compatibilité avec le projet de réouverture de la halte Portes du Dauphiné	
Impacts environnementaux		
Milieu physique	• Pas d'impact identifié à ce stade	
Milieu naturel	• Impact sur trois zones prescrites pour des mesures compensatoires d'atteinte à la biodiversité (liées à un autre projet)	• Impact sur six zones prescrites pour des mesures compensatoires d'atteinte à la biodiversité (liées à un autre projet)
Milieu humain	• Interception de la zone de protection immédiate du silo François Cholat	
Impacts en phase travaux		
Impacts ferroviaires	• Impacts travaux ponctuels au niveau de la halte si ouverte avant la mise à 4 voies	
Impacts routiers	• Pas ou peu d'impact sur les circulations RD147	

OBJECTIFS CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Concertation en cours

1ère concertation à un stade très amont du projet

- **Enrichir** les études avec votre regard d'acteurs territoriaux
- **Faire ressortir les grands enjeux** d'insertion de la voie / des deux voies supplémentaires pour chacune des variantes proposées
- **Identifier les points** qui seront **à affiner** dans les phases d'études ultérieures

→ Intégrer la matière issue de la concertation dans la fabrication du choix d'un tracé préférentiel

Et d'autres concertations à venir

Prochaines étapes

- Horizon fin 2023 → nouvelle concertation sur les modalités fines d'insertion du projet dans son environnement urbain
- Horizon 2025 → enquête d'utilité publique
- Après 2026 → concertation continue post DUP

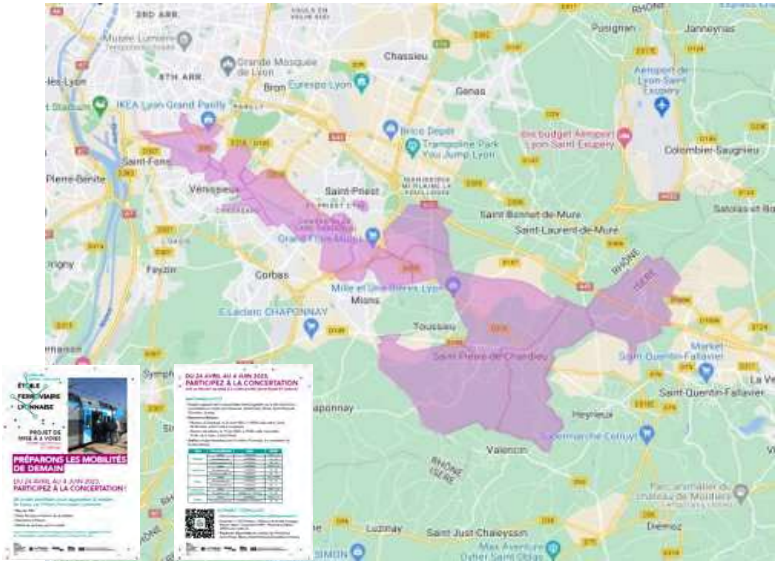
DISPOSITIFS DE MOBILISATION DU PUBLIC

Relais parties prenantes

- **kit de communication papier** dans chaque mairie concernée par le projet (Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre de Chandieu, Grenay)
- **1 kit de communication numérique** pour diffusion par les mairies et les partenaires (Région AURA, DREAL AURA, Chambres d'agriculture de l'Isère et du Rhône) et les communes de Saint-Fons, Corbas, Toussieu
- **Mail + flyer envoyé aux acteurs rencontrés en phase préparatoire,** avec invitation à relayer

Distribution en boites aux lettres d'un flyer

9655 exemplaires (du 24/04 au 28/04)



Information dans la PQR

- **Annonce de la concertation et de la réunion publique d'ouverture** le 21 avril (le Progrès Edition Grand Lyon – 36 000 exemplaires)
- **5 annonces presse d'annonce des ateliers de concertation** dans Le Progrès (du 28 avril au 19 mai) dans les pages locales des 5 communes concernées
- **1 Communiqué de presse d'annonce de la concertation envoyé le 21/04**

Campagnes Facebook et Instagram

- 18 - 65 ans (465 400 - 547 500 personnes)
- **3 campagnes ciblées sur Vénissieux, Saint-Priest, Saint-Pierre-de-Chandieu, Mions et Grenay**
  - annonce de la concertation
  - inscription aux ateliers (campagne en cours)
  - réunion de clôture

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	**Atelier**	**3 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

Inscription aux ateliers et permanences

En ligne : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Lien direct sur la page d'inscription :
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Par tél. ***06 75 87 18 30*** si pas possible par internet

Recueil des avis et questions

- **Site web :** https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/ → formulaire en ligne
- **Registres en mairies** : Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay + *à l'entrée de l'atelier*
- **Courrier postal :** SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications ?

- **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**
- **Attendez le micro pour parler**
- **Présentez-vous avant d'intervenir**

30 min

TRAVAIL EN SOUS GROUPE

IDENTIFICATION COLLECTIVE DES POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DE CHAQUE VARIANTE DE TRACÉ

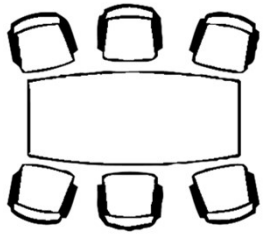
45 min

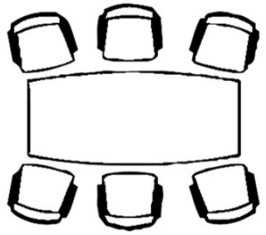
TRAVAIL EN X SOUS-GROUPES DE 4 à 6 PERSONNES

Questions

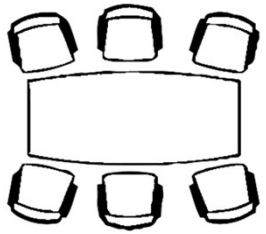
- Points forts
- Points faibles
- Points d'attention

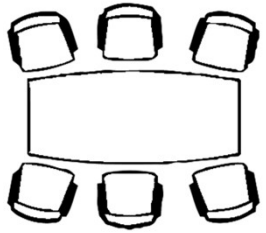
Variante Rouge





Variante Bleue





TOUR 1

Les participants s'installent à une table, se présentent entre eux

Désignation d'un hôte de table en charge d'inscrire les contributions du groupe sur le paperboard

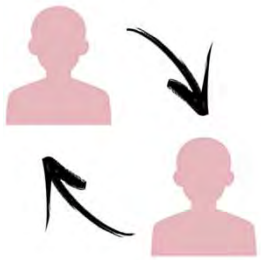
Les participants **contribuent à la thématique de leur table**

Ex. table n°1 : « Quels **points forts / faibles / points d'attention** de la variante rouge ? »

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

TOUR 2



Les hôtes restent à leur table pour partager les contributions du 1er tour puis changent de table

Changement de sous-groupe pour les participants

Les groupes du 1er tour ne restent pas ensemble

Prise de connaissance des contributions issues du 1er tour

Les sous-groupes approfondissent les réflexion du 1er tour (ne barrez pas de contributions existantes)

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

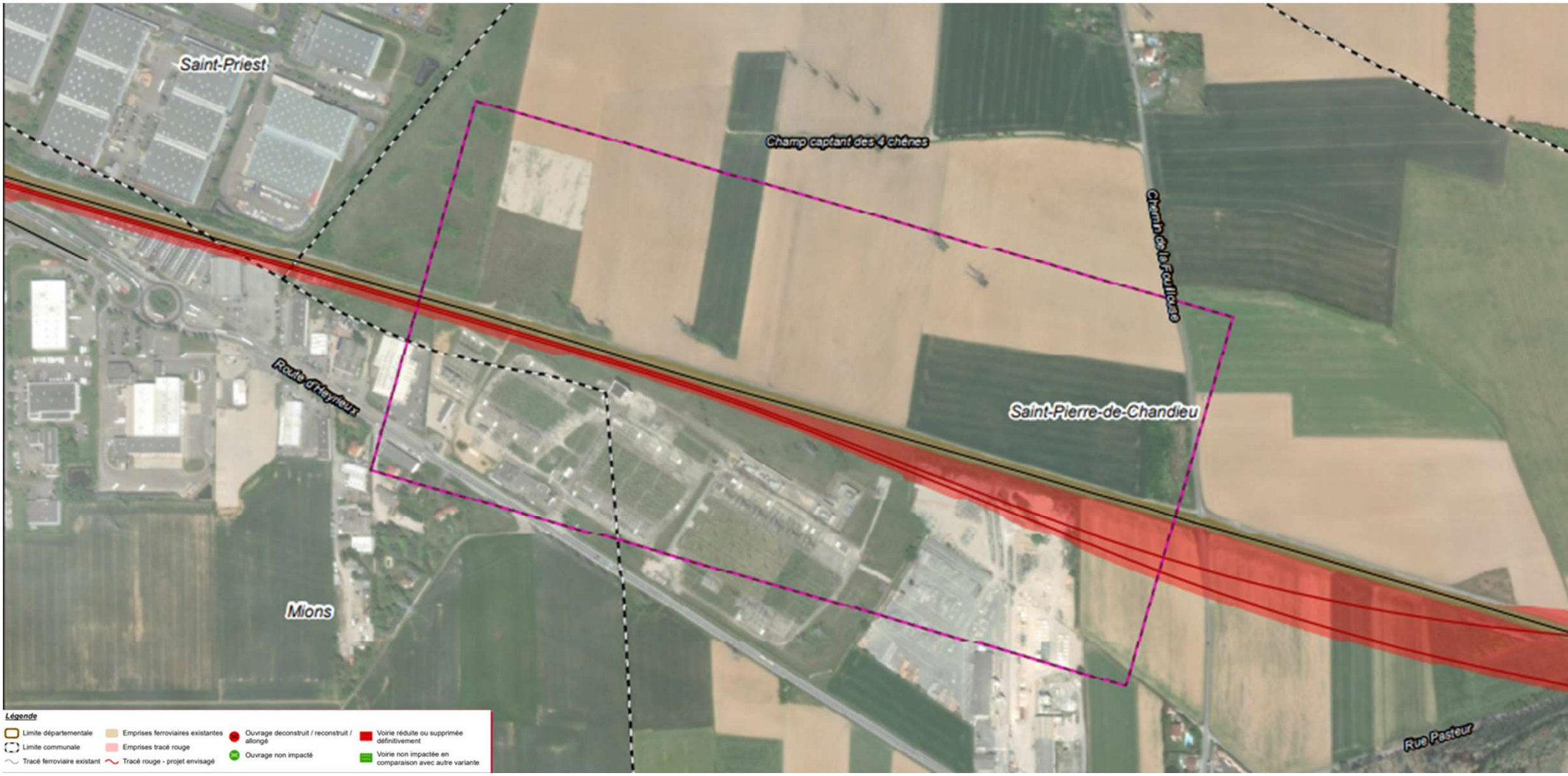
PARTAGE DES CONTRIBUTIONS

Partage collectif de l'ensemble des productions s*ans jugement ou débat – uniquement des questions de clarification si nécessaire*

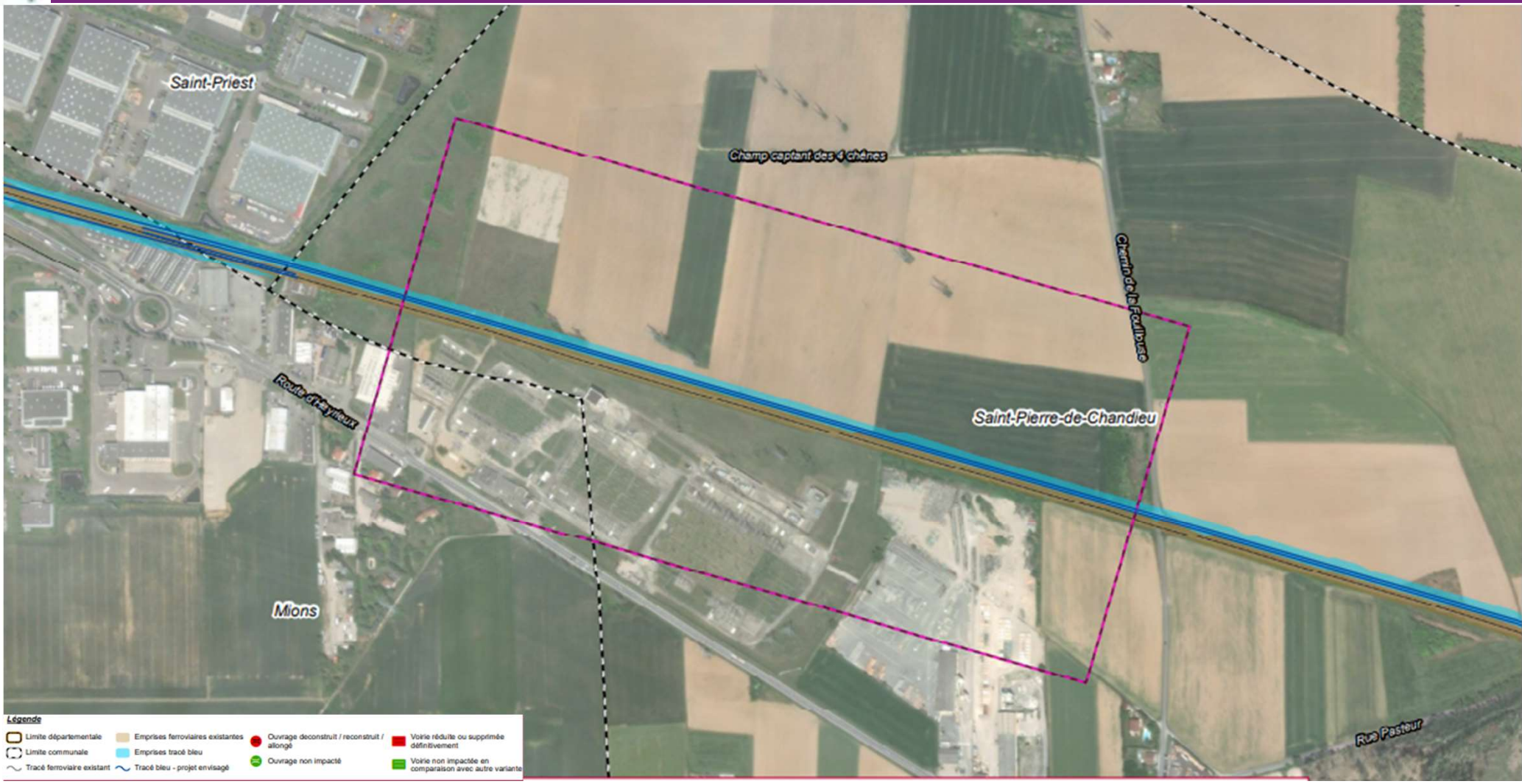
Des clarifications ? Enrichissements ?

15 min

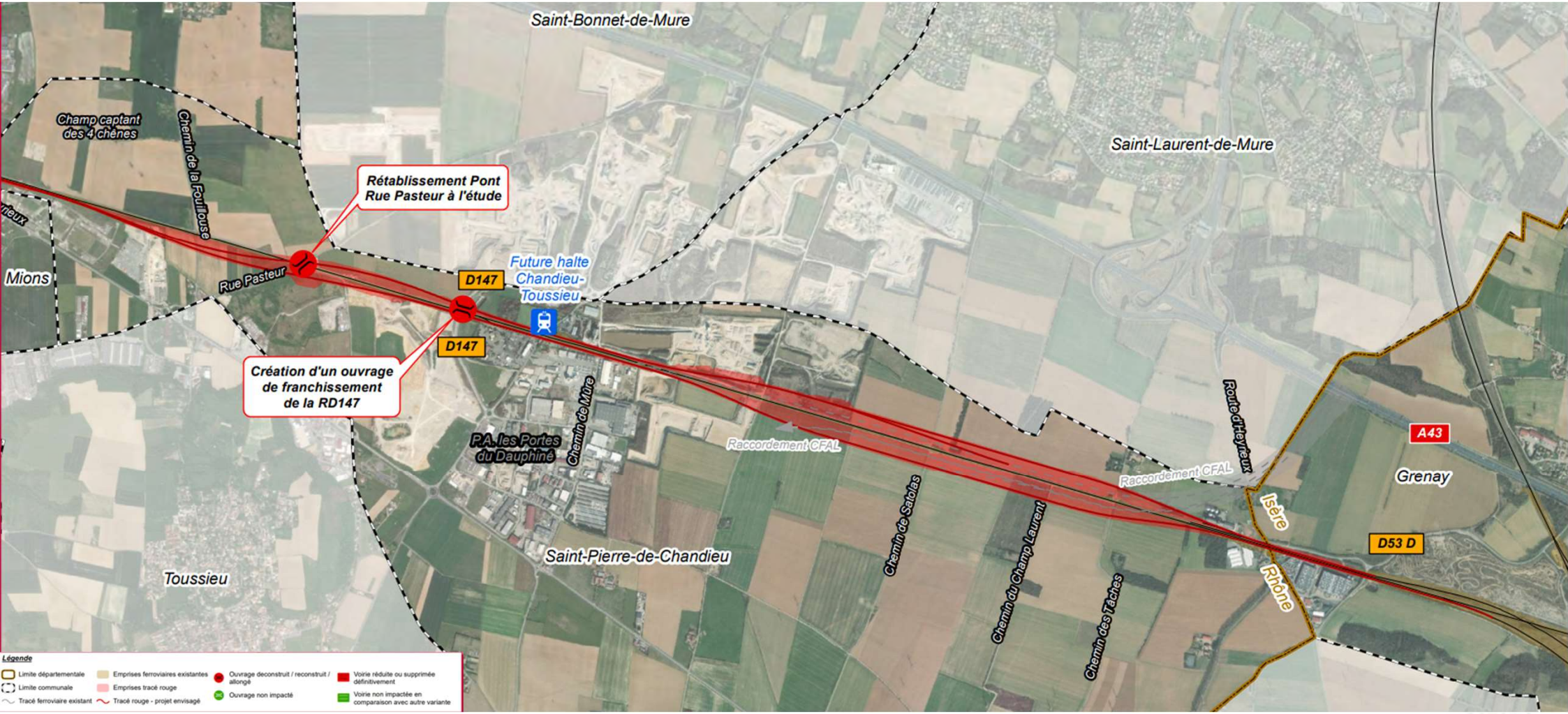
VARIANTE ROUGE
Vue d'ensemble Tronçon Saint-Pierre de Chandieu Ouest



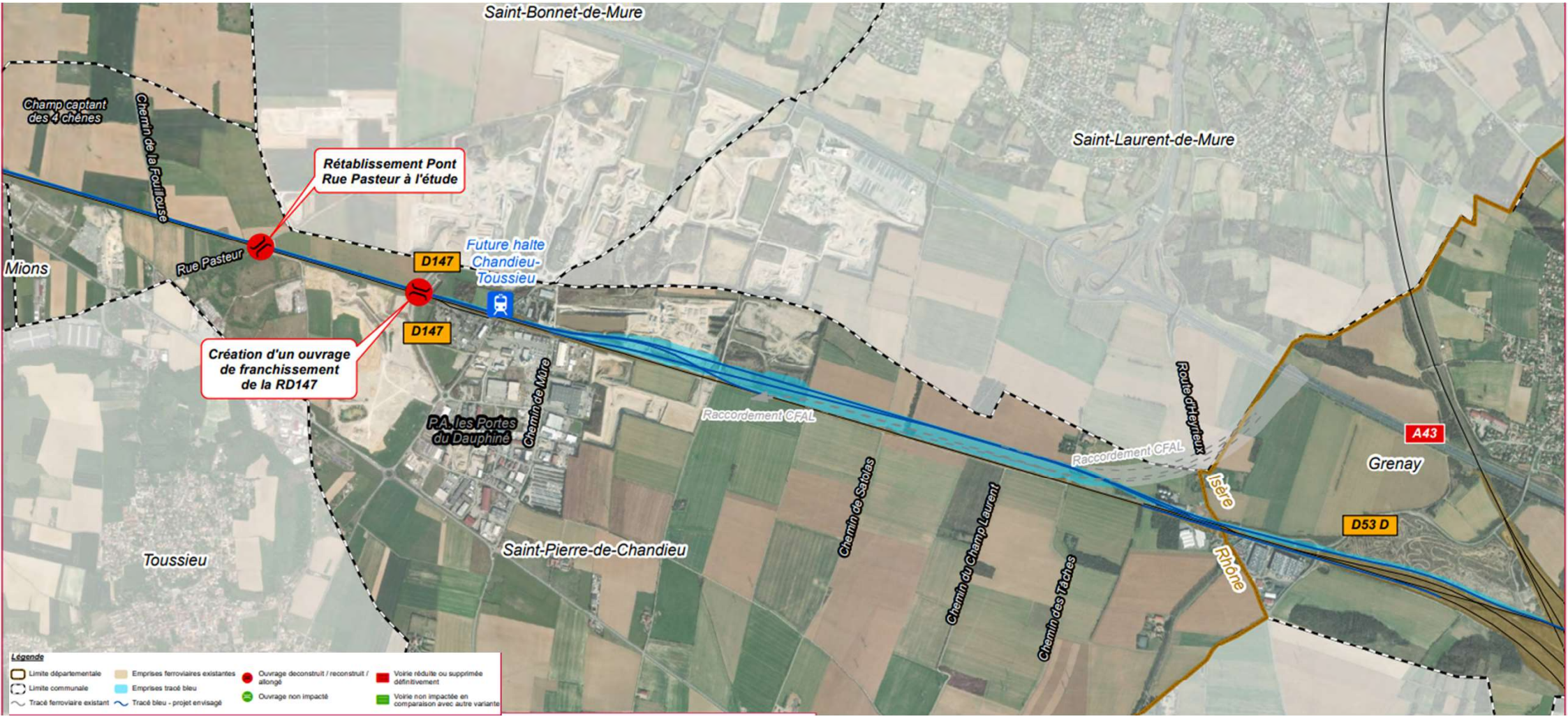
VARIANTE BLEUE
Vue d'ensemble Tronçon Saint-Pierre de Chandieu Ouest



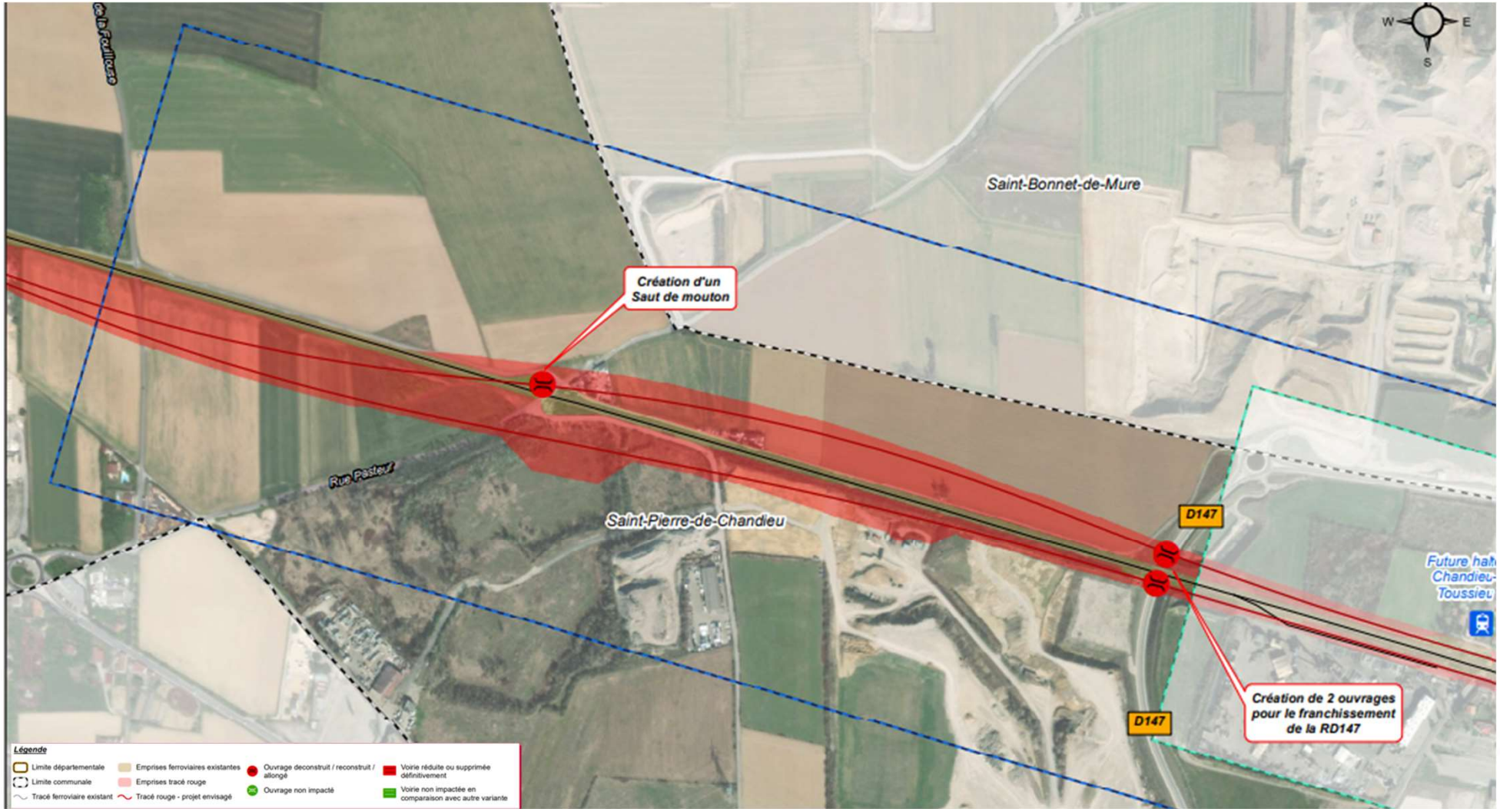
TRONÇON 6 : SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY
Vue d'ensemble de la variante rouge



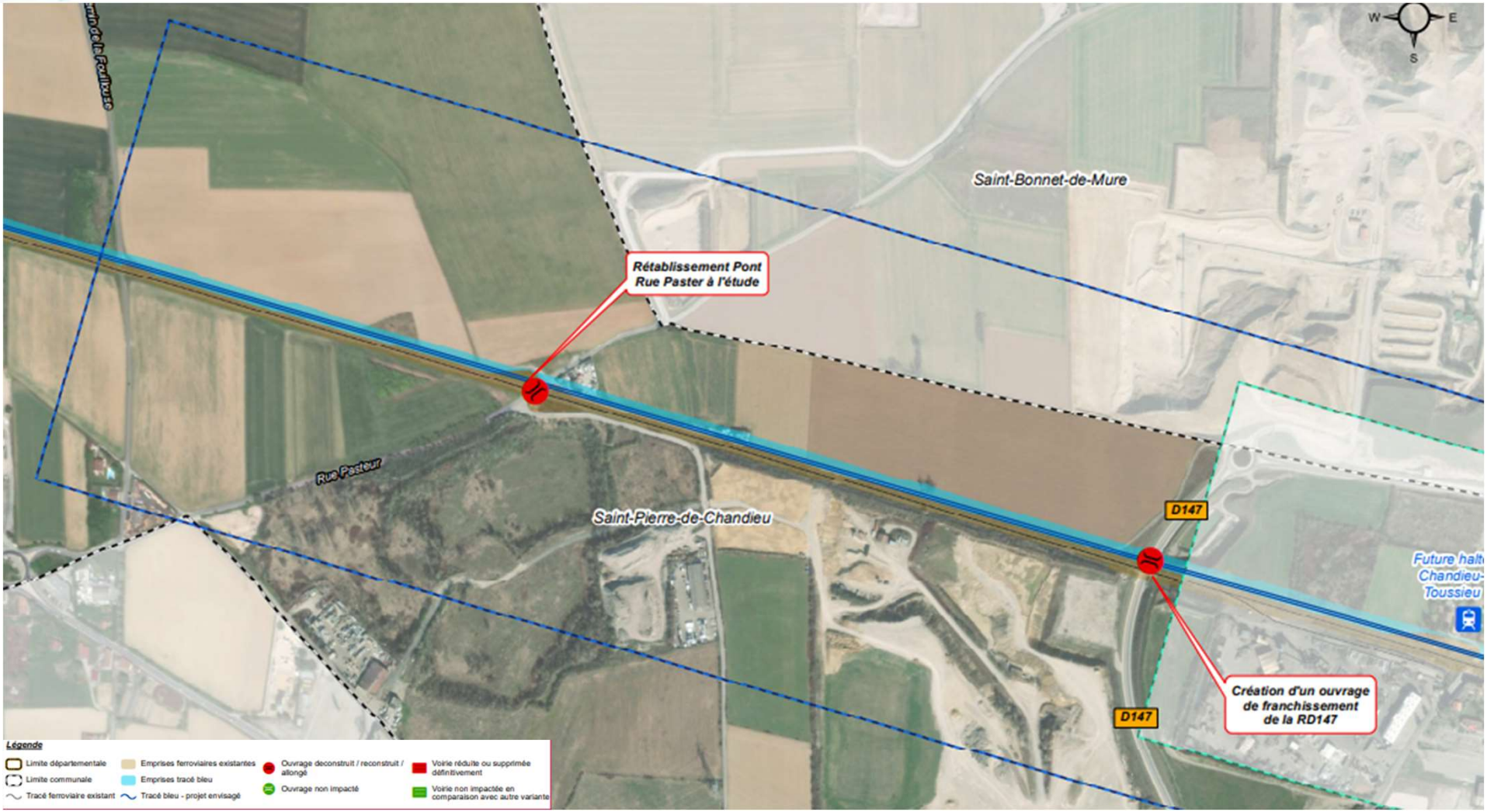
VARIANTE BLEUE
Vue d'ensemble Tronçon SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – GRENAY



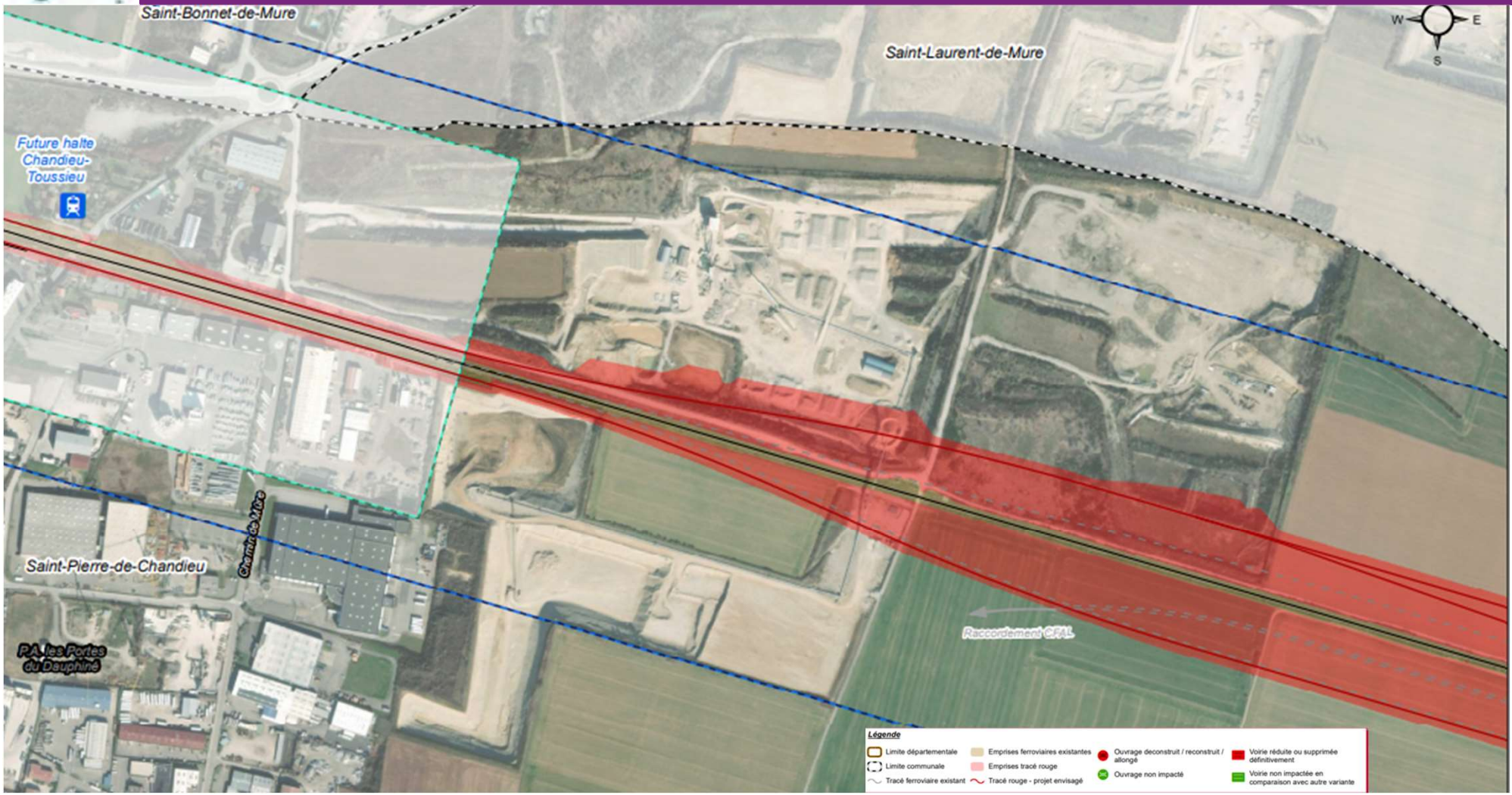
VARIANTE ROUGE
Tronçon Saint-Pierre de Chandieu – Grenay 1/4



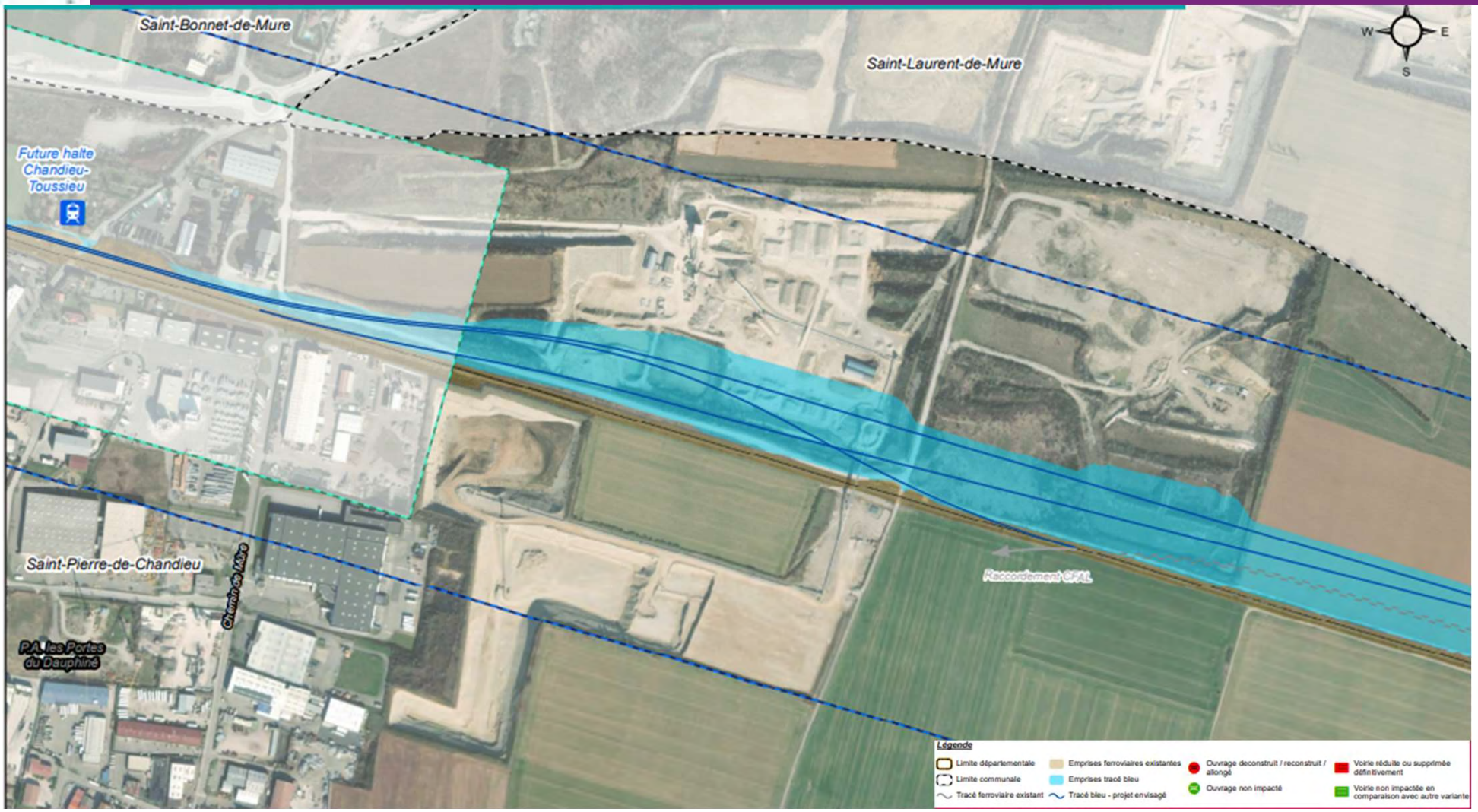
VARIANTE BLEUE
Tronçon Saint-Pierre de Chandieu – Grenay 1/4



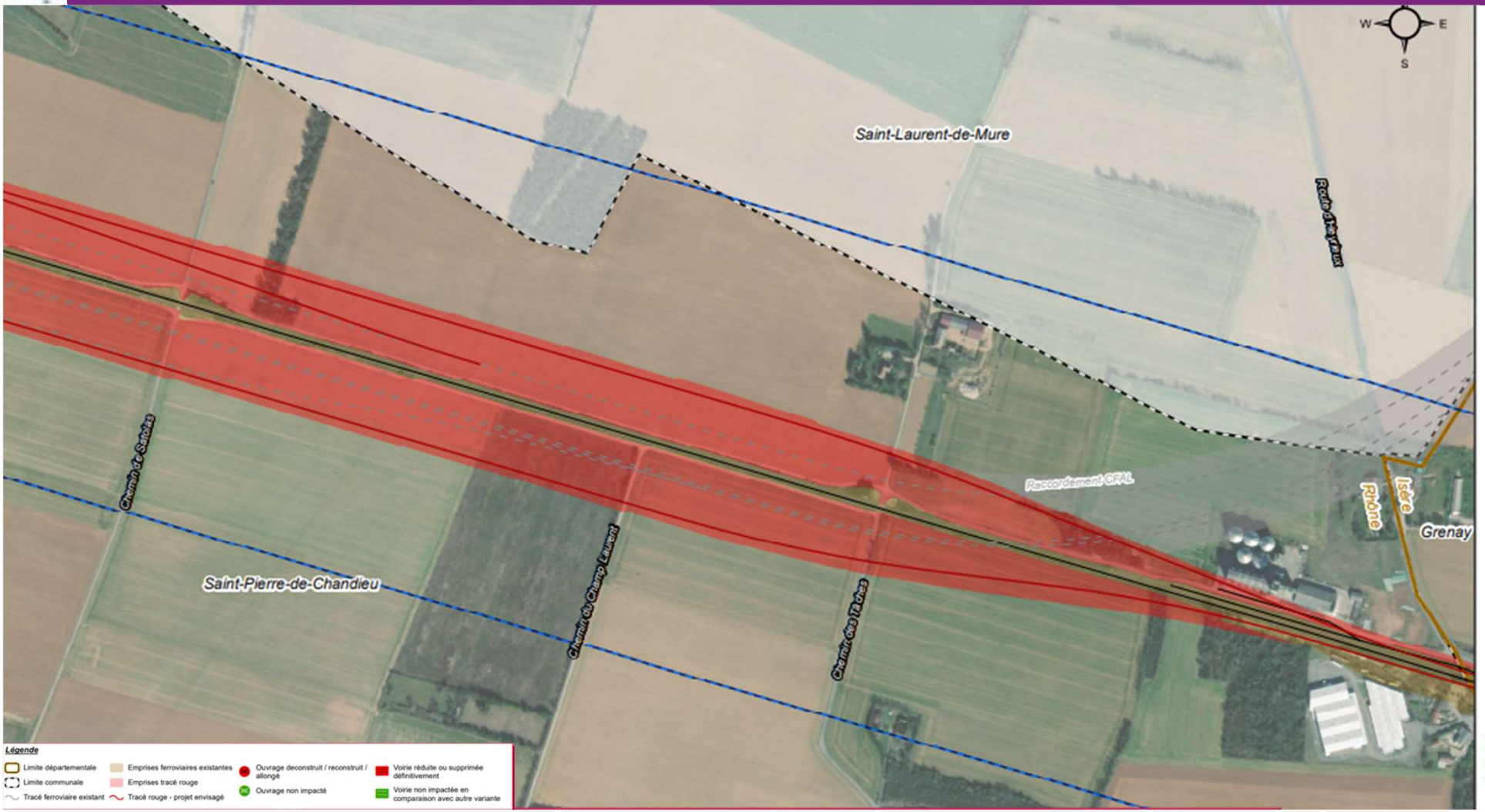
VARIANTE ROUGE
Tronçon Saint-Pierre de Chandieu – Grenay 2/4



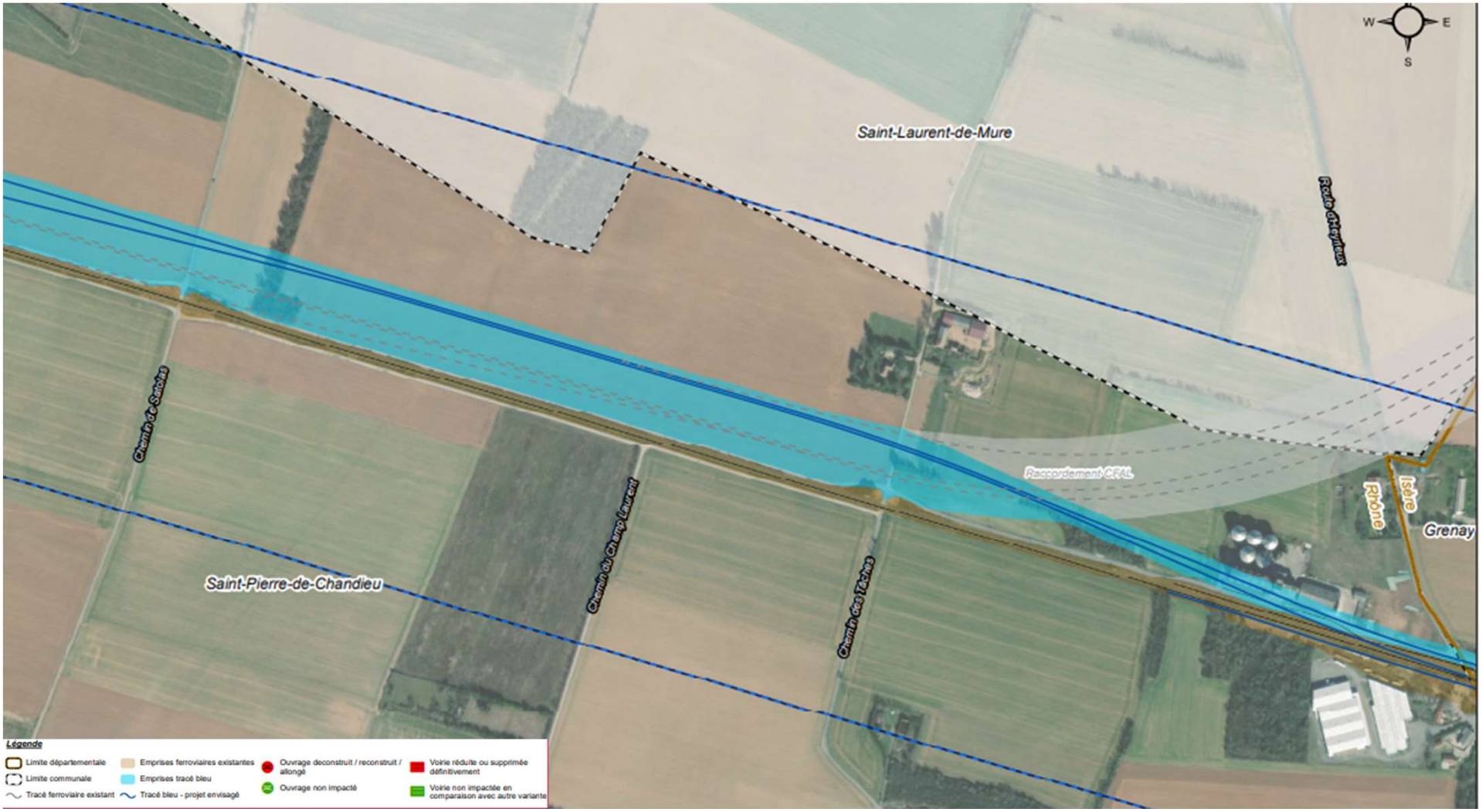
VARIANTE BLEUE
Tronçon Saint-Pierre de Chandieu – Grenay 2/4



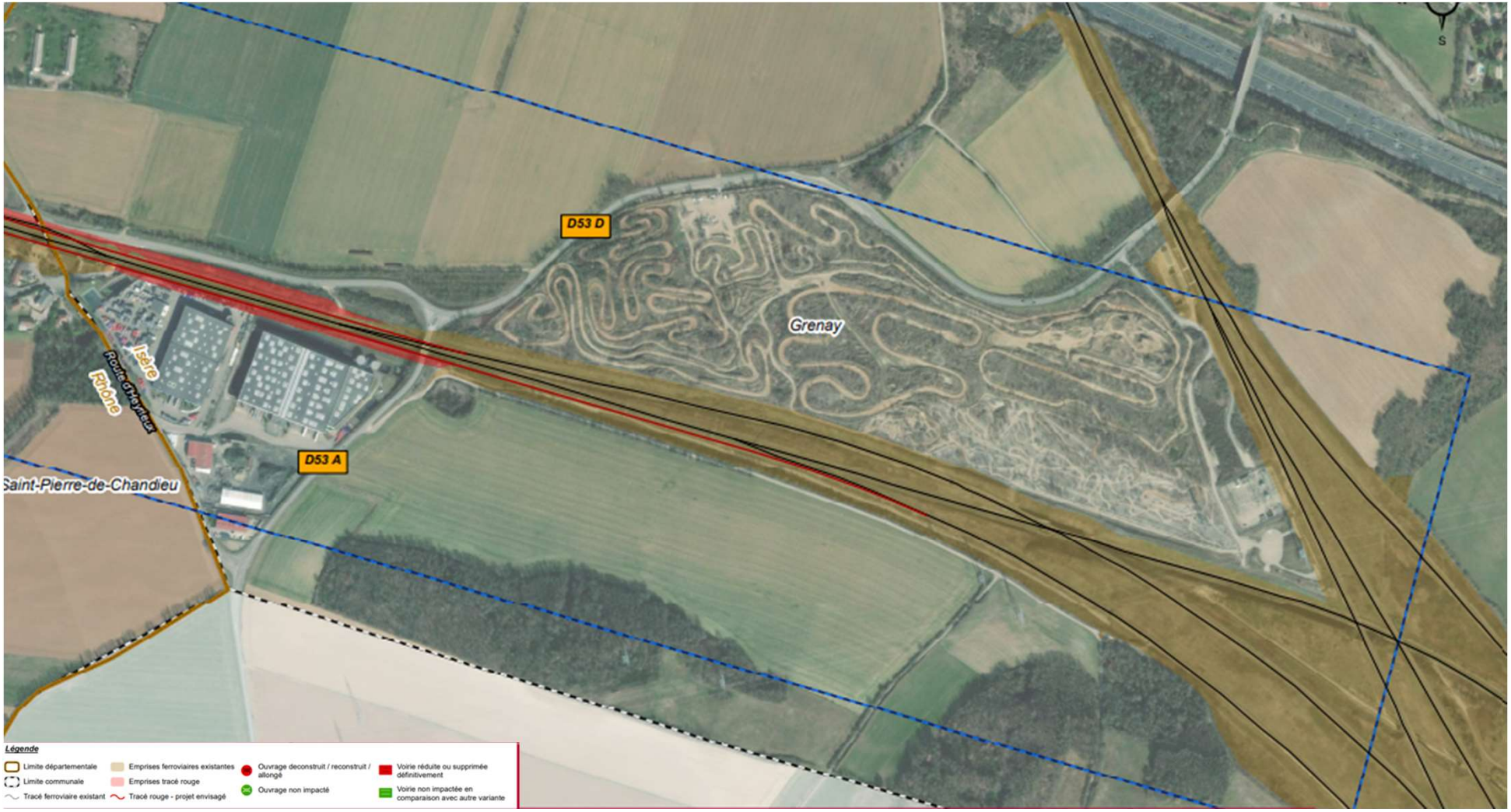
VARIANTE ROUGE
Tronçon Saint-Pierre de Chandieu – Grenay 3/4



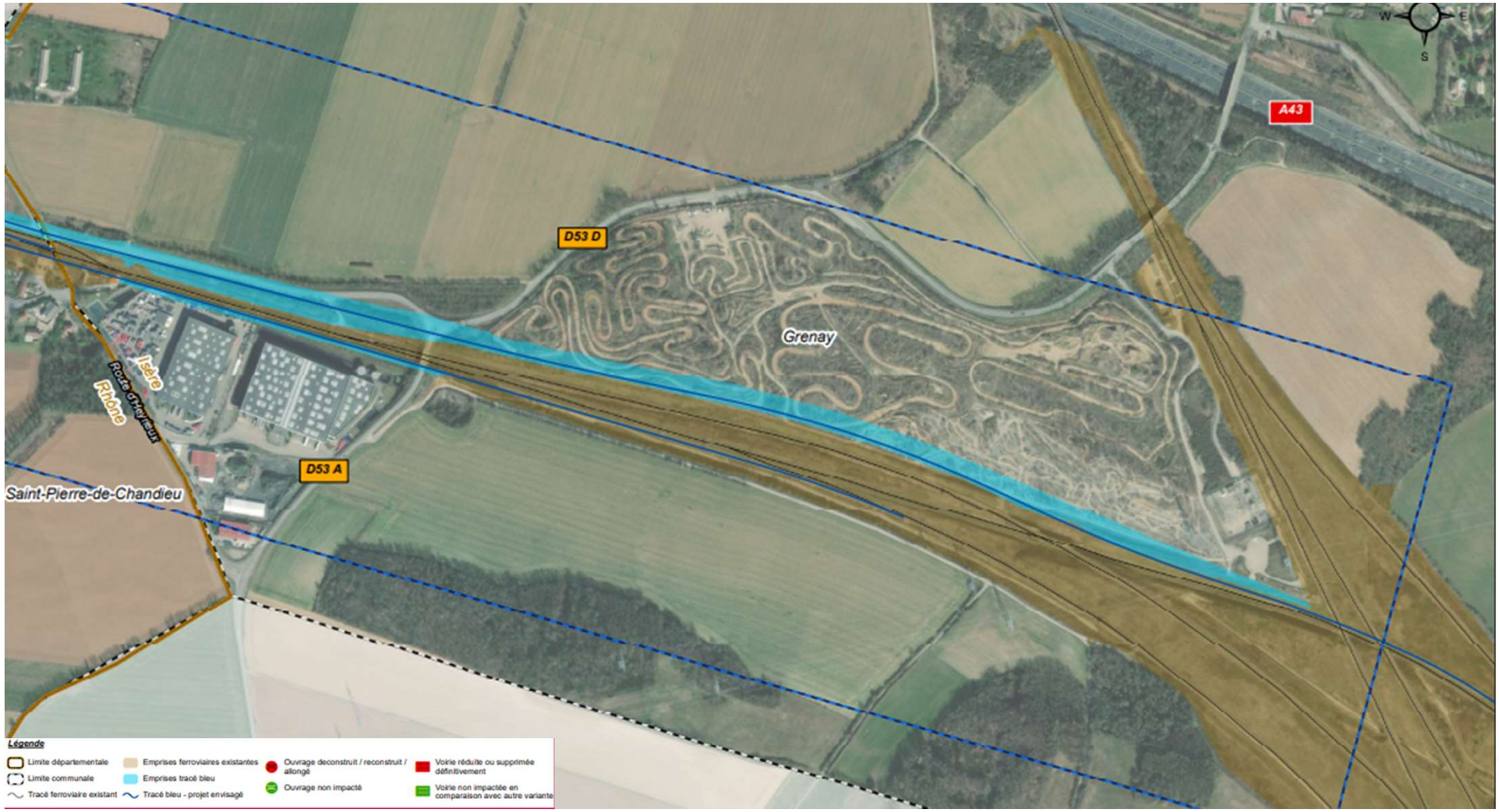
VARIANTE BLEUE
Tronçon Saint-Pierre de Chandieu – Grenay 3/4



VARIANTE ROUGE
Tronçon Saint-Pierre de Chandieu – Grenay 4/4

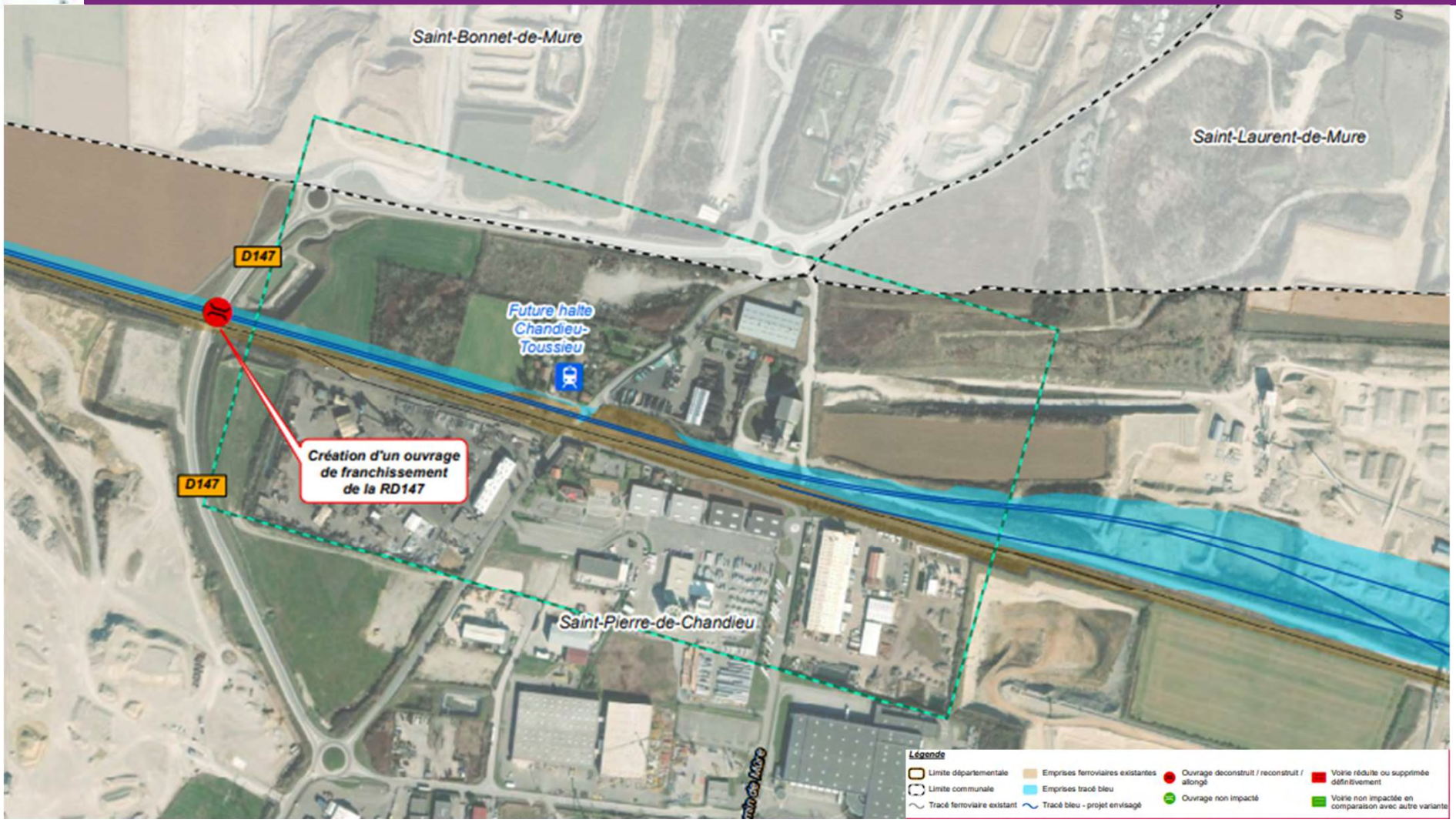


VARIANTE BLEUE
Tronçon Saint-Pierre de Chandieu – Grenay 4/4



VARIANTE ROUGE
ZOOM GARE – PORTES DU DAUPHINÉ

VARIANTE BLEUE
ZOOM GARE – PORTES DU DAUPHINÉ



POUR LA SUITE

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

5 min

POUR LA CONCERTATION QUI S'OUVRE

- **Informez-vous**
- **Venez échanger et travailler avec SNCF Réseau**
- **Contribuez**

Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

→ Documents d'information

→ Formulaire en ligne pour donner votre avis

→ Formulaire d'inscription aux ateliers et permanences

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	*Atelier*	*3 mai*	*18h30 – 21h*
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Hotline pour s'inscrire aux ateliers ou permanences
06 75 87 18 30

MOT DE LA FIN

Votre appréciation sur cette séance en UN MOT …

Inscrivez-le sur un post-it à coller sur le paperboard

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

ATELIER DE TRAVAIL DU 11 MAI 2023 COMMUNE DE SAINT-PIERRE DE CHANDIEU

COMPTE-RENDU DU DEROULE DE L'ATELIER ET DES CONTRIBUTIONS

VERSION DU 16/05/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté Égalité Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

DATE ET LIEU

11/05/2023	Saint-Pierre-de-Chandieu

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 40 personnes

INTERVENANTS SNCF RESEAU

Jean-François BORELLA	SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes, coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes, en charge de la conduite des études techniques sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise

40 personnes ont participé à l'atelier le 11 mai à Saint-Pierre-de-Chandieu, organisé par SNCF Réseau.

Cet atelier animé par Jennifer WILLIAMSON, cabinet Nicaya Conseil, s'est déroulé comme suit :

- Mot d'accueil par Raphaël IBANEZ, maire de Saint-Pierre-de-Chandieu
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet et diffusion d'une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l'État
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay qui font l'objet de la concertation publique
- Temps d'échange avec les participants
- Atelier de travail pour mettre en évidence les points forts, les points faibles et les points d'attention de chacune des variantes proposées
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de l'atelier

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

1- PROPOS INTRODUCTIFS

Monsieur IBANEZ, maire de Saint-Pierre-de-Chandieu, accueille les participants et introduit l'atelier :

- Souhaite la bienvenue aux participants à l'atelier organisé par SNCF Réseau relatif au projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay ;
- Evoque la complexité pour rentrer sur la métropole de Lyon et nécessité d'ajouter un mode de transport lourd pour y palier, dans le cadre d'un RER à la lyonnaise ;
- Souligne que l'agrandissement de la zone d'activité passe par l'ouverture de la gare et la mise à 4 voies est nécessaire pour augmenter le trafic et la capacité ;
- Précise que la suppression des passages à niveau, actuellement à l'étude, fait l'objet d'une autre démarche, et qu'il y a plusieurs sujets imbriqués, par exemple la protection de la zone de captage, …
- Précise qu'il est pour le doublement des voies, et que les élus du territoire sont pour, évidemment pas à n'importe quel prix. Il a vu les scénarios et comprend que cela puisse nourrir des inquiétudes, mais c'est tout l'objet de la concertation d'aujourd'hui.
- Il conclut que pour lui, le projet est bénéfique afin que la commune de Saint-Pierre-de-Chandieu ne soit pas un territoire isolé, et souhaite aux participants un bon atelier.

Jennifer WILLIAMSON, Nicaya Conseil, remercie M. le maire pour son introduction et présente le rôle des garants de la Commission du Débat Public, avant de passer la parole à SNCF Réseau pour la présentation du projet.

2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL (SNCF Réseau) présentent le contexte et les objectifs du projet (*cf. diaporama partagé)* :

- SNCF Réseau a pour principaux rôles de proposer un réseau ferroviaire de qualité et d'apporter des réponses adaptées aux besoins des différentes Autorités Organisatrice des Mobilités et à ceux des entreprises ferroviaires.
- Pour cela, SNCF Réseau travaille quotidiennement pour maintenir, régénérer, moderniser et développer le réseau ferroviaire.
- Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les objectifs de SNCF Réseau sont d'offrir une alternative décarbonée et durable pour les mobilités des personnes et des marchandises et de faciliter les déplacements du quotidien et longue distance.

- La région lyonnaise est un cœur névralgique ferroviaire régional, national et européen pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- Elle est aujourd'hui confrontée à un besoin croissant de mobilité pour accompagner le développement du territoire.
- Un fort déploiement du trafic ferroviaire constitue ainsi une réponse écologique efficace à ce besoin.
- Suite au débat public de 2019 et dans l'objectif de moderniser et renforcer la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la priorité a été donnée par les décideurs publics (État, Région et Métropole de Lyon) au projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay.
- Ce sont ces partenaires et l'Union Européenne qui financent le programme d'études du projet.
- La mise à 4 voies Saint-Fons -Grenay a donc été pensée afin de doubler les capacités ferroviaires de la ligne existante, au service du report modal voyageurs et fret de la route vers le train : à titre d'illustration un train de marchandises permet d'éviter 45 poids lourds sur la route.

Une vidéo des trois partenaires – Etat, Région et Métropole de Lyon - est ensuite diffusée afin de présenter les positions de chacun concernant le projet de mise à 4 voies et son inscription dans le développement de la mobilité au sein de l'aire lyonnaise.

3- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

3- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL présentent les différents éléments techniques constitutifs du projet et notamment les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau (*cf. diaporama partagé et cartes détaillées de tracé)*.

Actuellement, environ 200 trains circulent en moyenne chaque jour sur la portion ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret.

Ce tronçon est aujourd'hui saturée ce qui explique l'importance de construire des voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides et les trains lents sur des voies différentes.

Le coût prévisionnel du projet s'élève à 1,06 Milliards d'euros et la phase d'étude réalisée à ce jour a été financée à hauteur de 6,5 Millions d'euros par les différents partenaires.

A ce stade, la démarche de SNCF Réseau consiste à rechercher les variantes envisageables en cherchant à éviter au maximum les impacts sur l'environnement. En effet, la méthodologie appliquée par SNCF Réseau est de partir d'un champ des possibles très large avec pour seule contrainte de rester à proximité du tracé actuel afin de pouvoir réaliser des communications ferroviaires entre les différentes voies.

Le projet consiste donc à insérer une ou deux voies sur un linéaire d'une vingtaine de kilomètres tout en choisissant le tracé qui évitera ou limitera le plus les impacts.

Les deux variantes (rouge et bleue) au nord et au sud du tracé actuel sont présentées aux participants ainsi que la méthode qui a permis d'aboutir à ces 2 propositions. Il s'agit d'un procédé en entonnoir qui a consisté à éliminer les variantes qui n'étaient pas satisfaisantes du point de vue technique et de leur insertion.

Le tracé rouge avait déjà été étudié avant le débat public de 2019 pour démontrer que le projet de mise à 4 voies Saint Fons - Grenay était un projet techniquement réalisable.

Le tracé bleu a par la suite été pensé comme une alternative en matière d'insertion du projet dans son contexte territorial.

A travers cette concertation, SNCF Réseau souhaite recueillir des contributions des participants sur les points forts, points faibles et points d'attention des variantes afin de compléter son analyse multicritères pour retenir un tracé et poursuivre les études dans une logique d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts.

Suite à cette présentation, SNCF Réseau commente une vidéo représentant un survol aérien des deux tracés proposés à la concertation publique.

4- TEMPS D'ECHANGE AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants formulent leurs remarques, questionnements et contributions sur le projet et les enjeux de la concertation :

- Gilles RENEVIER, président de la fédération Fracture :
  - Exprime son opposition au projet
    - Considère que les quatre voies permettront la multiplication massive du fret car elles se grefferont plus tard au Lyon-Turin puis au CFAL Nord ;
    - Pense qu'en conséquence, les voies seront occupées par le fret et le gain pour la région sera quasi nul ;
  - Demande que la réalisation du CFAL sud, le long de la LGV, soit priorisée en visant une mise en service en même temps que la mise à 4 voies St-Fons – Grenay : solution faisable car il s'agit d'un projet demandant le même budget mais étant bien moins impactant ;
  - Quitte ensuite l'atelier pour montrer son désaccord et invite les participants à le suivre → deux autres personnes quittent la salle.

- SNCF Réseau
  - Précise que le projet de mise à 4 voies St-Fons – Grenay est un invariant identifié à l'issue du débat public 2019, c'est-à-dire un projet nécessaire dans tous les scénarios de développement de la capacité de l'étoile ferroviaire :
    - Le développement des circulations ferroviaires nécessite une augmentation de la capacité et de la fréquence des trains qui ne peut s'effectuer sans la création d'un passage à 4 voies notamment pour permettre aux trains rapides de doubler les trains plus lents.

- Ajoute que le CFAL sud est identifié dans le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, qui donne une feuille de route de déploiement des projets ferroviaires, et qu'il appartient à date au gouvernement de décider.

- Gérard LAROZE, président d'APACHE
  - Interroge SNCF Réseau sur les risques liés aux différentes circulations : marchandises et voyageurs ainsi que sur les responsables en cas d'accident.

- SNCF Réseau
  - Précise que le transport ferroviaire de marchandises est de loin le plus sûr, le nombre annuel d'accidents routiers en France étant bien plus important (un rapport de 1/500 environ).
- Joël DUBOS, vice-président de la FNAUT AURA, Vice-président de DARLY
  - Indique être favorable au projet ;
  - Exprime la nécessité de passer à 4 voies pour améliorer les déplacements du quotidien, limiter l'engorgement en développant un RER à la lyonnaise ;
  - Souhaite cependant aussi que le CFAL soit réalisé entièrement (nord et sud) afin que le projet de mise à 4 voies ne soit pas substitué au CFAL dont la date de mise en service ne cesse de reculer ;
  - Pense que le seul le CFAL permettra de sortir le fret de la Part Dieu ;
  - Demande aussi à ce que tous les raccordements aux grands projets soient réalisés par exemple au Lyon-Turin et que des dessertes locales soient réalisées afin de desservir l'est lyonnais à partir de la gare de Lyon Saint-Exupéry dans l'objectif de contribuer au développement de la toile ferroviaire ;
  - Ajoute qu'une demande a déjà été formulée pour raccorder de manière fluide les gares de Perrache, Part-Dieu et St-Exupéry.

- Pierre BLANCHET
  - Indique qu'il est pour le doublement des voies, qui permettra de développer le RER, mais contre le CFAL, qui fera circuler plus de marchandises devant le collège de Saint-Pierre-de-Chandieu ;
  - Suggère que la gare de St-Exupéry devienne une gare internationale, et ajoute qu'il est pour le Lyon-Turin mais pas pour son raccordement à la ligne Saint-Fons – Grenay. En supprimant ce raccordement, on éviterait la réalisation de sauts de mouton ;
  - Demande s'il est possible de superposer les voies afin d'optimiser au mieux l'insertion du projet dans l'environnement territorial et éviter au maximum la mobilisation des terres agricoles ?

- SNCF Réseau :
  - Précise que des voies aériennes nécessiteraient la mise en place d'un ouvrage d'art (pont) sur l'ensemble du linéaire :
    - Son dimensionnement devrait être en rapport avec le flux des trains et leur vitesse ;
    - Les emprises de soutènement à prévoir sont importantes ;
  - Explique pourquoi une voie de chaque côté prendrait plus de place car impliquant :
    - Le maintien de pistes (chemins) pour les agents de maintenance, autour des voies existantes et autour de chaque voie rajoutée (soit 4 pistes au lieu de 3 par rapport aux solutions proposées) ;
    - L'ajout d'une rangée de poteaux caténaires de part et d'autre de chaque voie rajoutée (soit 2 rangées supplémentaires par rapport aux solutions proposées) ;

- Par 1 km (en alignement), la mise en place d'une voie de chaque côté consommerait environs 1,8 Ha contre 1,3 dans les solutions proposées à la concertation (écart d'environ 40%)

5- ATELIER DE TRAVAIL : POINTS FORTS, POINTS FAIBLES ET POINTS D'ATTENTION DE CHACUNE DES VARIANTES PROPOSEES

Durant cette séquence, les participants ont analysé collectivement variantes rouge et bleue dans la section concernant le territoire de la commune de Saint-Pierre-de-Chandieu.

Ces contributions portent respectivement sur chacune des 2 variantes et pour certaines sont communes aux deux variantes.

Contributions concernant la variante rouge :

- Questionnements sur les circulations et leurs rétablissements :
  - Comment franchir la voie ferrée ?
  - Si les passages à niveau sont supprimés, comment sera-t-il possible de franchir les voies pour livrer des céréales ?
  - Il conviendra de reconstituer les chemins de terre ;
  - Chemin de la Fouillouse : passage souterrain routier pas assez large ;
- La zone entre les voies sera-t-elle accessible ?
- Le site OXYANE est une installation industrielle très importante dont le déplacement apparaît très complexe et peu envisageable a priori ;
- Les bassins de rétention existants ont déjà pris beaucoup de place sur les terres agricoles ;
- Des réseaux d'irrigation sont susceptibles d'être impactés : il sera important de prévoir de les déplacer :
  - Réseau d'irrigation SMHAR + ASAVAL D'OLON + ASA Plaine Lyon Dauphiné ;
- A quoi correspond la zone rouge sur la carte : uniquement aux voies ou également à la compensation ?
  - SNCF Réseau a pu préciser qu'il s'agissait uniquement des voies ;
- La surface consommée apparaît très importante :
  - 40 – 65 ha pour les installations ferroviaires uniquement, hors mesures compensatrices (nouveau silo, …) ;
  - Questionnement sur le besoin d'un foncier aussi large :
    - Sentiment que le tracé n'est pas optimisé ;
    - Quelles optimisations possibles ?
  - Sans le CFAL pas besoin d'une telle emprise et sans remettre en cause le doublement de voies si on le réserve aux voyageurs ;
  - Le tracé bleu apparaît moins consommateur de terrains au niveau du saut-de-mouton ;

- Questionnement sur le positionnement des voies : sont-elles en déblai ? quelles incidences pour l'hydrogéologie ?
- Questionnement sur la coordination avec le SAGE.

Points forts, points faibles et points d'attention identifiés sur la variante bleue :

- Coopérative OXYANE :
  - Cellules de stockage (installation Classée Protection de l'Environnement) impactées : tout le site est impacté avec son accès ;
  - Impact qui en résulte pour les adhérents (agriculteurs) : impossible de récolter et d'apporter le produit des récoles (fin août notamment) :
    - Importance que cela ne se traduise pas par une suppression de l'ensemble de l'activité agricoles : amont et aval ;
  - Impacts sur les circulations agricoles ;
  - Impacts sur les emprises elles-mêmes (terres productrices qui diminuent la collecte de la coopérative Oxyane) ;
  - Oxyane : activité de distribution d'intrants pour les agriculteurs (engrais, semences) en plus de la collecte ;
- Autres points d'attention :
  - Attention à la présence de canalisations (ASA/SMAR) : un document détaillé va être adressé à SNCF Réseau ;
  - Précisions à apporter sur le tracé (raccordement) vis-à-vis CFAL nord et sud ;
  - Prendre en considération le déséquilibre économique : perte de production : restructuration des sols, …
  - Prévoir un pont sur le chemin de Satolas en utilisant les terrains non irrigués ;
  - Impacts sur le foncier :
    - Prendre en compte les surfaces agricoles dans les activités économiques ;
    - Enjeux pour les carrières : emprises, compensations environ 8ha pour le stockage + Importance des bacs de décantations des boues ;
    - La variante bleue semble de moindre impact foncier avec toutefois des implications fortes : pourquoi avoir besoin d'autant de surface ?
  - Suppression PN 13 (projet spécifique) : importance que les nouveaux ponts soient réalisés avant la suppression.

Points forts, points faibles et points d'attention identifiés communs aux variantes :

- A l'horizon 2050 : a-t-on la certitude que les gens prendront plus le train ?
  - Malgré l'argument écologique, les retards de la SNCF ne permettent pas de proposer une alternative fiable ;
  - SNCF a également des problèmes de fiabilité à cause des grèves ;
- Mobilisation du foncier agricole :
  - Forts impacts sur les surfaces agricoles ;
  - Les impacts sont forts sur les exploitations (et leurs projets d'avenir) ;
  - On peut être exploitant et ne pas être opposé au projet à condition de le faire bien (pas comme sur la suppression du PN 11) ;
  - Quel sera le devenir des parcelles agricoles impactées ?
  - Comment transmettre les terres impactées à la nouvelle génération ?
  - L'approche de SNCF Réseau vis-à-vis des agriculteurs manque de considération et de souplesse : que vont devenir les agriculteurs dont les terres sont impactées par le projet ?
  - Les travaux et infrastructures sont trop souvent envisagés dans les zones agricoles car cela coûte moins cher ;

  - Comment investir à long terme dans des terrains qui vont être impactés ?
  - Les agriculteurs reçoivent des contraintes de tous les côtés : routière, ferroviaire, trame bleue, trame verte
    - Comment les agriculteurs peuvent-ils travailler et continuer de nourrir la population ?
  - Comment les agriculteurs seront-ils indemnisés ?
  - L'indemnisation est-elle comprise dans le coût estimatif du projet ?
- Infrastructures
  - N'y-a-t-il pas de goulot d'étranglement pour rejoindre Grenoble ?
  - Va-t-on refaire le paysage tous les 20 ans ?
  - Importance d'expliciter les profils en travers afin de permettre d'identifier si le projet est en déblai ou en remblai ?
  - Infrastructures connexes : comment et quelles emprises supplémentaires de part et d'autre des infrastructures ?
  - Pourquoi parler d'un doublement des voies lorsqu'on les triple ?
    - SNCF Réseau a pu préciser qu'il s'agit d'un doublement des voies de Vénissieux à l'entrée de Saint-Pierre de Chandieu, et d'un échangeur au niveau de Saint-Pierre de Chandieu, et effectivement sur cette dernière zone il y a plus que l'ajout de 2 voies il faut réduire à tout prix les emprises ;
- Est-ce que la pollution sonore et vibrations seront étudiées et feront l'objet de protections ?
- Gare de Saint-Pierre de Chandieu :
  - Position de la gare très/trop excentrée ;
  - Parking prévu pour la gare accessible uniquement en voiture depuis Saint-Pierre-de-Chandieu ;
- Irrigation :
  - Canalisations d'irrigation existantes en fonte :
    - Courants vagabonds et CEM ;
  - Droit d'irrigation rattaché au foncier : SNCF va-t-il acquérir des droits d'irrigation ?
  - ASA : si SNCF devient propriétaire sur des terrains, devient-elle membre de fait des ASA ?
  - Sujet de l'irrigation / SAGE plaine d'Heyrieux ;
  - Evaluer si cela coûte moins cher de passer les canalisations collectives d'irrigation sur les ponts plutôt que sous les ponts ;
  - Prendre en compte les projets suspendus (irrigation) ;
- Passages à niveau :
  - Les suppressions de passages à niveau sont consommatrices de surfaces agricoles (notamment PN 11) ;
  - Attention à la superposition des projets passages à niveau et mise à 4 voies ;
  - Question sur la suppression des passages à niveau existants et accès au site ;
  - Exemple PN 11 : ne pas consommer de l'espace agricole pour rien → étudier les meilleures solutions ;
- Carrières : caractère vital des matériaux pour la population et l'économie locale :
  - Accueil de matériau inerte pour combler les carrières ;
  - Exutoire : embranché voire multimodal ;
  - Besoin de visibilité de la terre sur les emprises à exploiter en priorité ;
  - Carrière du Cheval Blanc :
    - La variante rouge au total apparaît avoir un plus fort impact ;

        - Carrières Cheval blanc – passerelles : 0,5 million de tonnes passe par la passerelle imposée par SNCF, les deux tracés l'impactant, que propose SNCF Réseau comme ouvrage pour la remplacer ?
- Captage des 4 chênes : quelle protection vis-à-vis du captage proche ?
- CFAL :
    - CFAL est-il toujours un projet envisagé ?
- SNCF Réseau précise que le projet est toujours d'actualité mais qu'il ne sera pas simultané au projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay notamment pour des raisons de financement (difficile de mobiliser simultanément des ressources financières) :
    - CFAL : qu'en est-il du projet CFAL Sud le long de la LGV ?
        - Qu'en est-il du chiffrage ?
        - Quels impacts ?
        - Contre le tracé sud par Saint-Pierre-de-Chandieu mais pour le tracé longeant la LGV ;
        - Qu'en est-il des populations le long de la LGV ?
    - Très large emprise de 2km à l'est de Saint-Pierre-de-Chandieu : prépare le CFAL sud qui conserve l'hypothèse dissimulée de transit de fret et l'abandon du tracé le long de la LGV
- Dans les impacts on parle de « l'humain » :
    - Qu'en est-il des « impacts économiques » ?
    - Qu'en est-il du chiffrage de l'indemnisation du déplacements/relocalisation des entreprises ?
- Position sur le projet
    - Pas de tracé rouge, pas de tracé bleu : pas de fret sur la zone, à prévoir avec un CFAL sud le long de la LGV ;
    - Consensus sur le doublement de la voie au bénéfice des voyageurs à l'exclusion du trafic de fret :
        - Comment alimenter la zone de fret de Vénissieux si pas de possibilité de faire circuler des trains fret sur l'axe ?
    - Favorable au projet qui a le moins d'impact foncier ;
    - Manque de cohérence sur les projets :
        - Est-il envisageable de créer une structure pour y remédier ?

6- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE LA REUNION

SNCF Réseau remercie les participants et les invite à participer aux permanences se déroulant à Saint-Pierre-de-Chandieu, le cas échéant aux ateliers programmés dans les autres communes ainsi qu'à la réunion de clôture de la concertation qui se tiendra le 1er juin 2023 à St-Priest.

7- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT EMARGE

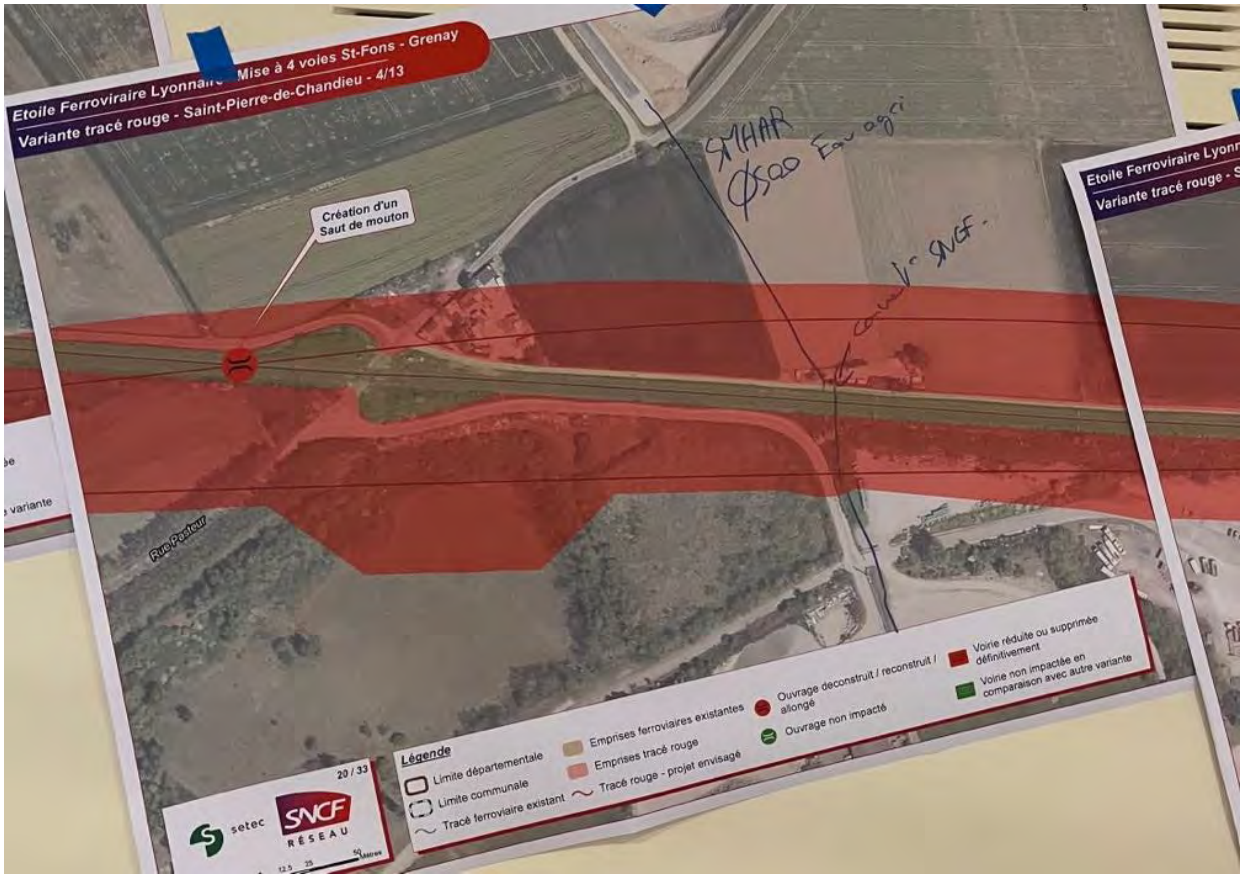
Nom Prénom	Organisme - Institution
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
Raphaël IBANEZ	Maire de Saint-Pierre-de-Chandieu
HORTAIL Alain	Les Carrières du Cheval Blanc
DAFFLON Laurent	
GUICHARD Christian	Phimanial
NICOLIER Danielle	
LEROY Robert	
HORTAIL Cédric	Les Carrières du Cheval Blanc
FLORET Guillaume	
LARDON Dominique	
YAGHLIAN Laurence	
RIBEZ Jean-Paul	
VERJUS Delphine	
BETON Magaly	
LAURENT Fréderic	
FRANCES Martial	
BLANCHET Pierre	
MANCEAU Anthony	
RENEVIER Gilles	Président de la fédération FRACTURE
DUMONT Stéphane	
VIAL Gaëtan	
BAILLY Agnès	
CRASSARD Cédric	
THOMAS Laurent	
LAROZE Gérard	Président APACHE
BLANCHET Adrien	
CANTINI Thierry	Ville de Saint-Priest
CROST Didier	
BOIVINEDU Manif	

KRAAK Nicolas	
VIGNAT Sylviane	
PIOLAT Serge	
LALICHE Romain	
QUINON Paul	
PRUDHOMME Florence	
VIAL Martial	Coopérative Dauphinoise
BARTHALAY Grégory	
DUBOS Joël	Vice-Président FNAUT AURA
COMPTE Raphaël	
BENET Michel	
MATHY Serge	
BELLATON Paul	Cemex
WILLIAMSON Jennifer	Nicaya Conseil
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil

8- ANNEXES

Annotations réalisées par les participants sur le tracé rouge :

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 3/13
Chemin de la Fouillouse
Etoile Ferroviraire Lyonnaire
Variante tracé rouge - Saint-
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
19 / 33
setec
SNCF RÉSEAU
0 12.5 25 50 Mètres


Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 4/13
Création d'un Saut de mouton
Rue Pasteur
Etoile Ferroviraire Lyonn
Variante tracé rouge -
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
20 / 33
setec
SNCF RÉSEAU
0 12.5 25 50 Mètres

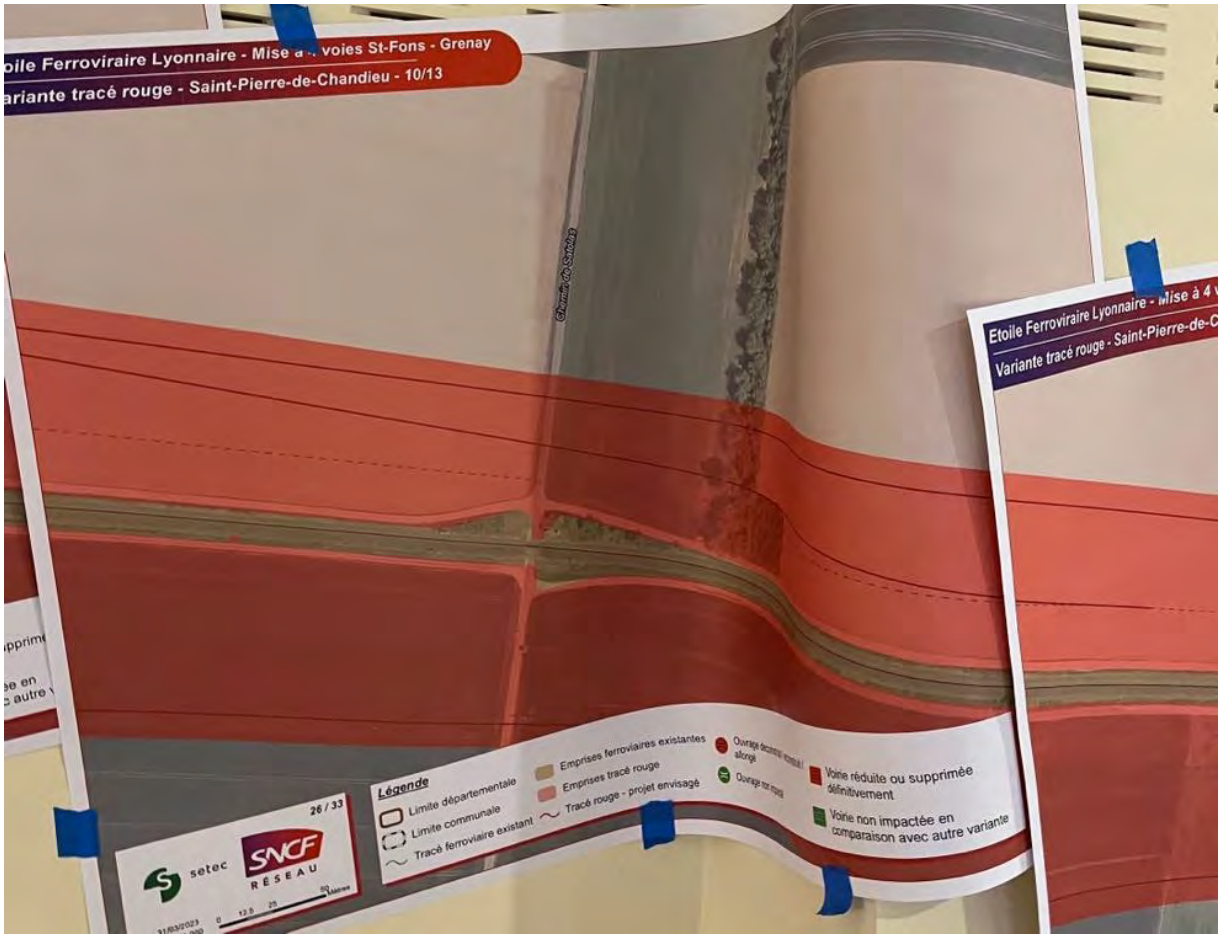
Etoile Ferroviaire Lyonnais - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 5/13
D147
Création de 2 ouvrages pour le franchissement de la RD147
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
21 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

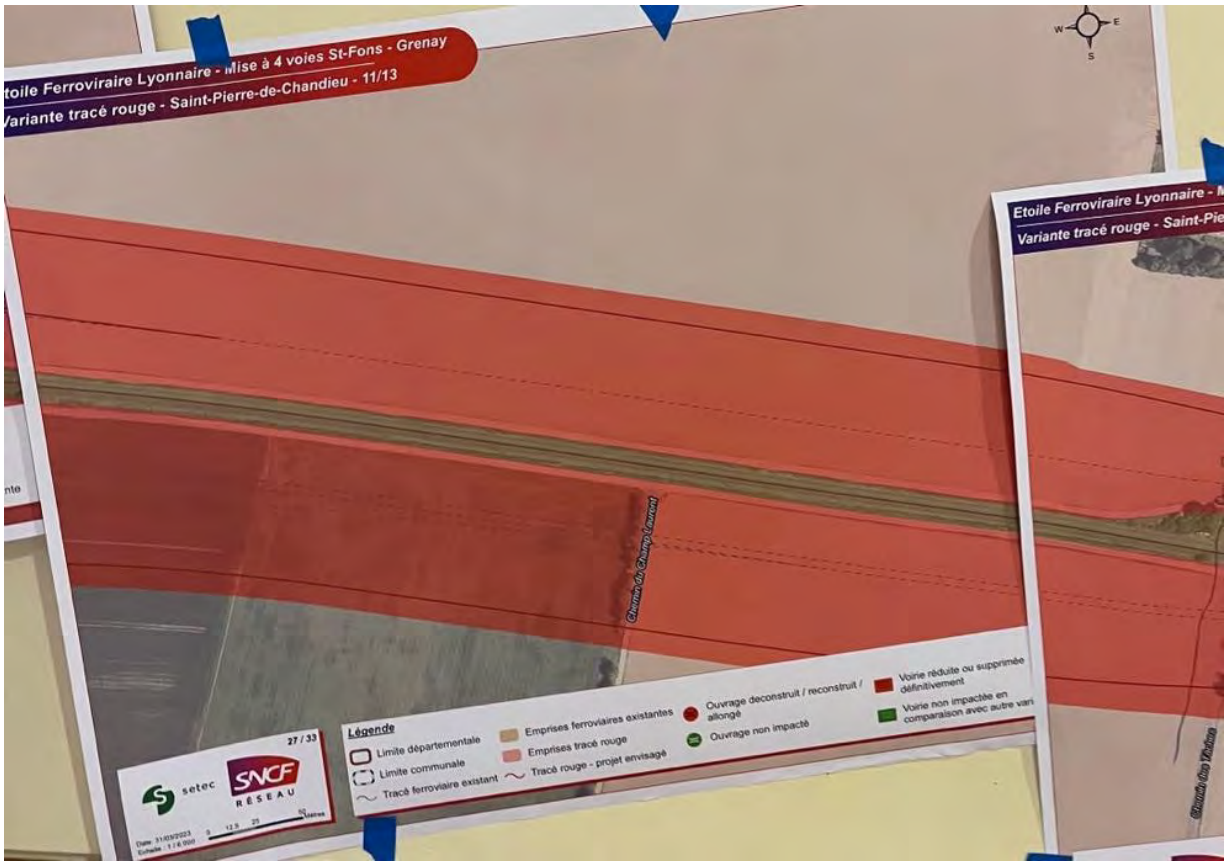
Etoile Ferroviaire Lyonnais - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 6/13
Future halte Porte du Dauphiné
P.A. les Portes du Dauphiné
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
22 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 7/13
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre va
23 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 8/13
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
24 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

oile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
ariante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 9/13
Etoile Ferroviraire Lyonnaire
Variante tracé rouge - Saint
Raccordement CFAL
25 / 33
setec
SNCF RÉSEAU
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimé définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre


Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 10/13
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
26 / 33
setec
SNCF RÉSEAU


Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 11/13
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre vari
27 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Pierre-de-Chandieu - 12/13
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
setec
SNCF RÉSEAU

Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
setec
SNCF RÉSEAU

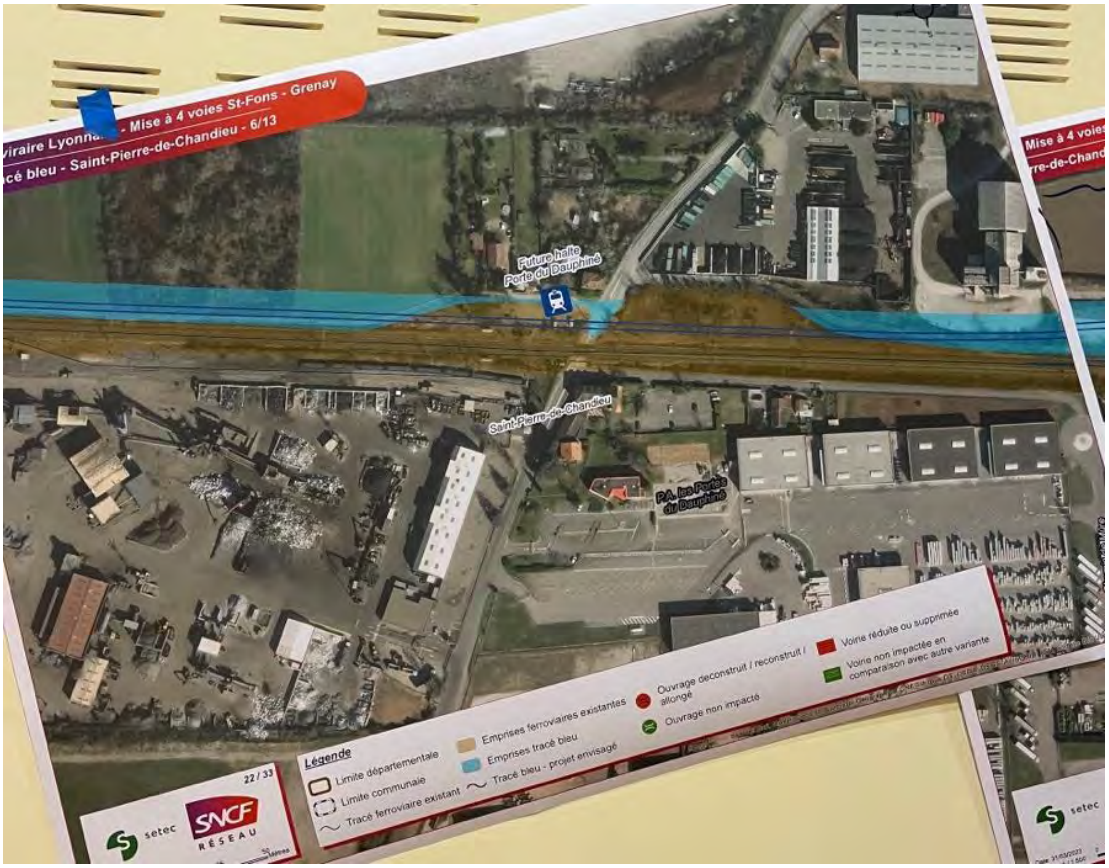
Annotations réalisées par les participants sur le tracé bleu :

Saint-Pierre-de-Chandieu
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
setec
SNCF RÉSEAU
18 / 33

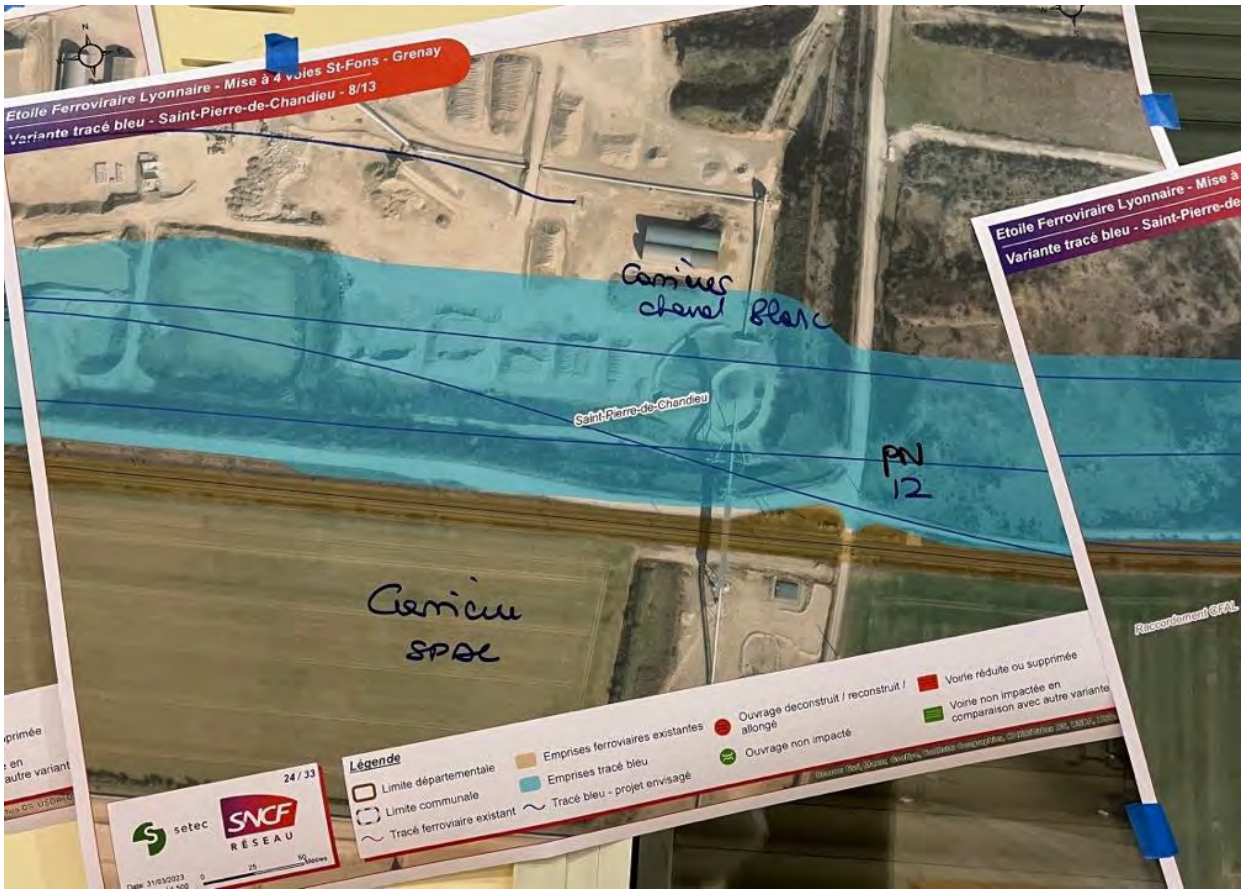
Saint-Pierre-de-Chandieu
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
setec
SNCF RÉSEAU
19 / 33

onnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Saint-Pierre-de-Chandieu - 4/13
Saint-Bonnet-de-Mure
Rétablissement Pont Rue paster à l'étude
Etoile Ferroviraire Lyonnais
Variante tracé bleu - Saint-Pier
projet suspendu ?
Saint-Pierre-de-Chandieu
Rue Paster
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
20 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

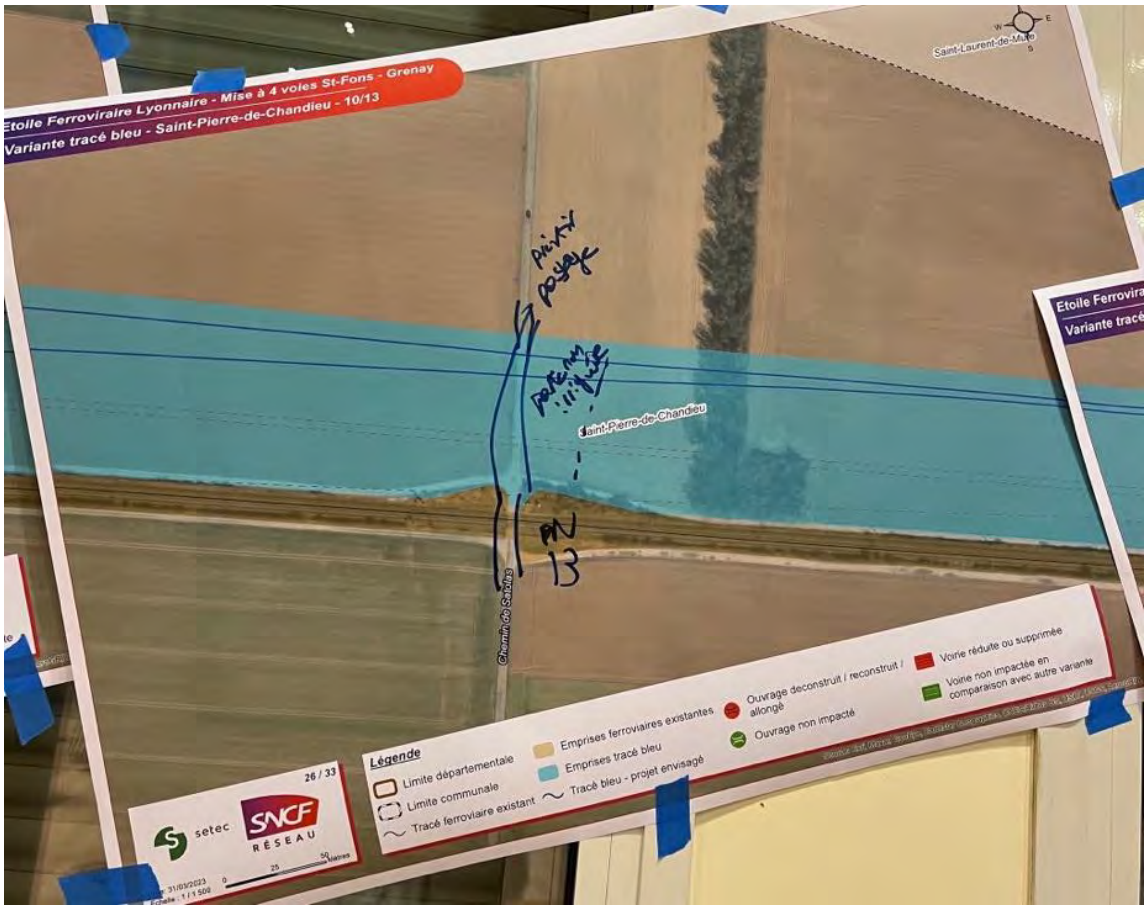
aire Lyonnais - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
é bleu - Saint-Pierre-de-Chandieu - 5/13
Création d'un ouvrage de franchissement de la RD147
D147
Saint-Pierre-de-Chandieu
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
21 / 33
SNCF


Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Saint-Pierre-de-Chandieu - 6/13
Future halte Porte du Dauphiné
Saint-Pierre-de-Chandieu
P.A. du Parvis du Dauphiné
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
22 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

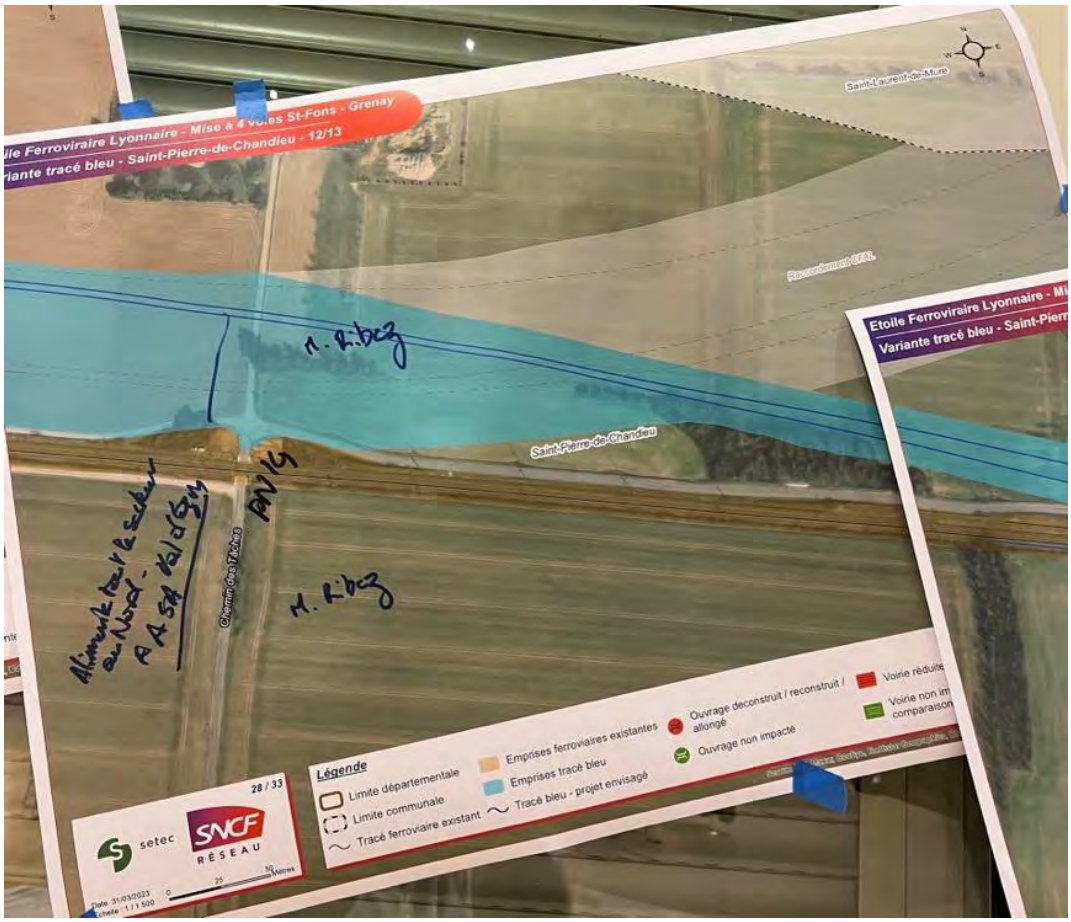
Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Saint-Pierre-de-Chandieu - 7/13
Etoile Ferroviaire Lyonnaise
Variante tracé bleu - Saint-P
Saint-Pierre-de-Chandieu
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
23 / 33
setec
SNCF RÉSEAU


Etoile Ferroviaire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Pierre-de-Chandieu - 8/13
Saint-Pierre-de-Chandieu
PN 12
Raccordement CFAL
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
setec
SNCF RÉSEAU
24 / 33

Ferroviaire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Pierre-de-Chandieu - 9/13
Saint-Pierre-de-Chandieu
Raccordement CFAL
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
setec
SNCF RÉSEAU
25 / 33


Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Pierre-de-Chandieu - 10/13
Saint-Laurent-de-Mure
Saint-Pierre-de-Chandieu
Chemin de Satolas
26 / 33
setec
SNCF RÉSEAU
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Pierre-de-Chandieu - 11/13
Saint-Pierre-de-Chandieu
Chemin du Champ Laurent
27 / 33
setec
SNCF RÉSEAU
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée


Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Pierre-de-Chandieu - 12/13
Saint-Laurent-de-Mure
Saint-Pierre-de-Chandieu
Chemin des Tuchins
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite
28 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Pierre-de-Chandieu - 13/13
Saint-Pierre-de-Chandieu
Grenay
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante
29 / 33
setec
SNCF RÉSEAU

SNCF Réseau
Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
78 rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

2.2.4 Atelier de Mions le 15/05/2023

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

Mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Atelier du 15 mai 2023 – Mions

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

UNION EUROPEENNE

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

DÉROULÉ DE LA SÉANCE

Horaires	Séquences
19h00 - 19h15	○ Introduction
19h15-19h45	○ Des mobilités décarbonées au service de l'amélioration des transport des voyageurs et marchandises ○ Décisions prises suite au débat public de 2019 sur l'EFL ○ Le projet de mise à 4 voies St-Fons - Grenay ○ Les variantes d'implantation de voies nouvelles sur le secteur
19h45 – 20h15	• *Echanges*
20h15 – 21h00	○ Travail en atelier sur chaque variante ○ Partage des contributions
21h00 – 21h10	• Clôture

RÈGLES DE SAVOIR ÊTRE POUR LA RÉUNION

Règles de base

- Respect
- Ecoute
- Bienveillance
- Pas de jugement
- Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes à la fin

Considérez la perspective puis argumentez

QUELQUES CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

- Les échanges sont enregistrés → synthèse de la séance
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis

MOT D'ACCUEIL

M Claude COHEN

Maire de Mions

LES GARANTS

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Jean-Claude RUYSSCHAERT
Barbara SERRANO
barbara.serrano@garant-cndp.fr
jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

CNDP, une entité indépendante
La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Notre rôle

Défendre le droit à l'information et à la participation du public…

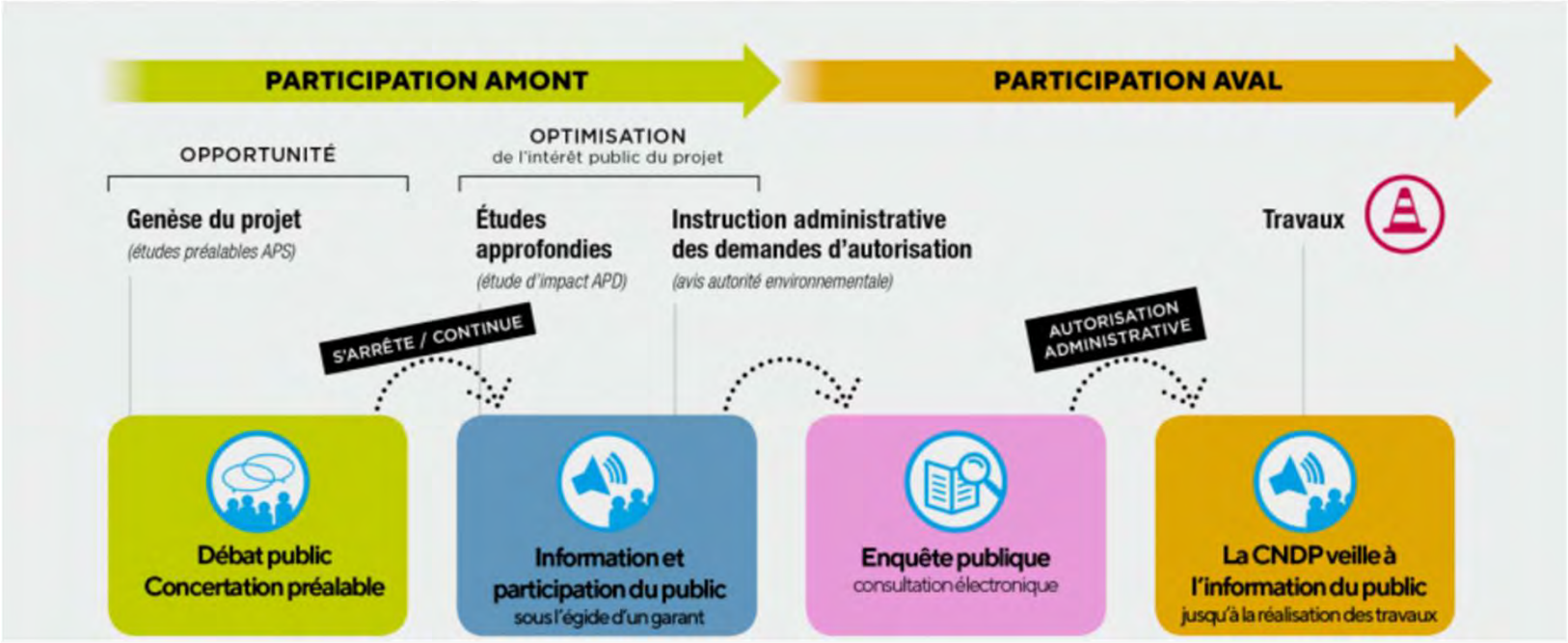
La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « **droit au débat** » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Notre autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets .

LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

… sur l’élaboration des projets ayant un impact sur l’environnement

La participation garantie par la CNDP intervient **dès l’origine d’un projet** jusqu’à l’enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient dès l’origine, à un moment où il est encore possible d’y renoncer, de le modifier, où l’on peut interroger le “pourquoi ?” et pas seulement le “comment ?”. Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l’information et à la participation du public jusqu’à l‘enquête publique.



Nos valeurs

Ces valeurs sont issues de la loi et de l'expérience de la participation du public depuis 1995

- ✓ **L'indépendance**
- ✓ **La neutralité**
- ✓ **La transparence**
- ✓ **L'égalité de traitement**
- ✓ **L'argumentation**
- ✓ **L'inclusion**

MA PAROLE A DU POUVOIR

INTRODUCTION

L'ETOILE FERROVIAIRE LYONNAISE ET LE DÉBAT PUBLIC DE 2019

Jean-François BORELLA
Catherine ULRICH – MICHEL

SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

DÉCARBONER LES MOBILITÉS POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

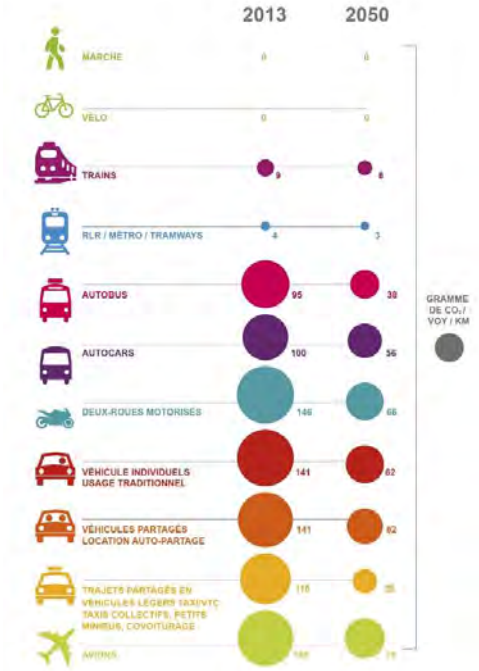
- **Offrir une alternative décarbonée et durable aux modes de mobilité actuels**
  - Voyageurs
  - Marchandises
- **Faciliter les déplacements du quotidien et longue distance**

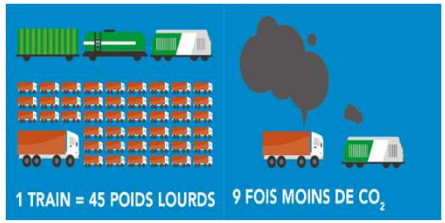
AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ DES TRAINS

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS EN TRAIN POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

AMÉLIORER LE CONFORT À BORD DES TRAINS ET DANS LES GARES

AUGMENTER LE NOMBRE DE TRAINS





CONTEXTE TERRITORIAL AUVERGNE RHÔNE-ALPES

- Région Auvergne-Rhône-Alpes
  - 8 millions d'habitants
  - Parmi les plus vastes et plus peuplées d'Europe
  - Carrefour de grands axes de communication européens et français

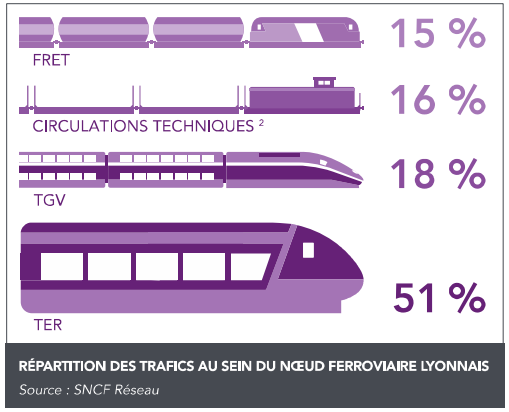
- Une métropole de Lyon très dynamique
  - Au cœur d'un réseau de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Mâcon, Roanne, …

- Des besoins croissants de mobilité des personnes et marchandises

- Besoin de réponses cohérentes avec
  - Enjeux climatiques
  - Qualité de vie des habitants
  - Attractivité du territoire

UNE ETOILE FERROVIAIRE SATURÉE

- **Une étoile ferroviaire de Lyon congestionnée**
  - Près de 1 200 trains / jour
  - Plafonnement à 70 trains / heure max depuis 2005
  - Nombreux retards et annulations et pas de possibilité d'accueillir de nouveaux trains



RÉPARTITION DES TRAFICS AU SEIN DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS
Source : SNCF Réseau

- **Réponses des financeurs Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, UE et de SNCF Réseau**

1. **Agir à court terme**
   → **plan d'investissement de 310 M€** 2015-2025 → restaurer la régularité

2. **Préparer l'avenir**
   → **déterminer les investissements nécessaires pour développer le réseau et accueillir plus de trains** projets structurants d'infrastructure
   - Un débat public en 2019 pour partager les enjeux et définir les grandes orientations

DÉCISIONS DE SNCF RÉSEAU DU 11 DÉCEMBRE 2019
SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

- **Moderniser l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise dès à présent**
- **Imaginer un service ferroviaire express métropolitain** tout en tenant compte de l'ensemble des besoins : fret, voyageurs longue distance, régionaux et péri-urbains
- **Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure**
  → 1 priorité partagée : mettre à 4 voies la section Saint-Fons – Grenay
- **Associer les élus, associations, usagers et habitants du territoire à cette démarche pour préparer l'avenir**

UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS

OBJECTIFS

2 fois plus de périurbains

2 fois plus de TGV

2 fois plus de fret

De 2025 à 2030 : 1ers évolutions de service

- Trains du quotidien : sur la 1ère couronne périurbaine : extension les services proposés en heure de pointe aux heures creuses et développer l'amplitude horaire (objectif = 5h – 23h)
- Augmentations progressives de capacité sur la Ligne Grande Vitesse et pour le fret

A partir de 2030 : vers un saut d'offre

- Trains du quotidien : augmentation des fréquences en heure de pointe (objectif cible = ¼ d'heure en heure de pointe)
- 2ème phase d'augmentation de capacité LGV Paris Lyon et de poursuite de l'augmentation de capacité pour le fret

ECOSYSTÈME DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE : OFFRE DE SERVICES ET INFRASTRUCTURES

Clients ferroviaires

Maitrise d'ouvrage
Schémas d'offres
Et infrastructures

Inscription du projet dans le territoire

Industriels, agriculteurs, coopératives, carriers…

COMITE DES GRANDS PARTENAIRES
Etoile Ferroviaire Lyonnaise

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY – VARIANTES

- Une concertation
  - Du 24 avril jusqu'au 4 juin
  - Pour permettre au public de s'informer et s'exprimer sur le projet et sur les **variantes d'implantation des voies nouvelles envisagées**
  - Suivie par 2 garants de la CNDP pour veiller à son bon déroulement
- À l'issue de laquelle SNCF Réseau et les partenaires retiendront une variante préférentielle
- Une nouvelle concertation à horizon fin 2023 portant sur l'insertion de la variante préférentielle
- **Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/**
  - Information sur le projet
  - Modalités de contribution
  - Formulaire en ligne pour donner son avis
  - Formulaire en ligne pour s'inscrire aux permanences et aux ateliers

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

20 min

MÉTROPOLE GRAND LYON

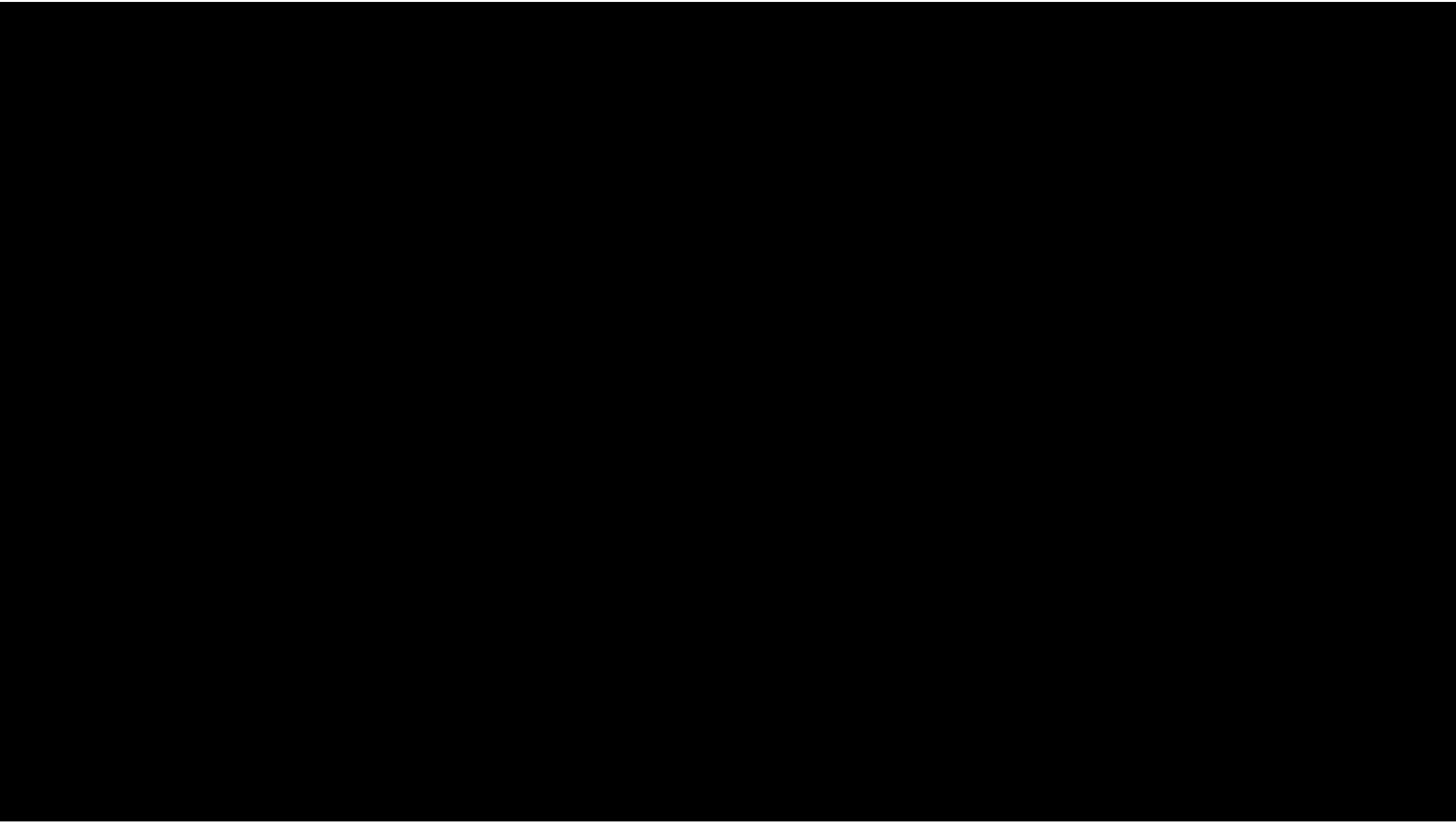
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

POINTS DE VUE DES PARTENAIRES DU PROJET

DEMAIN MIEUX CIRCULER
ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

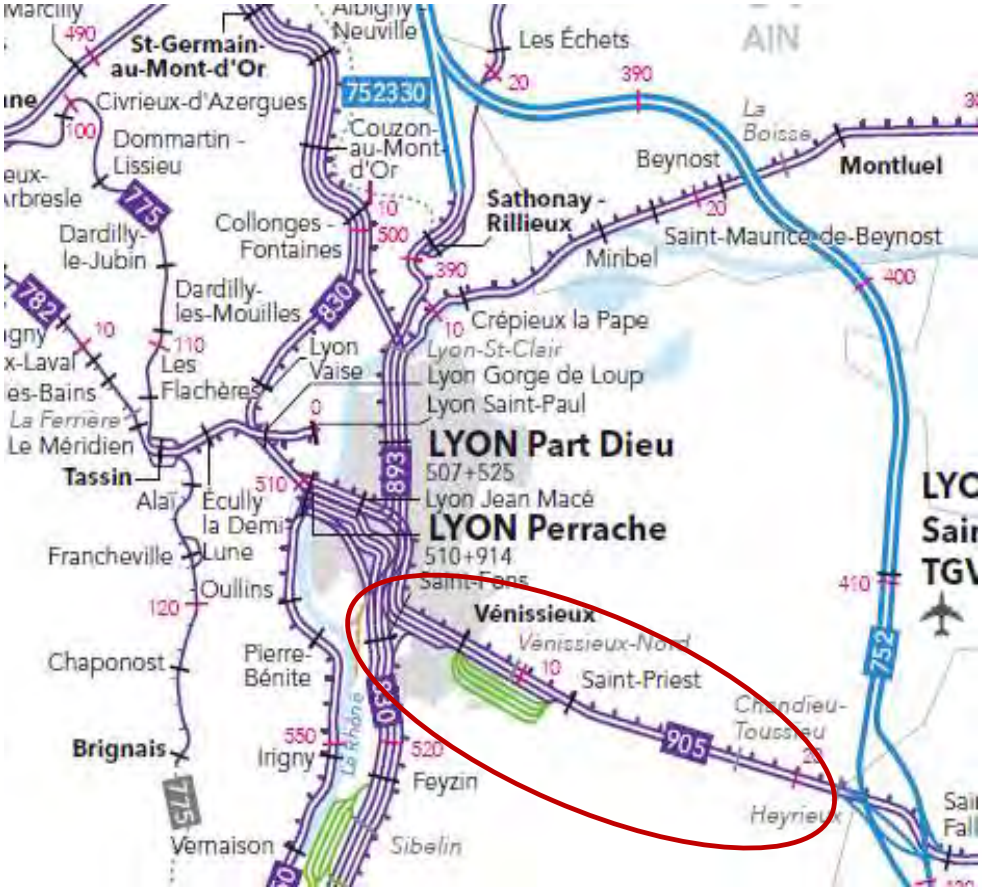
SNCF RÉSEAU



LA LIGNE LYON-GRENOBLE ACTUELLE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

19 km de ligne, 3 gares voyageurs, un centre de maintenance du matériel roulant, 1 site fret

- → **Des circulations hétérogènes : TGV, intercités, TER, fret**
- → **Une exploitation intense et complexe : beaucoup de circulations, des cisaillements de trains, une grande multiplicité des caractéristiques des trains, …**
- → **Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe**

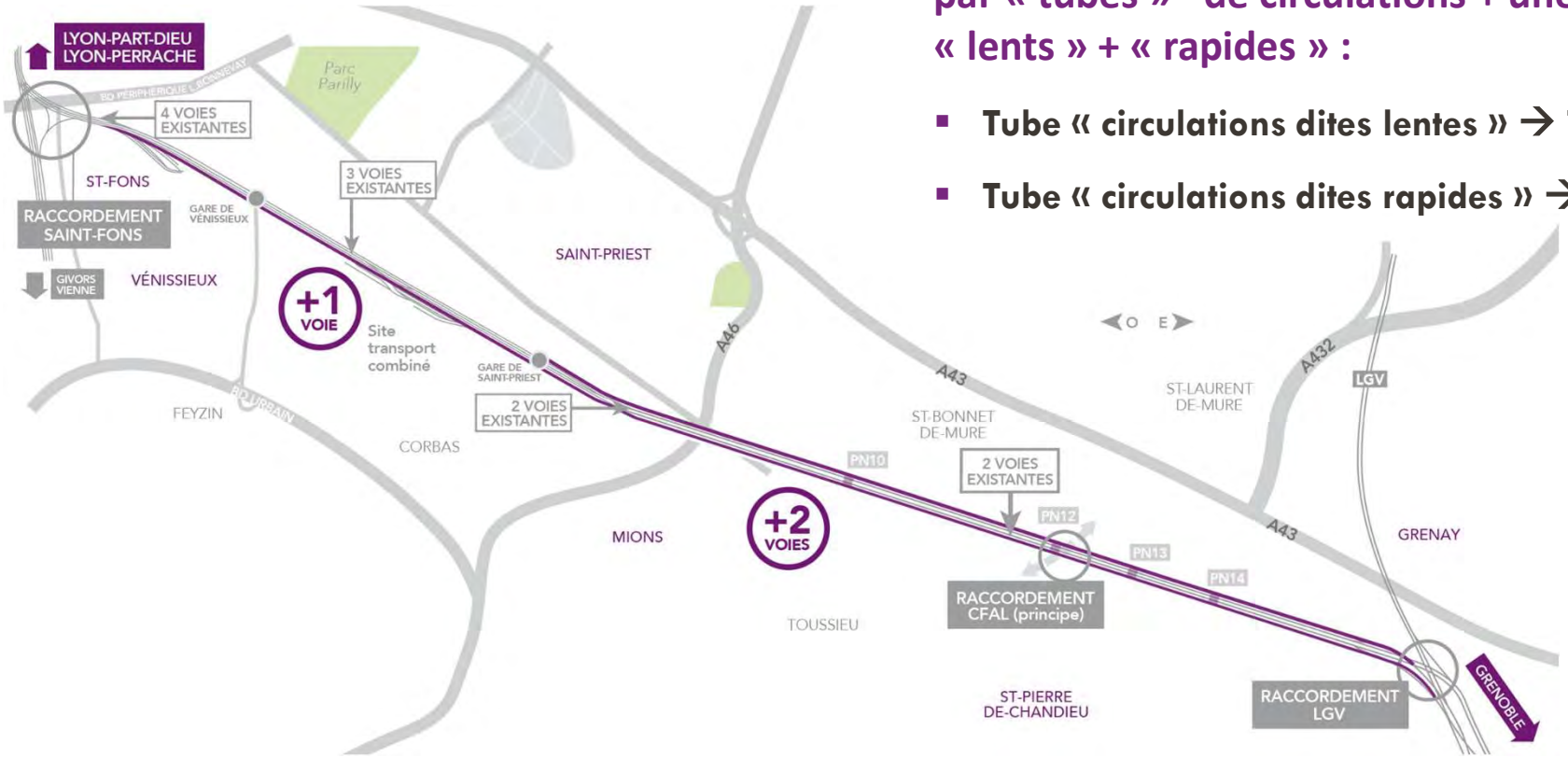


En vert, les équipements dédiés au fret

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

Un doublement de la capacité grâce à une organisation par « tubes »* de circulations + une fonctionnalité « lents » + « rapides » :

- **Tube « circulations dites lentes » → TER omnibus, fret**
- **Tube « circulations dites rapides » → TGV, autres TER**



** Tube de circulation : une voie dans chaque sens, avec des vitesses de circulation homogènes*

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET

Jusqu'à …

2 fois plus de périurbains

Contribuer au déploiement progressif du RER lyonnais

2 fois plus de TGV

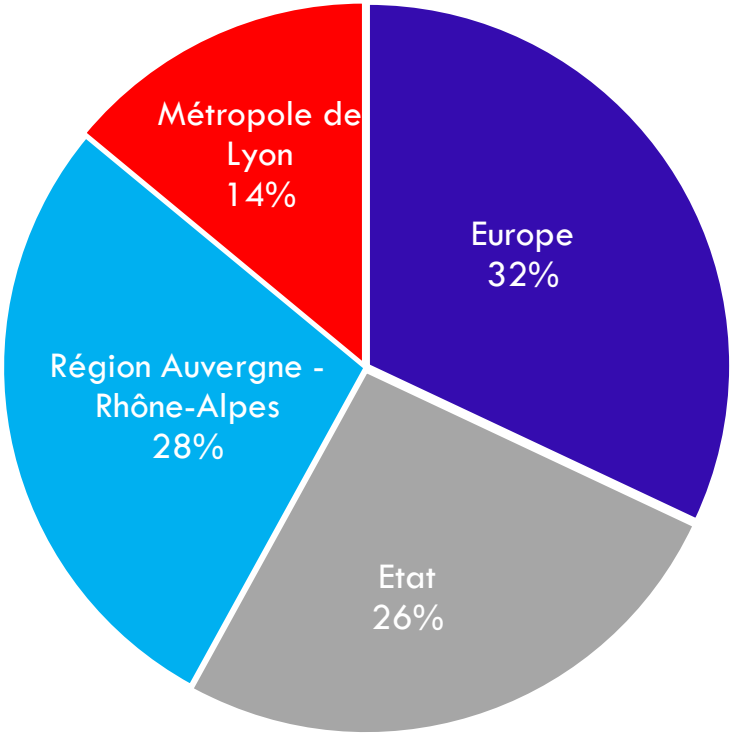
Contribuer à passer de 3 à 6 trains grandes lignes par heure et par sens

2 fois plus de fret

Contribuer à améliorer la qualité de l'air en quasi doublant la part modale du fret ferroviaire (de 9% à 18%) et en accompagnant les besoins de desserte locale

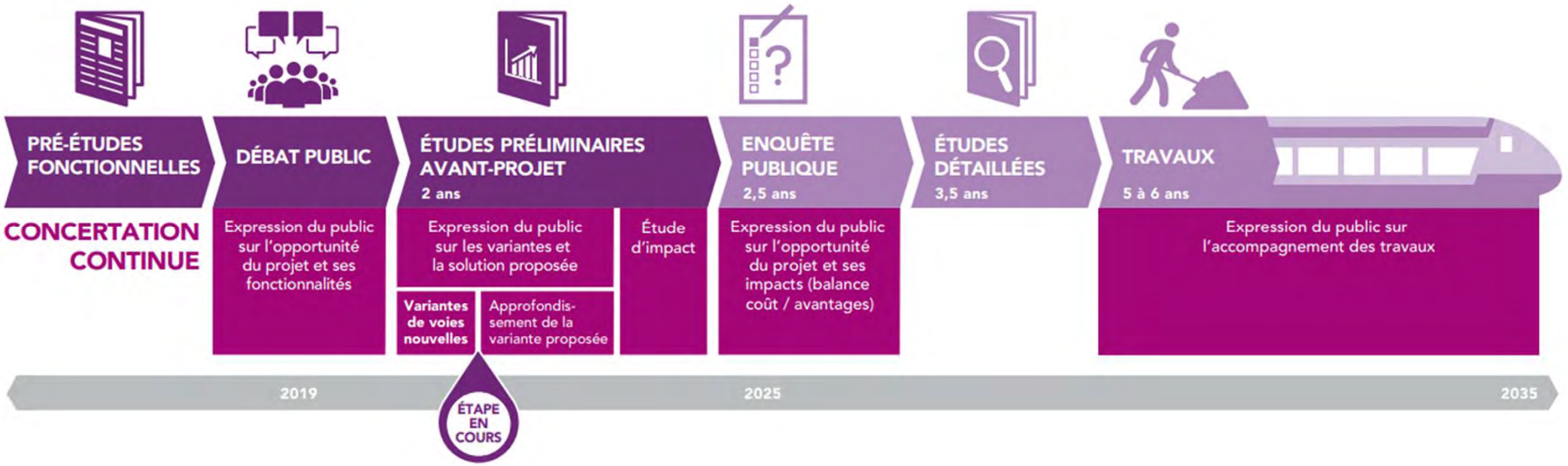
COÛT PRÉVISIONNEL ET FINANCEMENT

- **Coût estimé du projet : environ 1,06 milliard** CE 01/2022
- **Phase d'études préliminaires engagée**
  - 6,5 M€ pour les études préliminaires
  - Objectifs : affiner
    - + Les fonctionnalités
    - + Les solutions techniques
    - + Les enjeux environnementaux
    - + L'insertion dans l'environnement
    - + Les coûts
    - + Le planning de l'opération



DEMAIN MIEUX CIRCULER
ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



SNCF RÉSEAU

LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES POUR LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

- **Différentes variantes étudiées pour l'implantation des voies nouvelles**
  - Objectif premier : éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement urbain, économique, agricole et naturel

- **Parmi les pistes envisagées lors des études**
  - 2 voies nouvelles au nord des voies existantes ?
  - 2 voies nouvelles au sud des voies existantes ?
  - 1 voie nouvelle au nord et une voie nouvelle au sud des voies existantes ?
  - Des voies nouvelles enterrées sur certaines sections ?

- **Principes de sélection des variantes proposées à la concertation**
  - Techniquement réalistes et réalisables
  - Qui évitent certains impacts majeurs

ANALYSE D'UN TRACÉ EN SOUS-TERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Étudier la possibilité de réaliser un tunnel ou une tranchée pour la création des nouvelles voies sur le périmètre de de la commune de Mions.

Objectifs recherchés :

- Ne pas consommer d'emprises supplémentaires localement (sur la portion enterrée)
- Éviter les nuisances liées à des circulations supplémentaires

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Principaux enjeux techniques et environnementaux

Gare de St-Priest
Communications entre les voies
Installations ferroviaires

Captage des 4 Chênes

Canalisations
Assainissement
ZA

Route
de Mions
Pont-route

Route
d'Heyrieux
Pont-route

A46
Pont-rail sur 2x2 voies en déblais

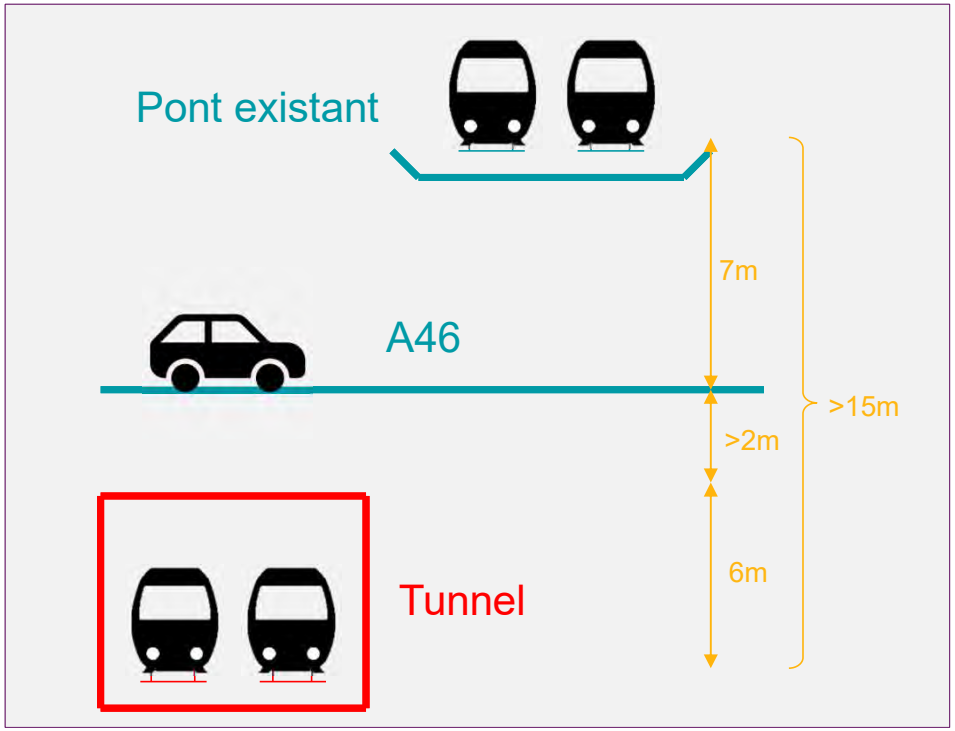
Poste RTE

Gare des Portes du Dauphiné
(Chandieu-Toussieu)
Communications entre les voies

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Le franchissement de l'A46 : principale contrainte

- Représentation schématique en coupe au droit de l'A46 :



- Vue aérienne

Un franchissement souterrain sous l'A46 nécessite un approfondissement minimal de 15m vis-à-vis des voies existantes

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Etude du profil en long

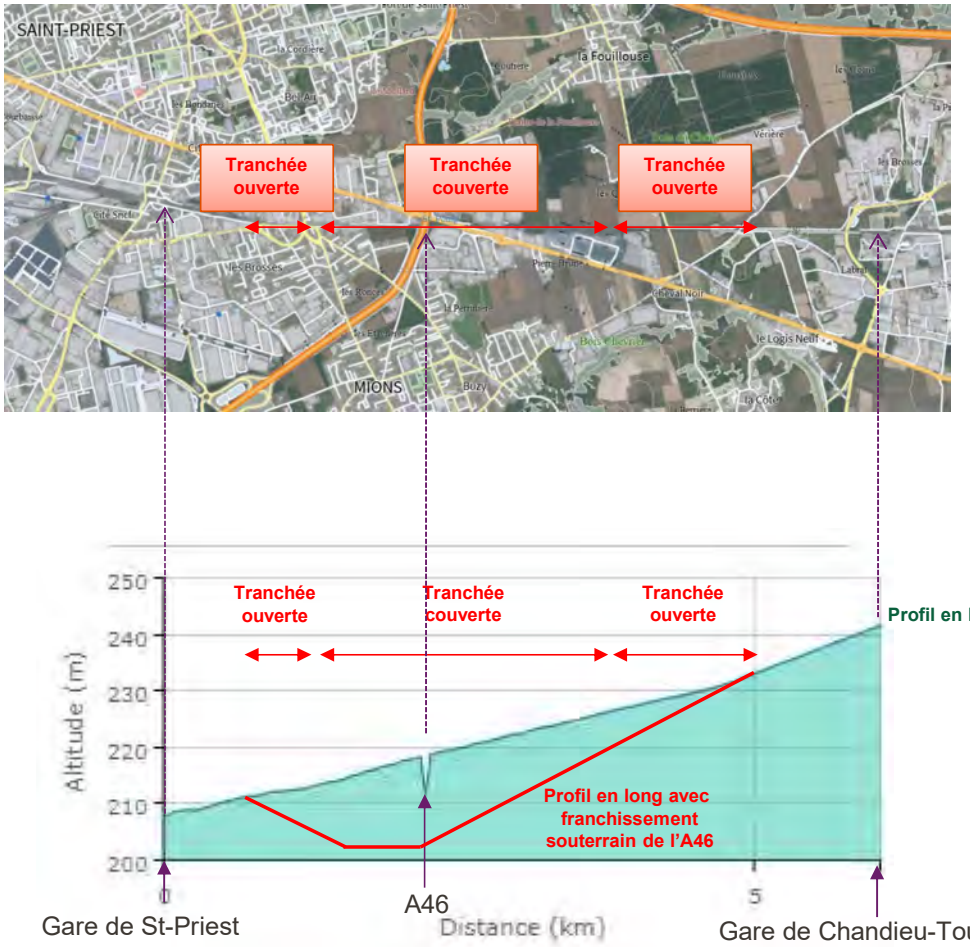
Profil en long = pentes et rampes possibles pour permettre la circulations des trains et la gestion de certaines situations d'exploitation (arrêt des trains par exemple).

Ligne existante en pente naturelle ascendante (rampe) de Lyon vers Grenoble :

- Environ 3 m/km avant le pont de la route de Mions
- Environ 6 m/km après le pont de la route de Mions
- Environ 8 m/km après le Chemin de la Fouillouse (St-Pierre-de-Chandieu)

Ligne enterrée :

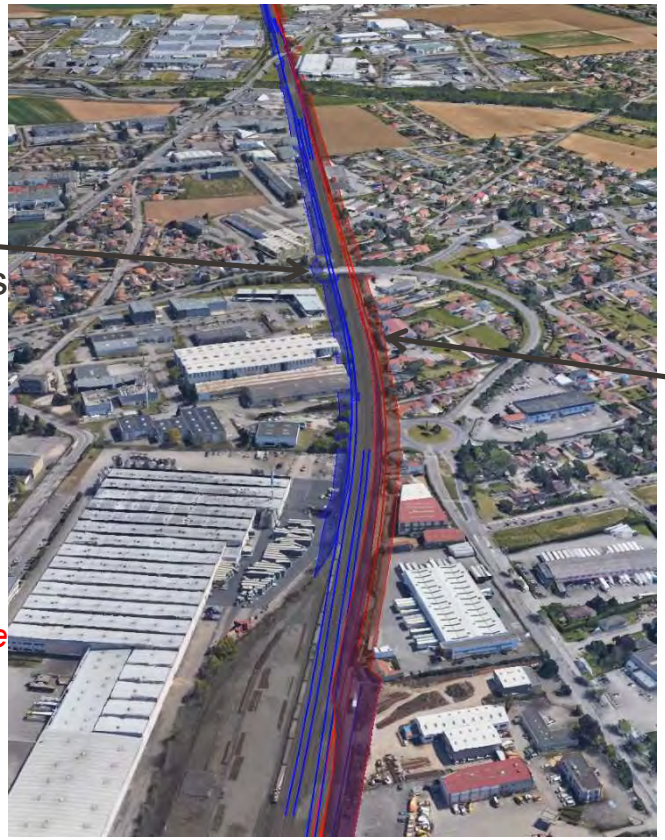
- **Environ 10 m/km pour les trains de fret transnationaux (« pente de 1% ») – max 12,5 sur cet axe**
- Environ 15 m/km pour les trains vers Grenoble (1,5%)
- Jusqu'à 25 m/km pour des trains voyageurs sur ligne classique



Une longueur totale d'ouvrage d'environ 4500 m
Dont tranchée couverte env. 2 km – avec rampes de 500 m (ouest) et 2000 m (est)

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Construction de la tranchée : Impacts plus importants sur les bâtis, les voiries, les infrastructures et les milieux naturels



Route de Mions
Pont-route impacté

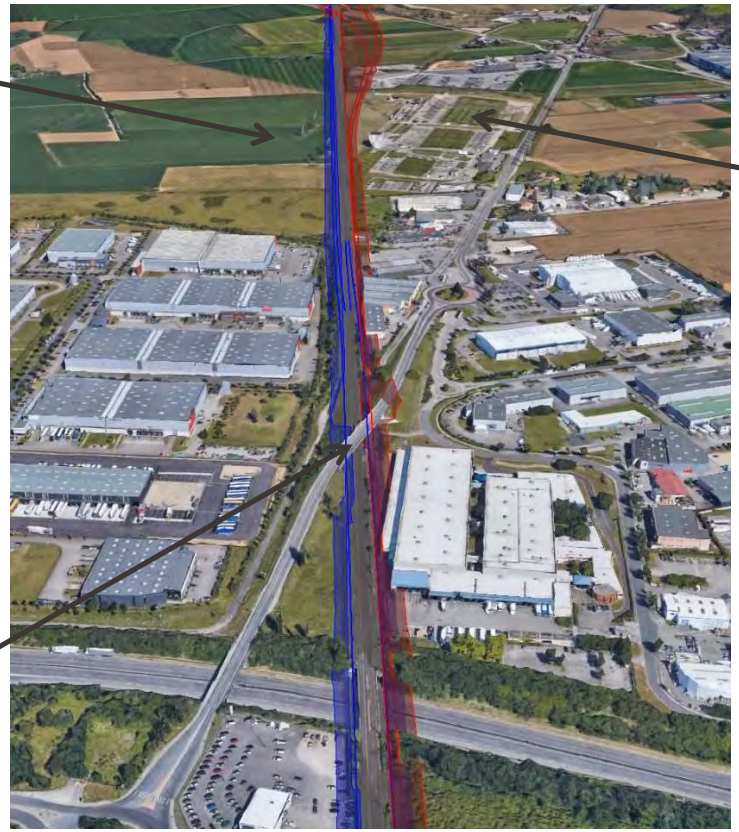
Tracé bleu
Incompatible St-Priest gare

Gare de St-Priest
Début tranchée ouverte

Captage des 4 Chênes
Déblais importants interdits

Traversée de Mions
Emprises travaux plus importantes que le tracé rouge en surface

Route d'Heyrieux
Pont-route impacté



Tracé rouge
Incompatible Saut de mouton

Poste RTE

Tracé bleu
Incompatible A46

A46
Tunnel sous 2x2 voies

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Construction de la tranchée : Impacts plus importants sur les bâtis, les voiries, les infrastructures et les milieux naturels

Emprises nécessaires pour les travaux plus importantes qu'un tracé en surface

nécessité de décaler les futures voies vis-à-vis des voies existantes pour réaliser les travaux sans interrompre la circulation des trains pendant plusieurs mois

- installation de foreuses + grues + centrale à béton
- évacuation des gravats, installation de puits de ventilation et évacuation…

Surcoût non expertisé d'environ 60M€ au kilomètre

ANALYSE D'UN TRACÉ EN SOUS-TERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Étudier la possibilité de réaliser un tunnel ou une tranchée pour la création des nouvelles voies sur le périmètre de de la commune de Mions.

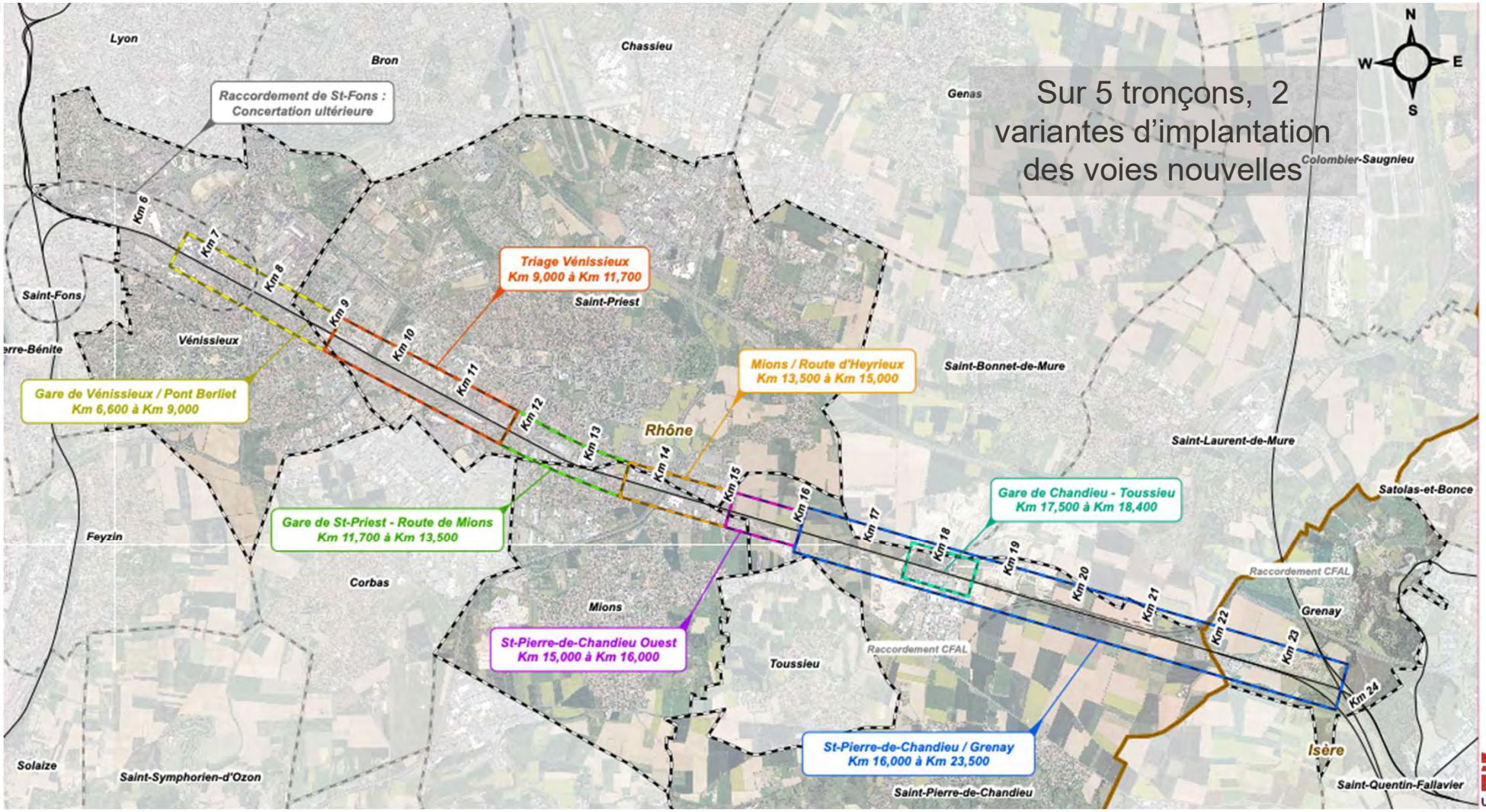
Objectifs recherchés :

- Ne pas consommer d'emprises supplémentaires localement (sur la portion enterrée)
- Éviter les nuisances liées à des circulations supplémentaires

- Limites techniques et impacts environnementaux majeurs
- Emprises nécessaires plus importantes pour la phase travaux => plus impactant que les solutions en surface
- *d'autres solutions peuvent permettre de faciliter l'insertion des infrastructures nouvelles (et accompagner la réduction des nuisances des infrastructures existantes).*

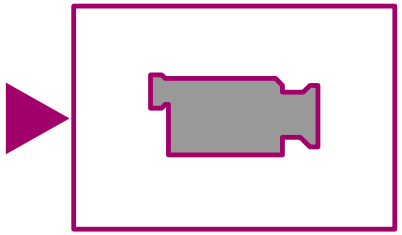
6 TRONÇONS D'ÉTUDE

QUI PEUVENT S'ENVISAGER DE MANIÈRE AUTONOME / VARIANTES PROPOSÉES



APERÇU DU PARCOURS D'ENSEMBLE

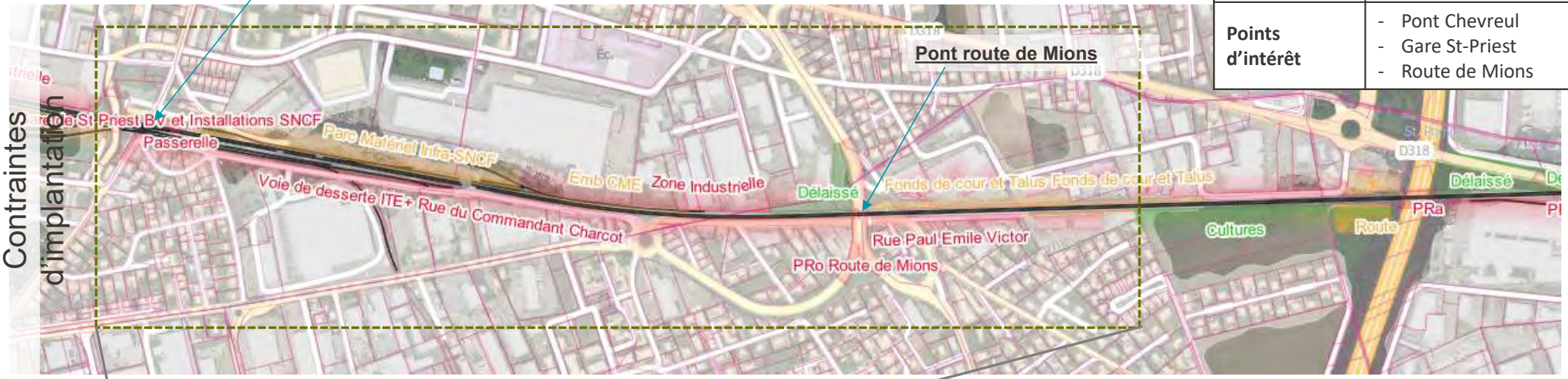
→ **Vidéo de l'implantation des variantes proposées à la concertation sur le linéaire de voies entre Saint-Fons et Grenay**



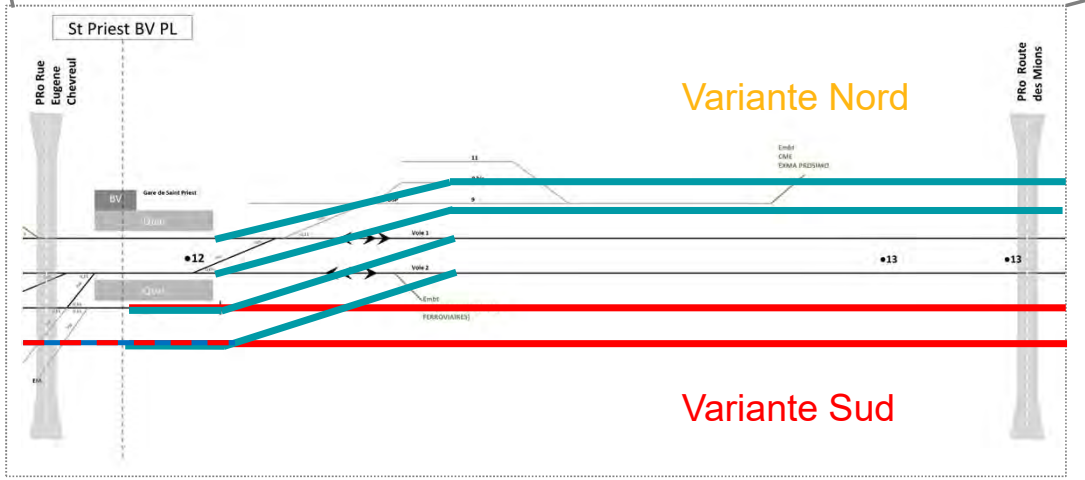
MIONS : 2 SECTIONS INDÉPENDANTES DE TRAÇÉ
SECTEUR : GARE DE ST-PRIEST / ROUTE DE MIONS

Communes	- Saint-Priest - Mions
Points d'intérêt	- Pont Chevreul - Gare St-Priest - Route de Mions

Contraintes d'implantation



Plan de voie projeté

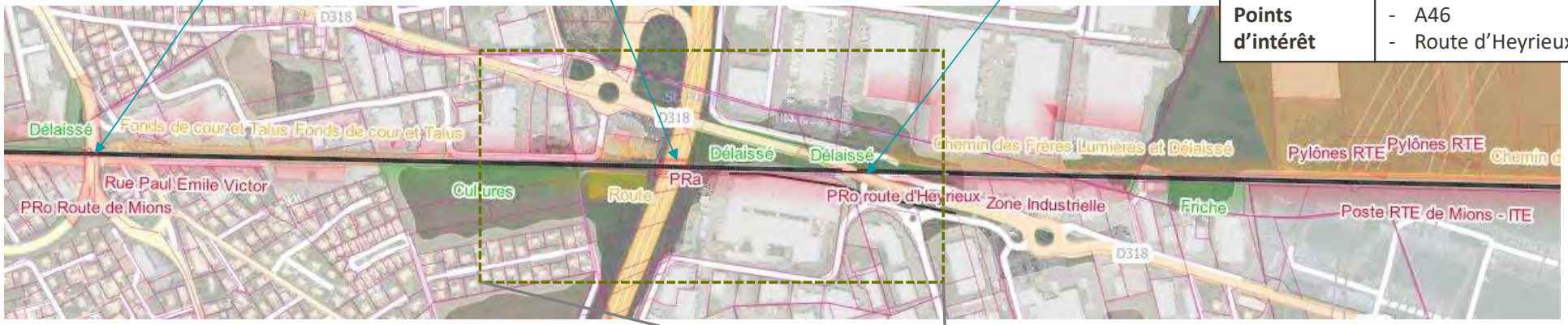


Principes de construction des variantes +2 voies	
Tracé Bleu	- Bascule des voies en sortie de gare de St Priest - Création de deux voies supplémentaires au **nord** des voies existantes
Tracé Rouge	- Création de deux voies supplémentaires au **sud** des voies existantes.

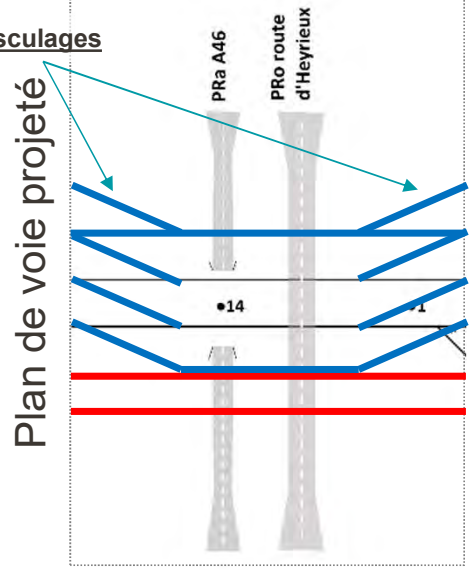
MIONS : 2 SECTIONS INDÉPENDANTES DE TRAÇÉ
SECTEUR : MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX

Communes	- Mions - St-Priest - St-Pierre-de-Chandieu
Points d'intérêt	- A46 - Route d'Heyrieux

Contraintes d'implantation



Basculages



Variante Nord

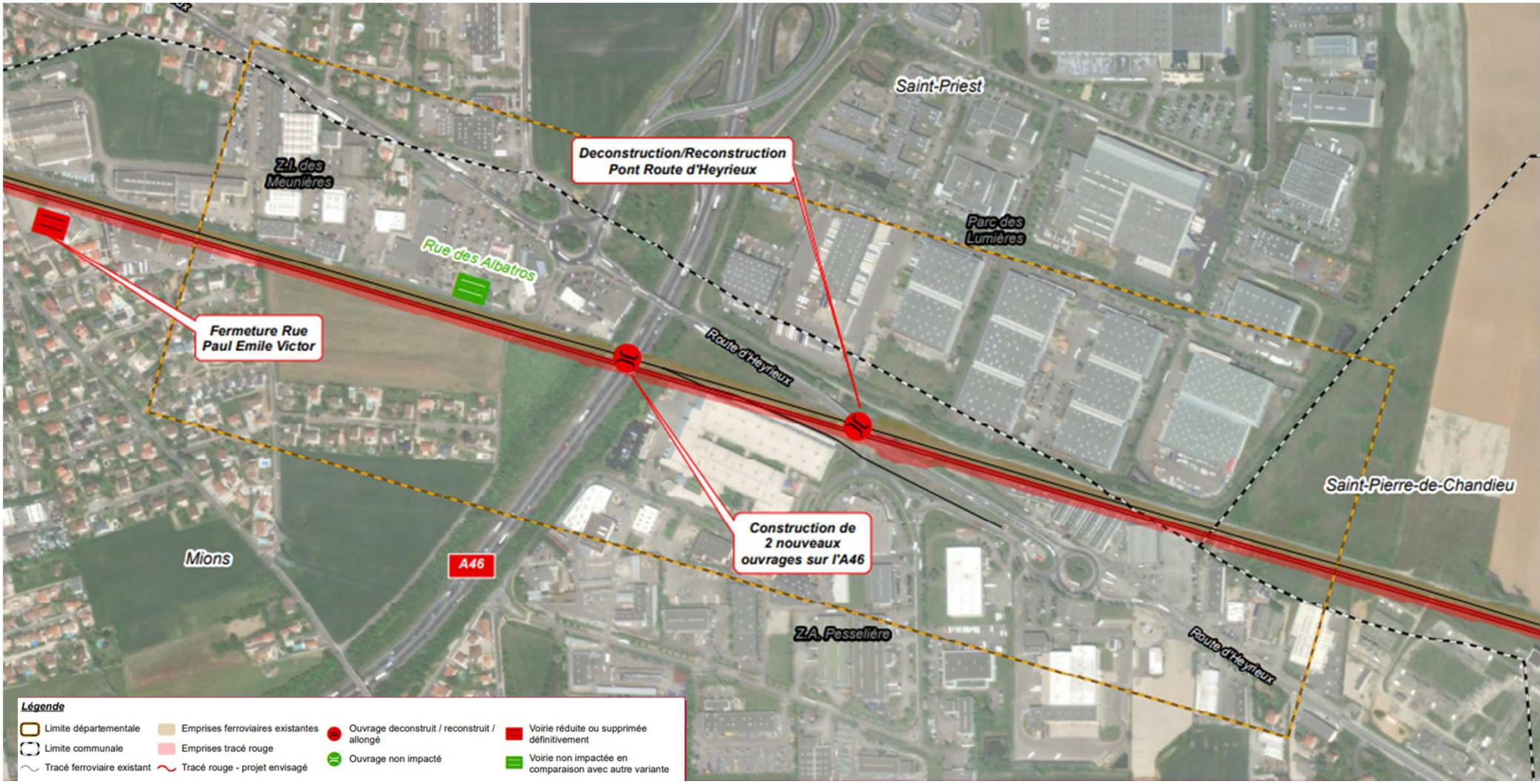
Variante Sud

Principes de construction des variantes

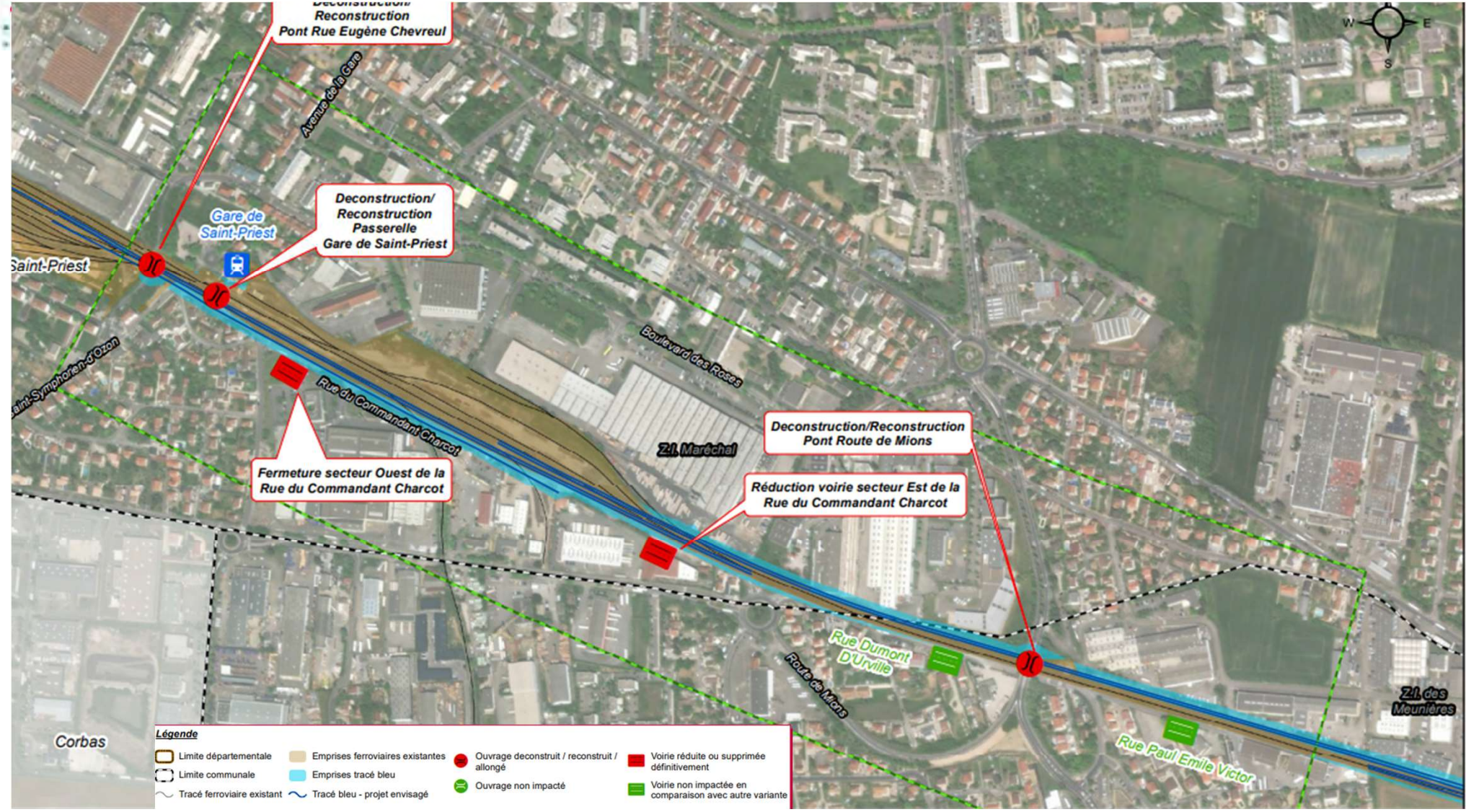
Tracé Bleu	- Création d'une voie supplémentaire au **nord** et une voie au **sud** supplémentaire des voies existantes
Tracé Rouge	- Création de deux voies supplémentaires au **sud** des voies existantes

VARIANTE BLEUE
TRONÇON GARE DE SAINT-PRIEST – ROUTE DE MIONS (vue d'ensemble)

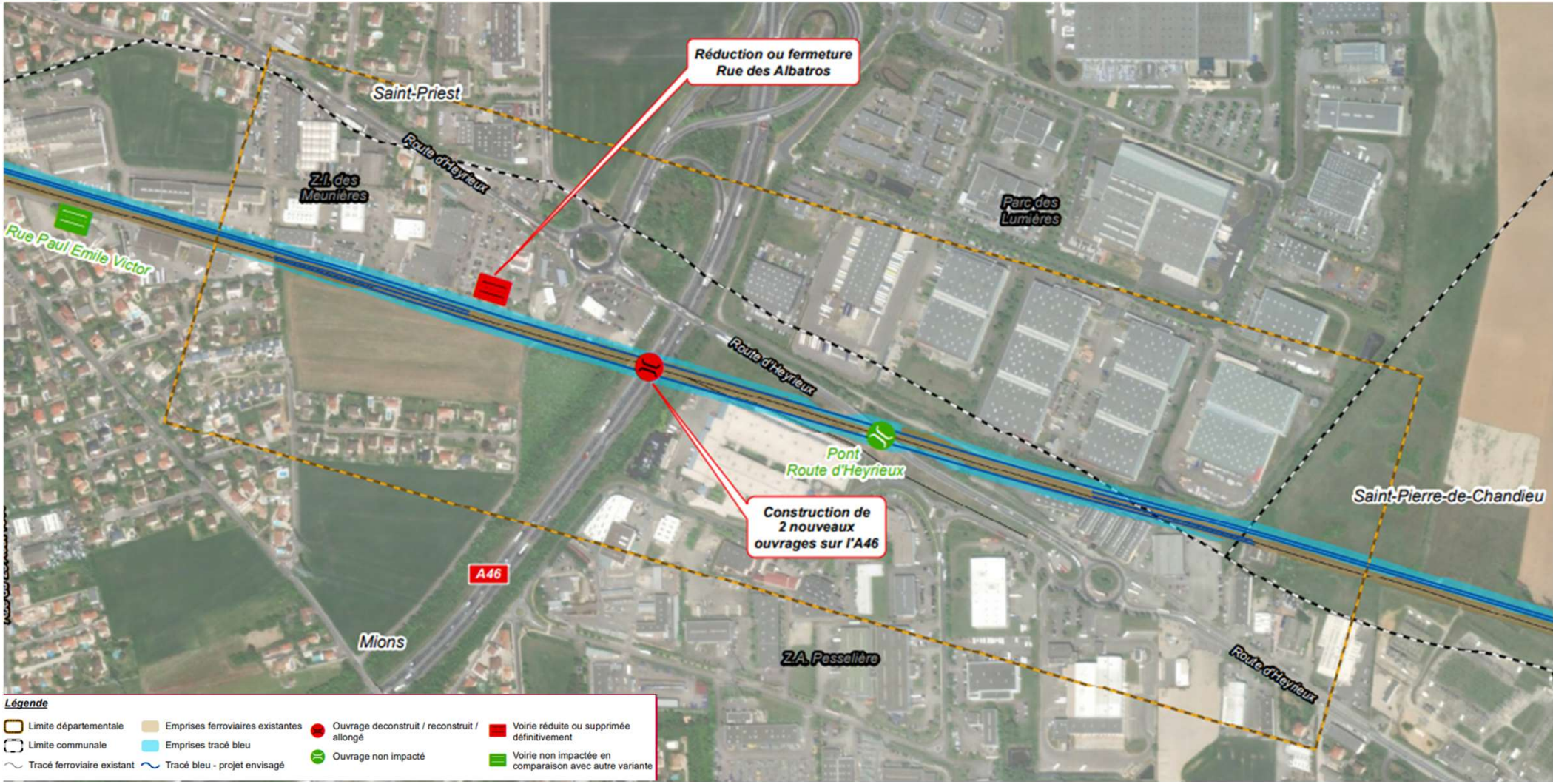
VARIANTE ROUGE
TRONÇON MIONS – ROUTE D'HEYRIEUX (vue d'ensemble)



VARIANTE BLEUE
TRONÇON GARE DE SAINT-PRIEST – ROUTE DE MIONS (vue d'ensemble)



VARIANTE BLEUE
TRONÇON MIONS – ROUTE D'HEYRIEUX (vue d'ensemble)



UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

TRONÇON 3 : GARE DE SAINT-PRIEST / ROUTE DE MIONS

	VARIANTE BLEUE	VARIANTE ROUGE
Aménagements nécessaires		
Ouvrages d'art	• Déconstruction/reconstruction du pont de la route de Mions	• Maintien du pont de la route de Mions
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact sur le bâti ou l'activité des bâtiments industriels, logistiques ou commerciaux rue Alexandre Grammont, et le long des voies rue des Albatros (4 parcelles)	• Impact plus important sur les parcelles à l'extrémité est de la rue du Commandant Charcot, rue Dumont d'Urville et rue Paul Emile Victor. • Impact sur deux bâtiments industriels le long des voies rue Paul Emile Victor, et enclavement des activités industrielles desservies par la rue Paul Emile Victor.
Voirie	• Conservation de la rue Dumont d'Urville (bus C25) et de la rue Paul Emile Victor	• Réduction voirie secteur est rue Commandant Charcot (Saint-Priest) • Fermeture rue Dumont d'Urville sur toute sa longueur (bus C25), et rue Paul Emile Victor sur toute sa longueur – impacts généraux sur fonctionnement de la zone sud
Impacts environnementaux		
Milieu physique	• Pas d'impact identifié à ce stade	
Milieu naturel	• Pas d'impact identifié à ce stade	
Milieu humain	• Pas d'impact identifié à ce stade	
Impacts en phase travaux		
Impacts routiers	• Impact sur les conditions de circulation Pont Route de Mions (dont bus C25, 62, T36 et VL2, convois exceptionnels) - (+740 PL/j)	

UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

TRONÇON 4 : MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX

	VARIANTE BLEUE	VARIANTE ROUGE
Aménagements nécessaires		
Ouvrages d'art	• Conservation du pont Route d'Heyrieux • Construction 2 nouveaux ouvrages sur l'A46	• Déconstruction / reconstruction pont Route d'Heyrieux • Construction 1 nouvel ouvrage sur l'A46
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact modéré sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies (à l'ouest de l'A46).	• Impact sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies à l'ouest de l'A46 (Logista France).
	• Impact sur les bâtis commerciaux rue Barthélémy Thimonnier.	
Voirie et projets urbains	• Fermeture de la section le long des voies de la rue des Albatros, et reconstitution des accès à la ZI et pour les livraisons aux commerces. • Fermeture du chemin des Frères Lumières.	
	• Mise en impasse de la Rue Barthelemy Thimonnier.	
Impacts environnementaux		
Milieu physique	• Pas d'impact identifié à ce stade	
Milieu naturel	• Un espace de prairie (zone naturelle) potentiellement impacté de part et/ ou d'autre de l'A46 • Un alignement d'arbres potentiellement impacté (ne faisant l'objet d'aucun classement règlementaire) – à l'ouest de l'A46	
Milieu humain	• Pas d'impact identifié à ce stade	• Impact sur des parcelles agricoles/naturelles de la commune de Mions (à l'ouest de l'A46).
Impacts en phase travaux		
Impacts routiers		• Impact sur les conditions de circulation sur le pont de la route d'Heyrieux, à fort trafic (dont bus 30 et Zi8, poids lourds et convois exceptionnels) - (5 500 PL/j)

OBJECTIFS CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Concertation en cours

1ère concertation à un stade très amont du projet

- **Enrichir** les études avec votre regard d'acteurs territoriaux
- **Faire ressortir les grands enjeux** d'insertion de la voie / des deux voies supplémentaires pour chacune des variantes proposées
- **Identifier les points** qui seront **à affiner** dans les phases d'études ultérieures

→ Intégrer la matière issue de la concertation dans la fabrication du choix d'un tracé préférentiel

Et d'autres concertations à venir

Prochaines étapes

- Horizon fin 2023 → nouvelle concertation sur les modalités fines d'insertion du projet dans son environnement urbain
- Horizon 2025 → enquête d'utilité publique
- Après 2026 → concertation continue post DUP

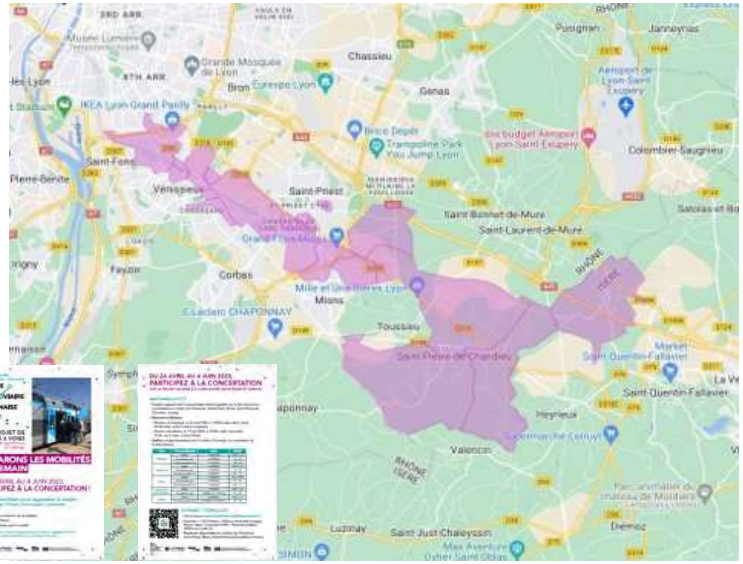
DISPOSITIFS DE MOBILISATION DU PUBLIC

Relais parties prenantes

- **kit de communication papier** dans chaque mairie concernée par le projet (Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre de Chandieu, Grenay)
- **1 kit de communication numérique** pour diffusion par les mairies et les partenaires (Région AURA, DREAL AURA, Chambres d'agriculture de l'Isère et du Rhône) et les communes de Saint-Fons, Corbas, Toussieu
- **Mail + flyer envoyé aux acteurs rencontrés en phase préparatoire,** avec invitation à relayer

Distribution en boites aux lettres d'un flyer

9655 exemplaires (du 24/04 au 28/04)



Information dans la PQR

- **Annonce de la concertation et de la réunion publique d'ouverture** le 21 avril (le Progrès Edition Grand Lyon – 36 000 exemplaires)
- **5 annonces presse d'annonce des ateliers de concertation** dans Le Progrès (du 28 avril au 19 mai) dans les pages locales des 5 communes concernées
- **1 Communiqué de presse d'annonce de la concertation envoyé le 21/04**

Campagnes Facebook et Instagram

- 18 - 65 ans (465 400 - 547 500 personnes)
- **3 campagnes ciblées sur Vénissieux, Saint-Priest, Saint-Pierre-de-Chandieu, Mions et Grenay**
  - annonce de la concertation
  - inscription aux ateliers (campagne en cours)
  - réunion de clôture

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	**Atelier**	**3 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

Inscription aux ateliers et permanences

En ligne : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Lien direct sur la page d'inscription :
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Par tél. ***06 75 87 18 30*** si pas possible par internet

Recueil des avis et questions

- **Site web :** https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/ → formulaire en ligne
- **Registres en mairies** : Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay + *à l'entrée de l'atelier*
- **Courrier postal :** SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications ?

- **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**
- **Attendez le micro pour parler**
- **Présentez-vous avant d'intervenir**

30 min

TRAVAIL EN SOUS GROUPE

IDENTIFICATION COLLECTIVE DES POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DE CHAQUE VARIANTE DE TRACÉ

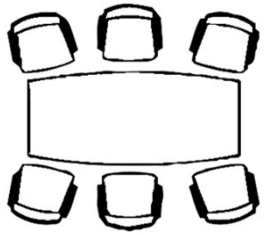
45 min

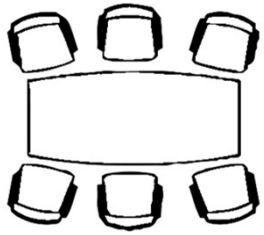
TRAVAIL EN X SOUS-GROUPES DE 4 à 6 PERSONNES

Questions

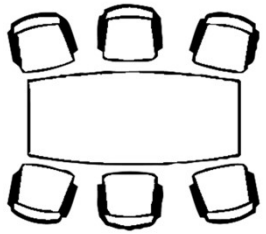
- Points forts
- Points faibles
- Points d'attention

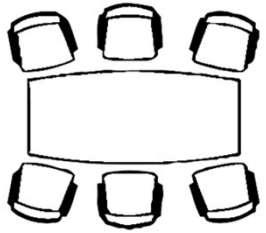
Variante Rouge





Variante Bleue





TOUR 1

Les participants s'installent à une table, se présentent entre eux

Désignation d'un hôte de table en charge d'inscrire les contributions du groupe sur le paperboard

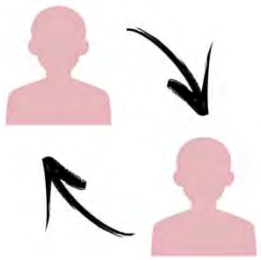
Les participants **contribuent à la thématique de leur table**

Ex. table n°1 : « Quels **points forts / faibles / points d'attention** de la variante rouge ? »

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

TOUR 2



Les hôtes restent à leur table pour partager les contributions du 1er tour puis changent de table

Changement de sous-groupe pour les participants

Les groupes du 1er tour ne restent pas ensemble

Prise de connaissance des contributions issues du 1er tour

Les sous-groupes approfondissent les réflexion du 1er tour (ne barrez pas de contributions existantes)

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

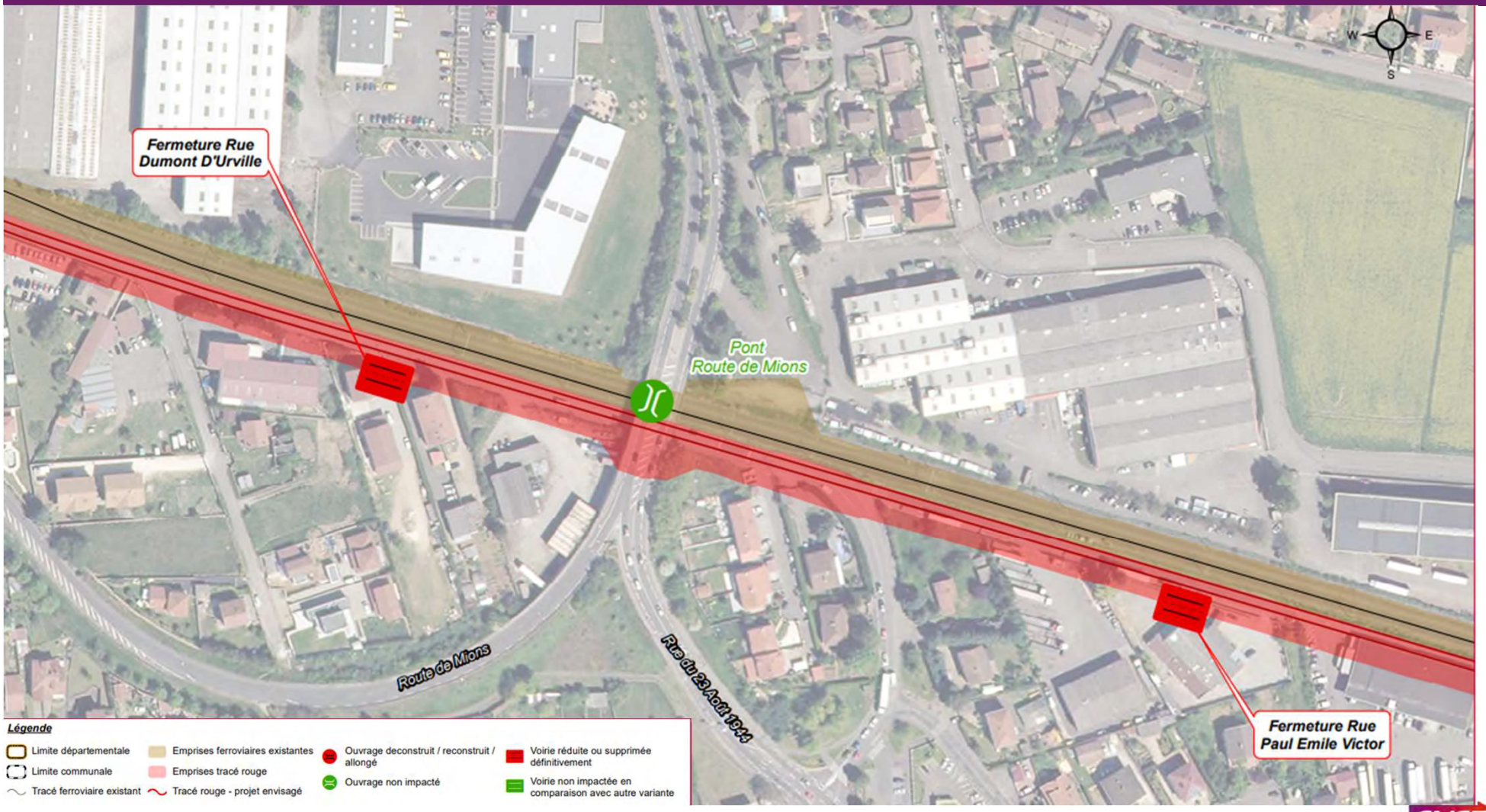
PARTAGE DES CONTRIBUTIONS

Partage collectif de l'ensemble des productions s*ans jugement ou débat – uniquement des questions de clarification si nécessaire*

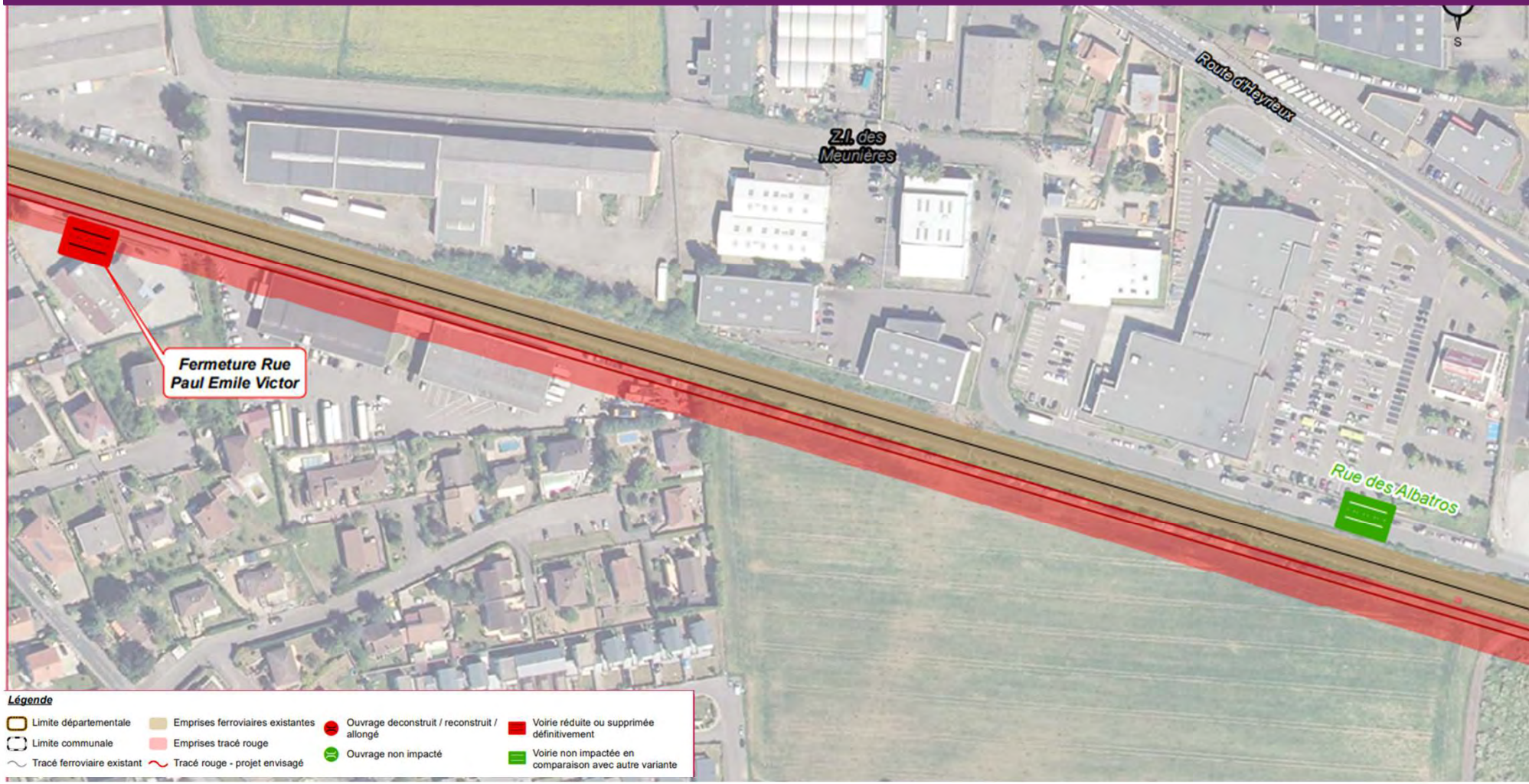
Des clarifications ? Enrichissements ?

15 min

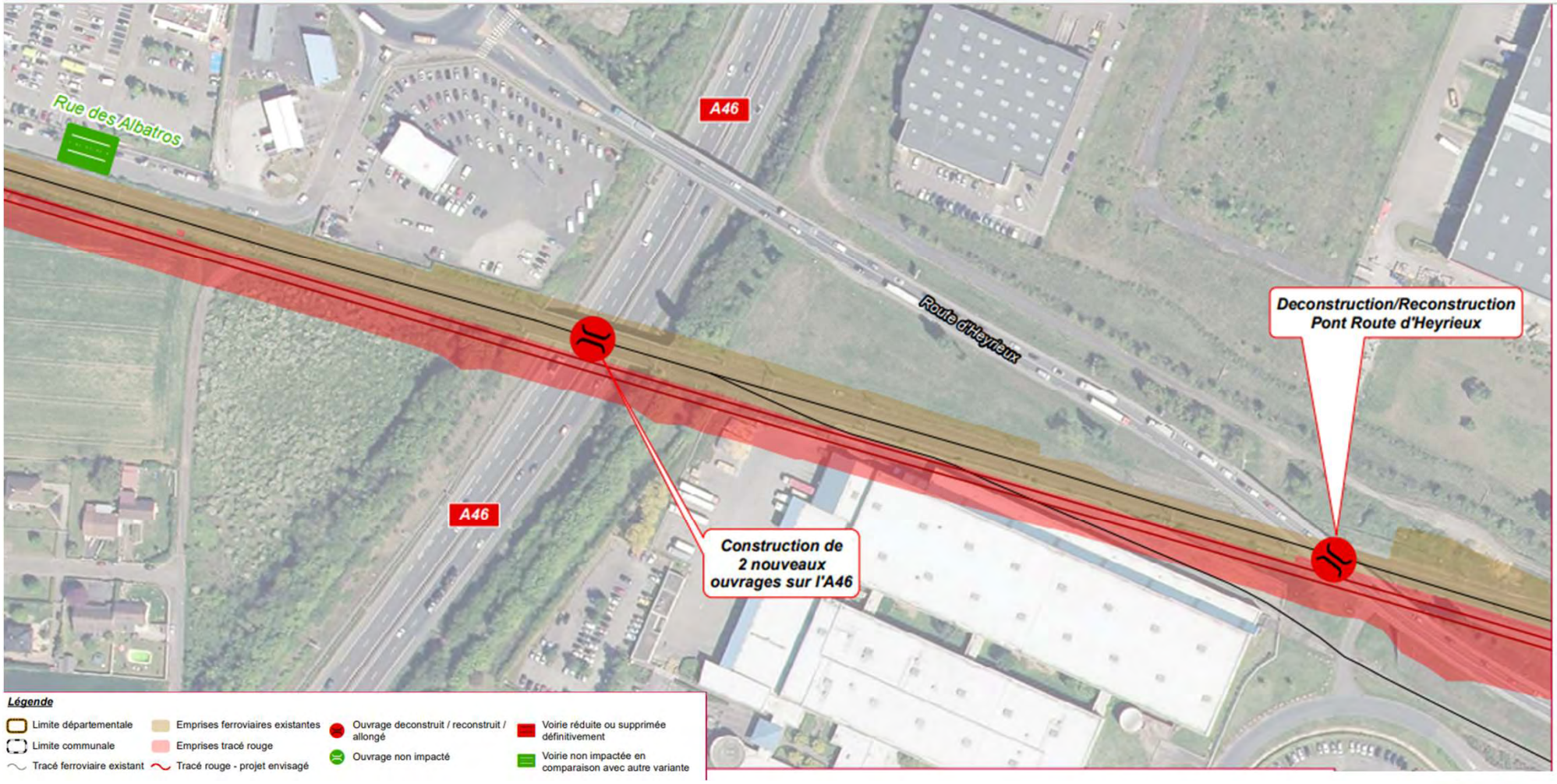
VARIANTE ROUGE – MIONS (1/4)



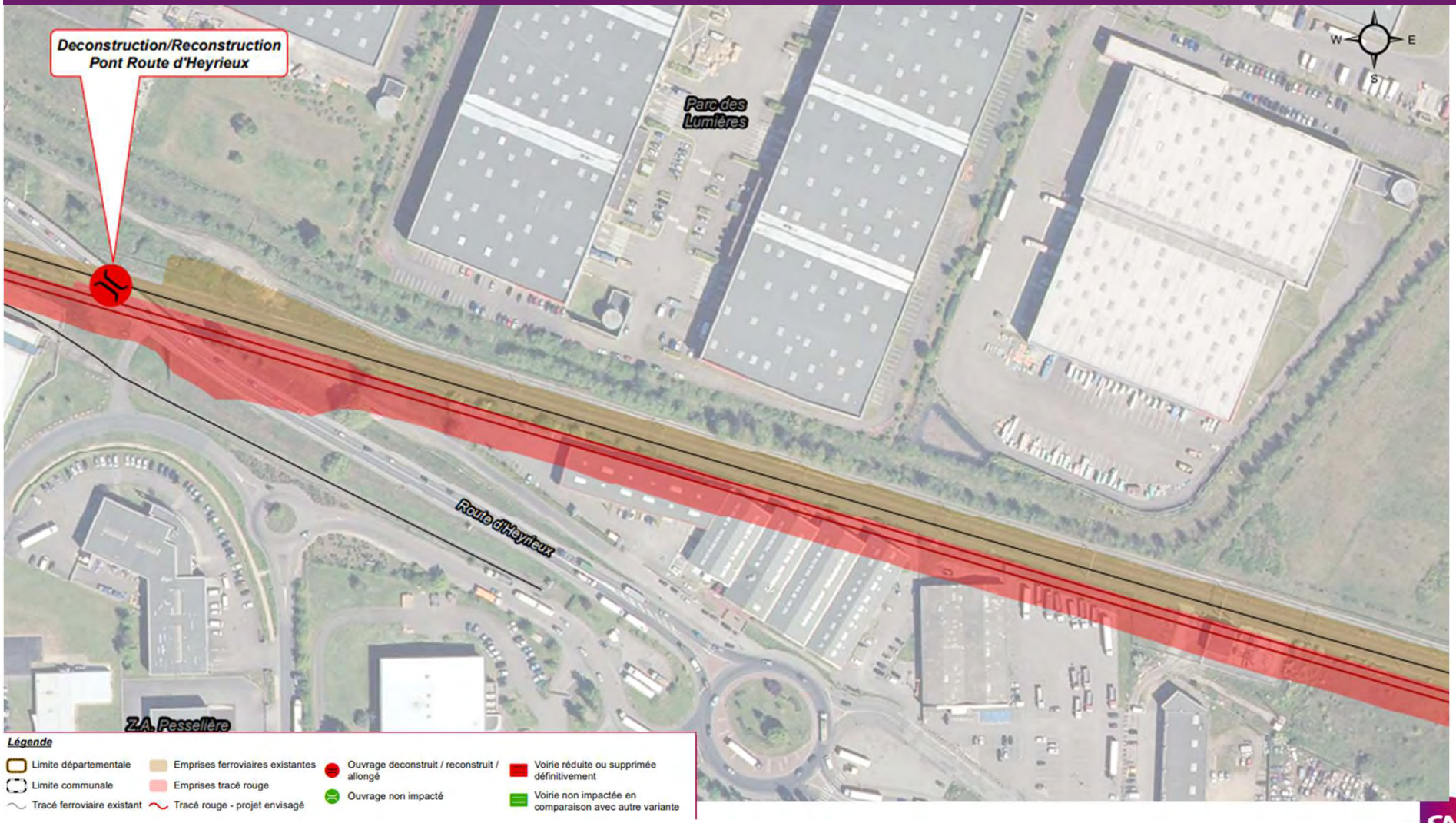
VARIANTE ROUGE – MIONS (2/4)



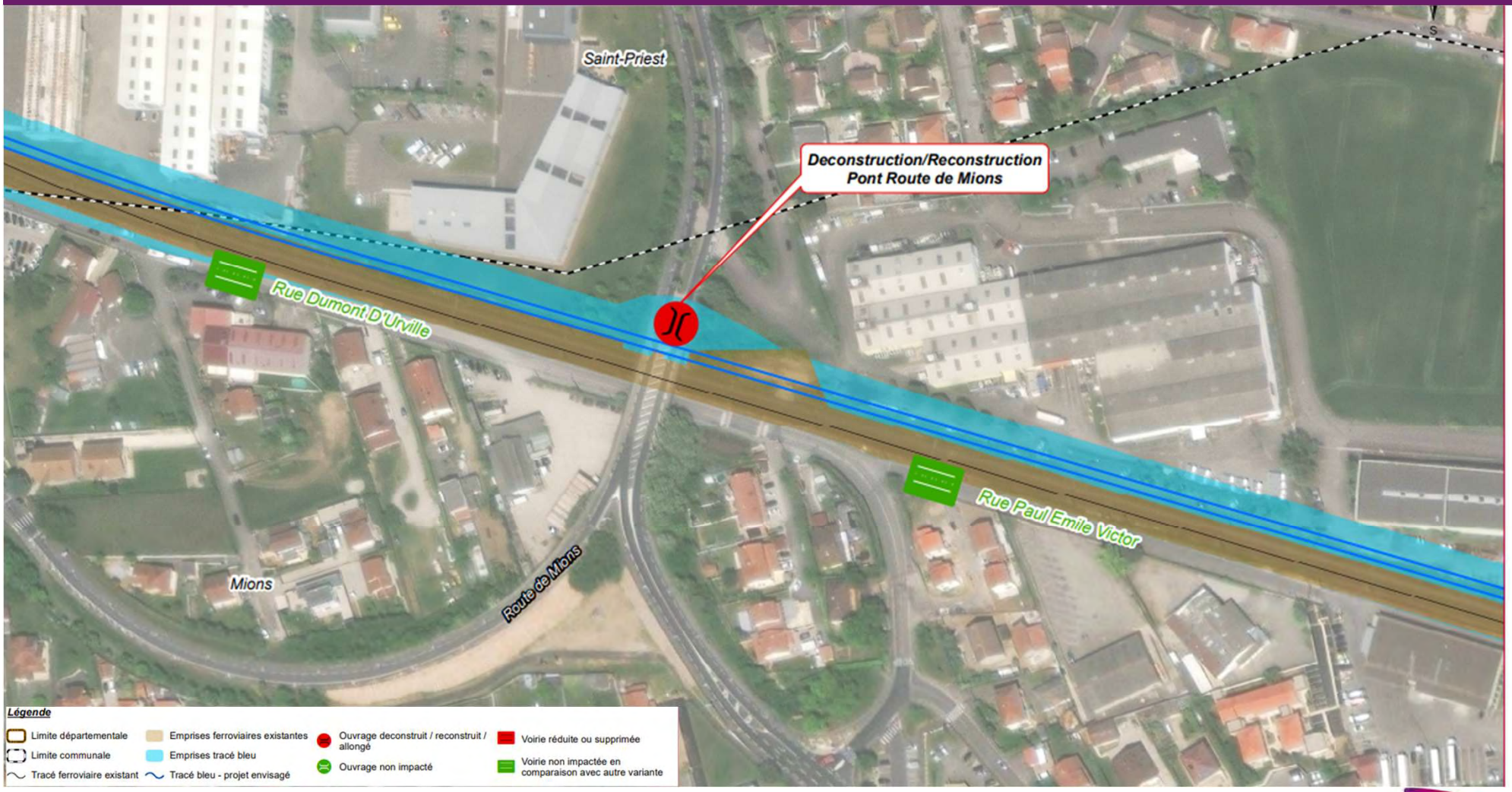
VARIANTE ROUGE – MIONS (3/4)



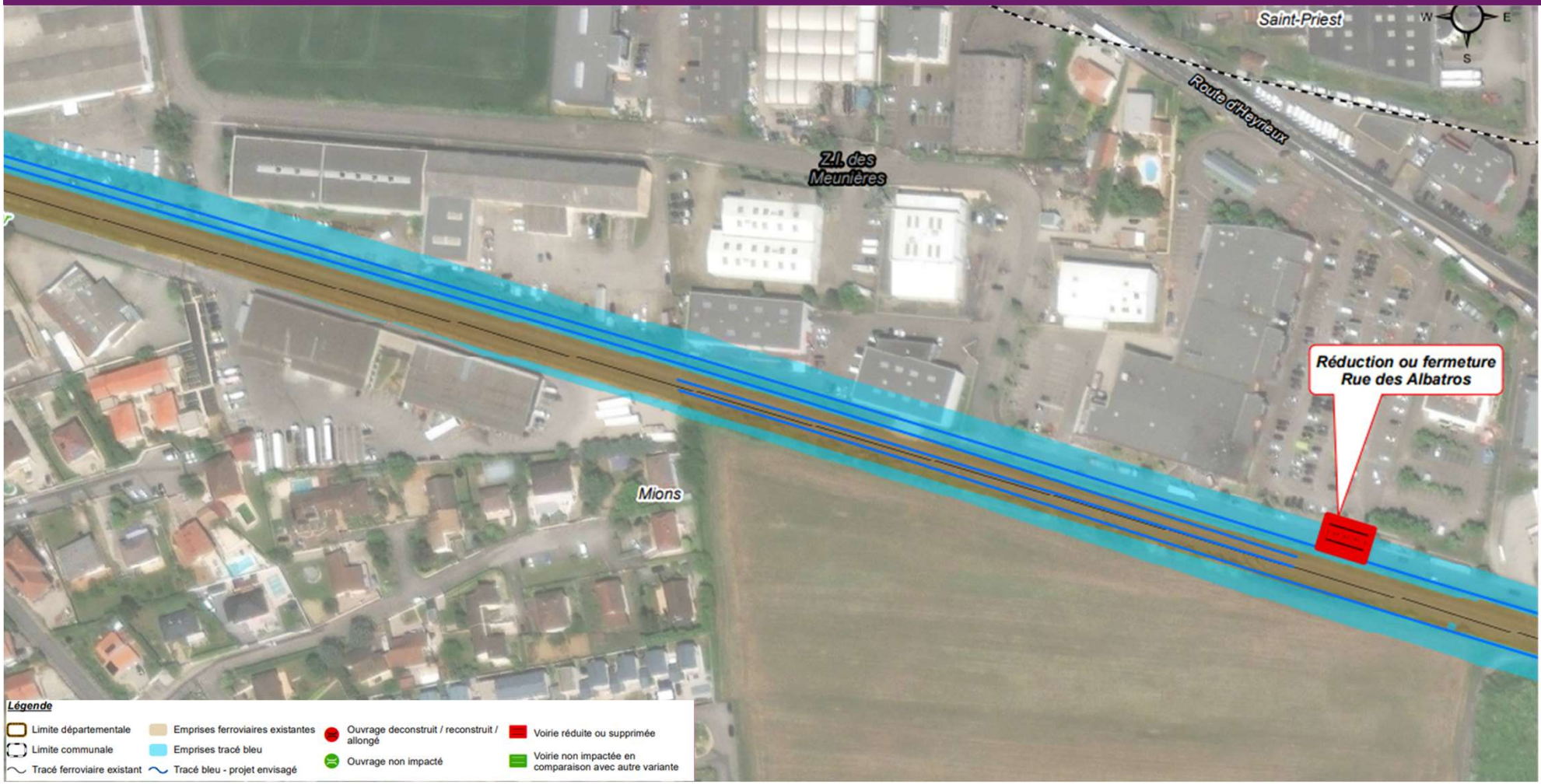
VARIANTE ROUGE – MIONS (4/4)



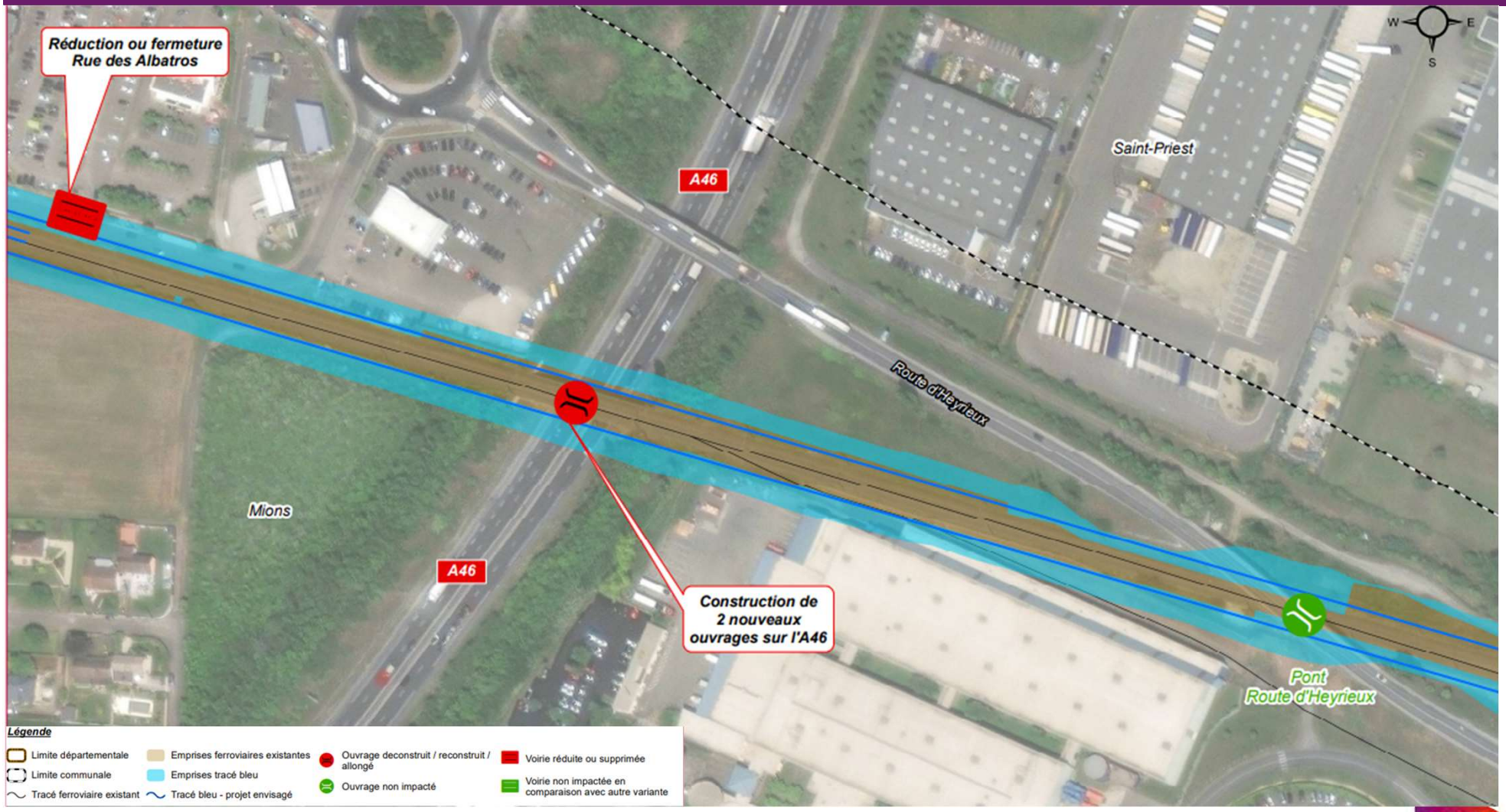
VARIANTE BLEUE – MIONS (1/4)



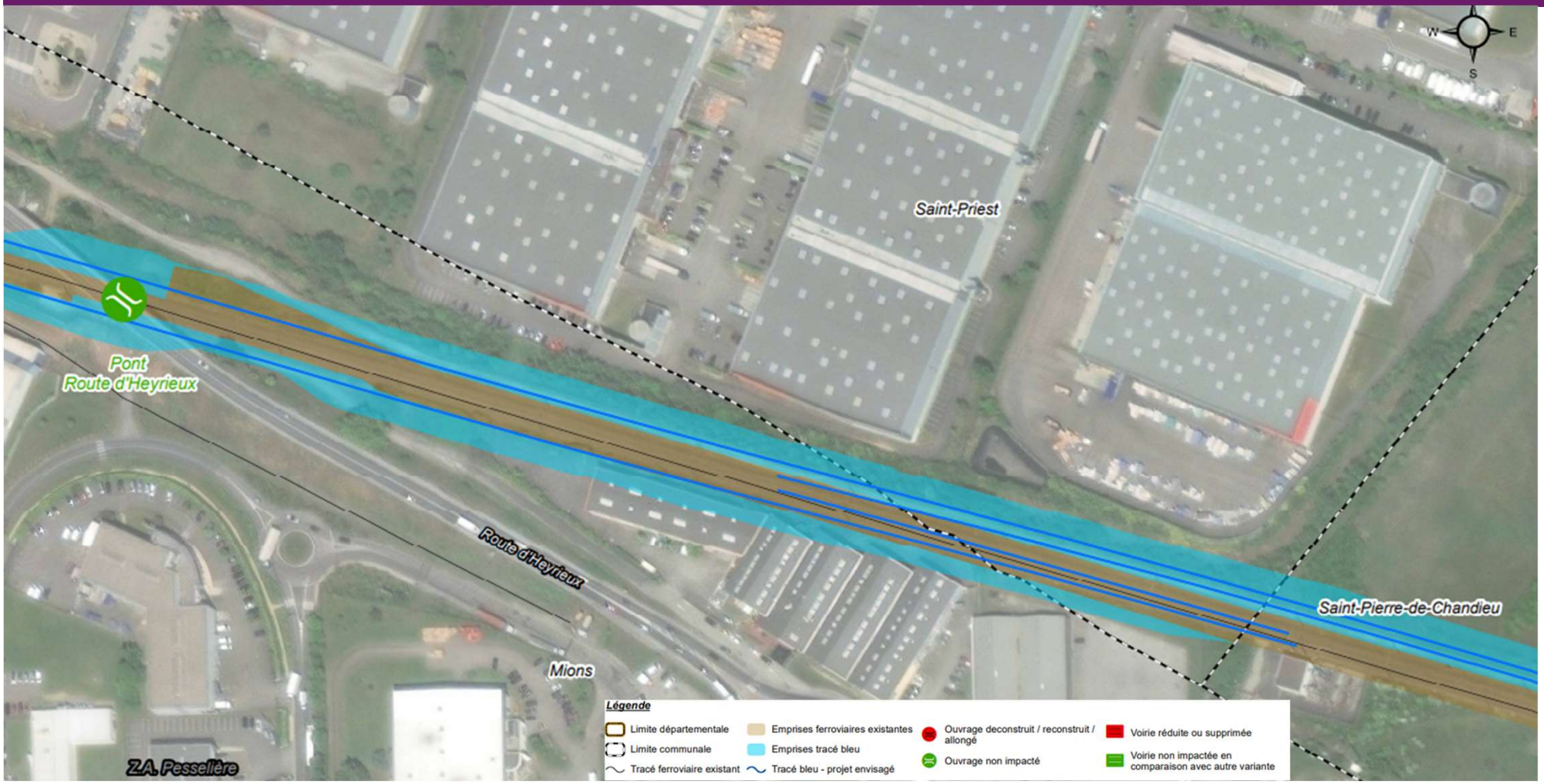
VARIANTE BLEUE – MIONS (2/4)



VARIANTE BLEUE – MIONS (3/4)



VARIANTE BLEUE – MIONS (4/4)



POUR LA SUITE

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

5 min

POUR LA CONCERTATION QUI S'OUVRE

- **Informez-vous**
- **Venez échanger et travailler avec SNCF Réseau**
- **Contribuez**

Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

→ Documents d'information

→ Formulaire en ligne pour donner votre avis

→ Formulaire d'inscription aux ateliers et permanences

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	*Atelier*	*3 mai*	*18h30 – 21h*
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Hotline pour s'inscrire aux ateliers ou permanences
06 75 87 18 30

MOT DE LA FIN

Votre appréciation sur cette séance en UN MOT …

Inscrivez-le sur un post-it à coller sur le paperboard

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

ATELIER DE TRAVAIL DU 15 MAI 2023 COMMUNE DE MIONS

COMPTE-RENDU DU DEROULE DE L'ATELIER ET DES CONTRIBUTIONS

VERSION 01 DU 21/05/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté Égalité Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

DATE ET LIEU

15/05/2023	MIONS

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 46 personnes

INTERVENANTS

Jean-François BORELLA	SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes, coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes en charge de la conduite des études techniques sur l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise

46 personnes se sont présentées à l'atelier le 15 mai 2023, organisé par SNCF Réseau.

Cet atelier animé par le cabinet Nicaya Conseil, était prévu pour se dérouler comme suit :

- Introduction par Stéphane SAINT-PIERRE (Nicaya conseil – AMO concertation de SNCF Réseau)
- Mot d'accueil par Claude COHEN, maire de MIONS
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet et diffusion d'une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l'État
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay qui font l'objet de la concertation publique par Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL de SNCF Réseau
- Temps d'échange avec les participants
- Atelier de travail pour mettre en évidence les points forts, les points faibles et les points d'attention de chacune des variantes proposées sur la base de cartographies du projet affichées sur les murs de la salle de réunion
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de l'atelier

L'atelier démarre à 19h08 par une introduction et une présentation de son déroulé par Stéphane SAINT-PIERRE. L'atelier est interrompu à 19h18 à la suite de la prise de parole du président de la fédération FRACTURE et son invitation à quitter la salle, succédant à l'intervention de Monsieur Claude COHEN, maire de Mions.

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Le présent compte-rendu est un « VERBATIM » de ces 3 interventions.

1- INTRODUCTION PAR STEPHANE SAINT-PIERRE (NICAYA CONSEIL – AMO CONCERTATION SNCF RESEAU)

Verbatim de l'intervention

« Nous accompagnons SNCF Réseau sur cette concertation. Je vais juste vous donner le déroulement qui a été prévu par SNCF Réseau pour cette réunion et je passerai la parole à Monsieur le maire pour faire un mot d'accueil et ensuite on continuera la présentation du projet et on vous proposera d'échanger.

Merci de votre présence à cette réunion.

En deux mots, ce que nous avons prévu en petit temps d'introduction, c'est des éléments de présentation du projet dans cette configuration avec :

- *Pourquoi le projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay ?*
- *Quels objectifs, et quels principes pour ce projet*
- *Et puis une présentation des variantes qui sont aujourd'hui proposées à la concertation.*

Ce que je vous propose, c'est qu'on laisse SNCF réseau vous présenter l'ensemble de ces éléments et qu'on ait ensuite un temps d'échange et pour approfondir cela.

On a mis dans la salle d'à côté des plans détaillés qui permettent d'avoir une vision précise des variantes détaillées et si vous êtes d'accord on pourra approfondir les implications du projet telles que vous les percevez puisque SNCF Réseau en a fait une évaluation, mais l'objectif de cette concertation c'est d'approfondir et d'aller plus loin.

On proposera de le faire dans un second temps en ayant vraiment des cartes précises qui zooment sur le secteur de Mions et l'objectif c'est de recueillir vos points de vue plus précisément.

Voilà le principe qu'on vous propose, on y reviendra mais cette concertation se déroule jusqu'au 4 juin et le 1er juin il y a une réunion de clôture qui permettra de dégager des premiers enseignements à chaud de ce qui aura été dit, partagé, exprimé par des parties prenantes pendant la concertation.

Un petit mot sur ce qu'on vous propose d'adopter sur les façons d'être et de travailler ou d'échanger durant cet échange. Vous avez ici l'équipe de SNCF Réseau, Jean-François BORRELA, Catherine ULRICH-MICHEL et Florian COFAIS qui représente Setec, maître d'œuvre technique, bureau d'étude mandaté, qui viennent vous présenter et vous partager un certain nombre d'informations.

Ils le font assez tôt dans le processus d'élaboration de ce projet pour prendre en compte ce que vous allez exprimer.

Vous pouvez avoir des points de vue différents dans la salle, l'objectif c'est que, quelle que soit la personne qui s'exprime, elle puisse être écoutée et entendue que ce soit pour SNCF Réseau ou pour vous et que ce soit dans un cadre respectueux et dans l'écoute et la considération de chacun.

Merci de bien vouloir prendre vos appels téléphoniques en dehors de la salle pour ne pas perturber les échanges.

Voilà ce que je vous propose, si vous êtes d'accord, sans plus tarder je vais proposer à monsieur le maire un mot d'accueil.

Dernier point, comme l'on enregistre l'atelier, lorsque vous vous exprimerez, merci de parler dans le micro afin que l'on puisse bien entendre vos propos et puisse en prendre note.

Monsieur le maire, je vous passe le micro ».

2- MOT D'ACCUEIL DE CLAUDE COHEN (MAIRE DE MIONS)

Verbatim de l'intervention

« Je voulais d'abord vous souhaiter à tous la bienvenue.

Ce qui est amusant, c'est qu'on m'a envoyé un document. On m'a dit Monsieur le Maire est-ce que vous pourriez faire un petit accueil républicain. J'ai été sur le Larousse pour vérifier ce que voulait dire un discours républicain. Un discours républicain c'est être conforme aux idéaux d'égalité de l'ordre public de la centralisation à la conception de la République donc moi je vais être républicain mais vous aussi vous allez être républicains.

Je ne vais pas polémiquer et sans vouloir faire un petit historique, je vais en faire un tout petit. Je sais que toute la salle est contre.

Alors j'ai reçu les équipes, écoutez bien tout ce que je vous dis, c'est du factuel, c'est tout des documents écrits.

Le 15 septembre ces mêmes personnes ont demandé à avoir un rendez-vous, ils sont venus et m'ont dit Monsieur le maire on est là pour faire une étude. Une étude, tout le monde peut faire une étude.

Trois mois après, les mêmes personnes ont demandé à avoir un rendez-vous, c'était le 30 janvier. Ils sont venus non plus avec une étude mais avec un projet.

J'ai dit mais vous vous foutez de ma gueule, vous me parlez d'étude et vous venez avec un projet. Je vais être respectueux, ma DGS sait comment ça s'est passé et ceux qui étaient présents dans la salle.

Le projet, c'est un projet de voyou, je suis clair, je suis le maire d'une ville de 15 000 habitants, je suis tenu de protéger mes habitants.

Maintenant quand j'ai demandé vous voulez quatre voies, faisons quatre voies mais deux souterraines, on m'a répondu « c'est trop cher ». Attendez les services publics ce n'est jamais cher et moi je dis quatre voies souterraines c'est possible la preuve une étude est apparue jeudi dernier, sur le journal Le Progrès, et vous savez que ce qui est dans Le progrès est toujours vrai.

Alors il y a un tram-train qui va aller à Tassin la demi-lune et ils sont en train de creuser à 80 m. Pourquoi à Tassin on peut et à Mions on ne peut pas ?

Surtout qu'à Mions on va pénaliser demain un tiers de la population et ce dossier avec un certain nombre de personnes présentes dans la salle je me souviens depuis 2001-2002, à chaque fois qu'il y a eu un ministre, il a changé de projet, à chaque fois qu'il y avait un député il faisait pression et ça changeait le projet.

Moi je peux vous dire que tous ceux, on est environ une cinquantaine ici, ils sont presque aussi nombreux dehors.

Tous ceux qui sont dehors sont contre, tout ceux qui sont dans la salle je peux vous le dire, je pense à 99% ils sont contre si ce n'est pas 100% et bien je vais vous dire, je suis contre, je suis contre le projet et il faudra me passer dessus pour que le train passe.

Je crois que je vous ai tout dit et je crois que cette phrase vous a déjà été dite par Monsieur Gilles Gascon maire de Saint Priest. Vous me passerez dessus pour que le train arrive. Je vous ai dit ce que j'avais à vous dire. »

Applaudissements dans la salle.

3- INTERVENTION DE M GILLES RENEVIER (PRESIDENT DE LA FEDERATION FRACTURE)

Verbatim de l'intervention

« Dans le respect comme vous dites, mais comme dit Monsieur Cohen, le respect doit être dans les deux côtés.

Pour bien préciser ce que dit Monsieur Cohen, je suis Gilles RENEVIER, président de la fédération Fracture.

Ce que dit Monsieur Cohen, je vais le finir, c'est-à-dire qu'il craint et ce qu'on redoute le plus, c'est que certes il y aura 4 voies pour les voyageurs mais surtout très rapidement il y aura une accumulation de fret qui viendra soit du Lyon-Turin, soit du CFAL Nord, donc vous aurez 4 pour des voyageurs et 4 fois plus de fret donc vous aurez les mêmes inconvénients avec beaucoup plus de danger.

Alors dans la salle on est pratiquement que des associations, ceux qui sont de l'association est-ce que vous pouvez lever la main ?

Donc il reste quelques personnes moi je vous propose pour montrer notre désaccord profond, si vous êtes tous d'accord, ceux qui veulent des infos on peut vous les donner dehors, de sortir parce qu'il faut montrer une désapprobation totale et quoi qu'on fasse, si vous collaborez avec les petits tracés bleu et rouge, ça veut dire que vous entérinez le projet et que vous êtes d'accord et si vous êtes contre il faut refuser le dialogue car ce dialogue est pipé.

Donc si vous êtes d'accord, on sort maintenant pour montrer notre forte désapprobation. Merci »

Applaudissements dans la salle.

Verbatim des échanges qui suivent :

- Monsieur le Maire de Mions : « *Je fais comme eux, je quitte la salle, je désapprouve votre projet. Je signale que le contrôle de légalité n'est pas présent aujourd'hui.* »
- Un participant « *Et nous on s'informe comment ?* »
- Stéphane Saint-Pierre (Nicaya Conseil) : « *Mais nous on reste, on est là pour informer donc on tient la réunion.* »

Suite à cette invitation du président de Fracture et à la décision de Monsieur le maire de Mions de quitter la salle, 44 des 46 participants décident de quitter la salle.

4- SUITE ET FIN DE L'ATELIER

2 participants sont restés pour échanger de façon informelle avec les représentants de SNCF Réseau.

Stéphane SAINT-PIERRE (Nicaya Conseil) est allé rejoindre les participants en dehors de la salle et leur a proposé de revenir pour s'informer sur le projet et échanger avec SNCF Réseau.

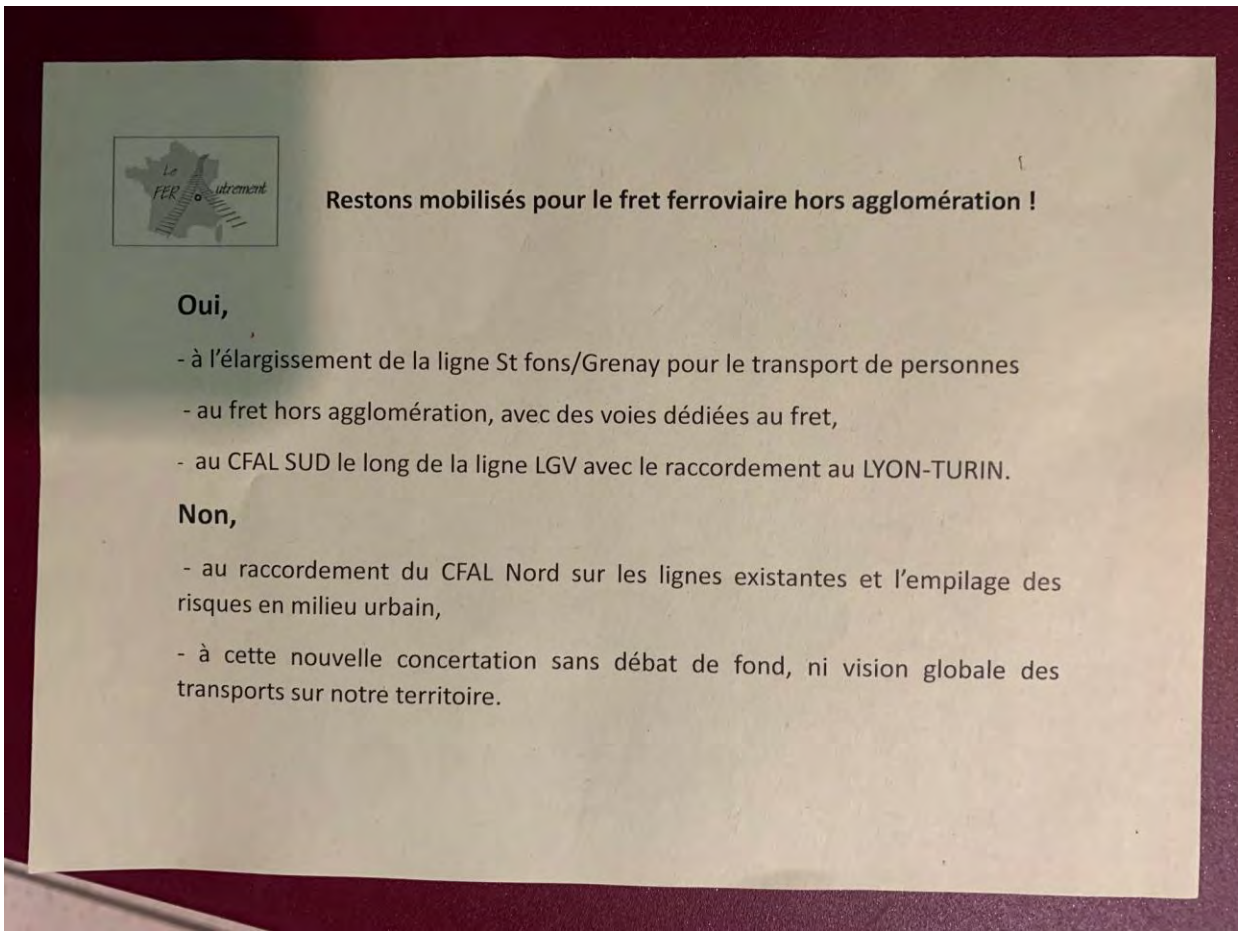
Les représentants de SNCF Réseau et de Nicaya Conseil sont restés en salle jusqu'à 21h, à disposition d'éventuels participants. Aucune nouvelle personne ne s'est présentée.

7- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT EMARGE

Nom Prénom	Organisme - Institution
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
MEUNIER Jacky	Élu commune de Mions
CHAMBRAGNE Alain	Élu Mions
COSTANTINI Patrick	
MENA F.	Élu Mions
SAIGNOL Côme	Citoyen
PARRET Yves	Élu Mions
BRUMENT François	APACHE
LOZANO Francis	APACHE
CANTINI Th	Mairie St Priest
BOUILLARD Gilles	NASA 4346
AVCI	
RAVIATTI (Mr.)	
GUIGUET Julien	Ville de Mions – 1er adjoint urbanisme, cadre de vie
HORNERO Nathalie	Ville de Mions – 2ème adjointe finances, marchés publics
BONNET Monique	Habitante Mions
COHEN Claude	Maire de Mions
PACCAUD Mickaël	Adjoint au maire Mions
SAPONARA Jean-Michel	Adjoint au maire Mions
CUSIN Patrick	
NOALLY Luc	DST
PHILIPPE Christelle	DGS Mions
FRAISSE Paul	DREAL AURA
MIGNOZZI Anne	Élue mairie Mions
BERNARD Céline	Élue mairie de Mions
MOREAU Yvain	Élu mairie de Mions
BENVENUTO Sylvie	Élue Mions
MARCHAND Dominique	Citoyenne
VEZANT Jean-Paul	Citoyen
LAROZE Éliane	APACHE
DURAND Marie-Christine	APACHE
GRANDVAL Gilles	Non au Shunt Conseil municipal St-Priest

LAROZE Philippe	APACHE
CORDIER Josée	Élue
DESHAYES André	
FALLECKER Dominique	
DUBROS Joël	
VANDECET Patrick	
VANDECET Philippe	
TAVERNIER David	
PARISOT JC	
PONTIER Sarah	
DUC Gérard	
REA Enrico	Halte au bruit
RIVAT Roger	Halte au bruit
MICHELIN Laurent	SNCF Réseau
LAGNOUS Christophe	
LINOSSIER Claudie	
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau
WILLIAMSON Jennifer	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau

8- TRACT DISTRIBUE PAR DES REPRESENTANTS DE L'ASSOCIATION « LE FER AUTREMENT » EN DEHORS DE LA SALLE



Restons mobilisés pour le fret ferroviaire hors agglomération !

Oui,

- à l'élargissement de la ligne St fons/Grenay pour le transport de personnes
- au fret hors agglomération, avec des voies dédiées au fret,
- au CFAL SUD le long de la ligne LGV avec le raccordement au LYON-TURIN.

Non,

- au raccordement du CFAL Nord sur les lignes existantes et l'empilage des risques en milieu urbain,
- à cette nouvelle concertation sans débat de fond, ni vision globale des transports sur notre territoire.

SNCF Réseau
Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
78 rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

2.2.5 Atelier de Saint-Priest le 22/05/2023

DEMAIN MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

Mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Atelier du 22 mai 2023 – Saint-Priest

PRÉPARONS LES MOBILITÉS DE DEMAIN

UNION EUROPEENNE

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

DÉROULÉ DE LA SÉANCE

Horaires	Séquences
18h30 - 18h45	o Introduction
18h45 - 19h15	o Des mobilités décarbonées au service de l'amélioration des transport des voyageurs et marchandises o Décisions prises suite au débat public de 2019 sur l'EFL o Le projet de mise à 4 voies St-Fons - Grenay o Les variantes d'implantation de voies nouvelles sur le secteur
19h15 – 19h45	• *Echanges*
19h45 – 20h20	o Travail en atelier sur chaque variante o Partage des contributions
20h20 – 20h30	• Clôture

RÈGLES DE SAVOIR ÊTRE POUR LA RÉUNION

Règles de base

- Respect
- Ecoute
- Bienveillance
- Pas de jugement
- Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes à la fin

Considérez la perspective puis argumentez

QUELQUES CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

- Les échanges sont enregistrés → synthèse de la séance
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis

MOT D'ACCUEIL

M Gilles GASCON

Maire de Saint-Priest

Conseiller métropolitain du Grand Lyon

LES GARANTS

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Jean-Claude RUYSSCHAERT
Barbara SERRANO
barbara.serrano@garant-cndp.fr
jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

CNDP, une entité indépendante
La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

Notre rôle

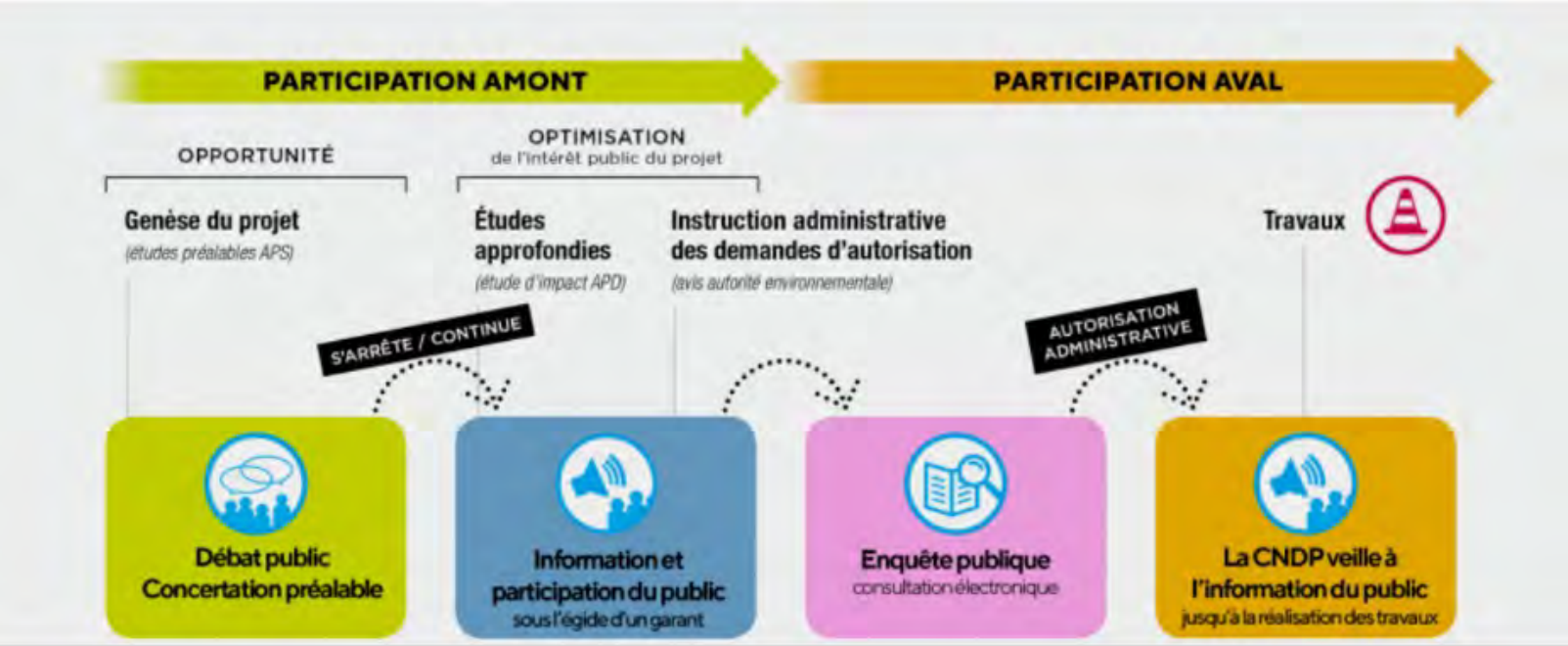
Défendre le droit à l'information et à la participation du public…

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « **droit au débat** » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Notre autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets .

… sur l’élaboration des projets ayant un impact sur l’environnement

La participation garantie par la CNDP intervient **dès l’origine d’un projet** jusqu’à l’enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient dès l’origine, à un moment où il est encore possible d’y renoncer, de le modifier, où l’on peut interroger le “pourquoi ?” et pas seulement le “comment ?”. Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l’information et à la participation du public jusqu’à l‘enquête publique.



LA CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

Nos valeurs

Ces valeurs sont issues de la loi et de l'expérience de la participation du public depuis 1995

- ✓ **L'indépendance**
- ✓ **La neutralité**
- ✓ **La transparence**
- ✓ **L'égalité de traitement**
- ✓ **L'argumentation**
- ✓ **L'inclusion**

INTRODUCTION

L'ETOILE FERROVIAIRE LYONNAISE
ET
LE DÉBAT PUBLIC DE 2019

Jean-François BORELLA Catherine ULRICH-MICHEL

SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

DÉCARBONER LES MOBILITÉS POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

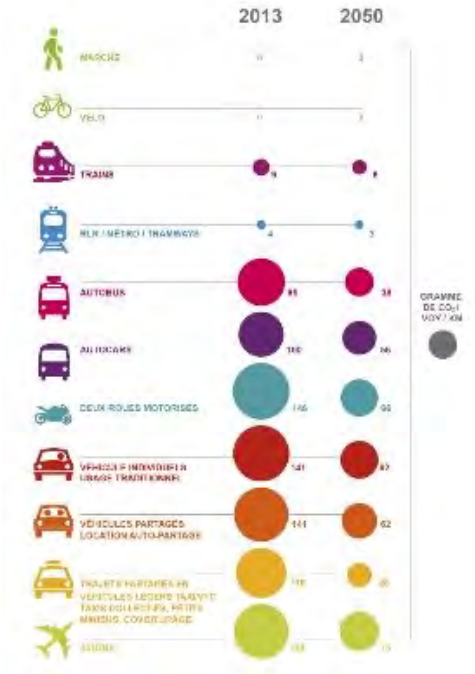
- **Offrir une alternative décarbonée et durable aux modes de mobilité actuels**
  - Voyageurs
  - Marchandises
- **Faciliter les déplacements du quotidien et longue distance**

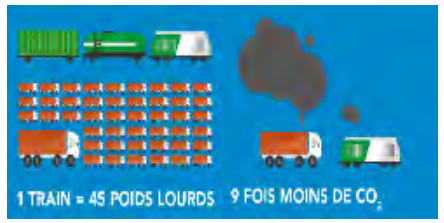
AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ DES TRAINS

AMÉLIORER LE CONFORT À BORD DES TRAINS ET DANS LES GARES

FAVORISER LES DÉPLACEMENTS EN TRAIN POUR LIMITER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

AUGMENTER LE NOMBRE DE TRAINS





CONTEXTE TERRITORIAL AUVERGNE RHÔNE-ALPES

- Région Auvergne-Rhône-Alpes
  - 8 millions d'habitants
  - Parmi les plus vastes et plus peuplées d'Europe
  - Carrefour de grands axes de communication européens et français

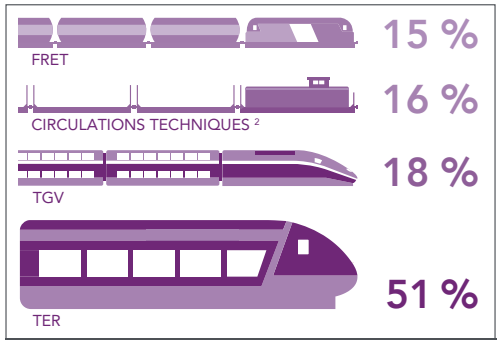
- Une métropole de Lyon très dynamique
  - Au cœur d'un réseau de grands pôles urbains : Saint-Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand, Genève, Chambéry, Annecy, Valence, Mâcon, Roanne, …

- Des besoins croissants de mobilité des personnes et marchandises

- Besoin de réponses cohérentes avec
  - Enjeux climatiques
  - Qualité de vie des habitants
  - Attractivité du territoire

UNE ETOILE FERROVIAIRE SATURÉE

- Une étoile ferroviaire de Lyon congestionnée
  - Près de 1 200 trains / jour
  - Plafonnement à 70 trains / heure max depuis 2005
  - Nombreux retards et annulations et pas de possibilité d'accueillir de nouveaux trains



RÉPARTITION DES TRAFICS AU SEIN DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS
Source : SNCF Réseau

- Réponses des financeurs Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, UE et de SNCF Réseau

1. **Agir à court terme**
   → **plan d'investissement de 310 M€**
   2015-2025 → restaurer la régularité

2. **Préparer l'avenir**
   → **déterminer les investissements nécessaires pour développer le réseau et accueillir plus de trains**
   projets structurants d'infrastructure
   - Un débat public en 2019 pour partager les enjeux et définir les grandes orientations

DÉCISIONS DE SNCF RÉSEAU DU 11 DÉCEMBRE 2019 SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

- Moderniser l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise dès à présent
- Imaginer un service ferroviaire express métropolitain tout en tenant compte de l'ensemble des besoins : fret, voyageurs longue distance, régionaux et péri-urbains
- Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure

  → 1 priorité partagée : mettre à 4 voies la section Saint-Fons – Grenay
- Associer les élus, associations, usagers et habitants du territoire à cette démarche pour préparer l'avenir

UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS

OBJECTIFS

2 fois plus de périurbains

2 fois plus de TGV

2 fois plus de fret

De 2025 à 2030 : 1ers évolutions de service

- Trains du quotidien : sur la 1ère couronne périurbaine : extension les services proposés en heure de pointe aux heures creuses et développer l'amplitude horaire (objectif = 5h – 23h)
- Augmentations progressives de capacité sur la Ligne Grande Vitesse et pour le fret

A partir de 2030 : vers un saut d'offre

- Trains du quotidien : augmentation des fréquences en heure de pointe (objectif cible = ¼ d'heure en heure de pointe)
- 2ème phase d'augmentation de capacité LGV Paris Lyon et de poursuite de l'augmentation de capacité pour le fret

RAPPEL DES GRANDS PROJETS PRÉSENTÉS AU DÉBAT PUBLIC 2019 POUR REDONNER DE LA CAPACITÉ AU SEIN DE L'EFL

Premiers aménagements de capacité en cœur de nœud

Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
+ raccordement de St-Fons

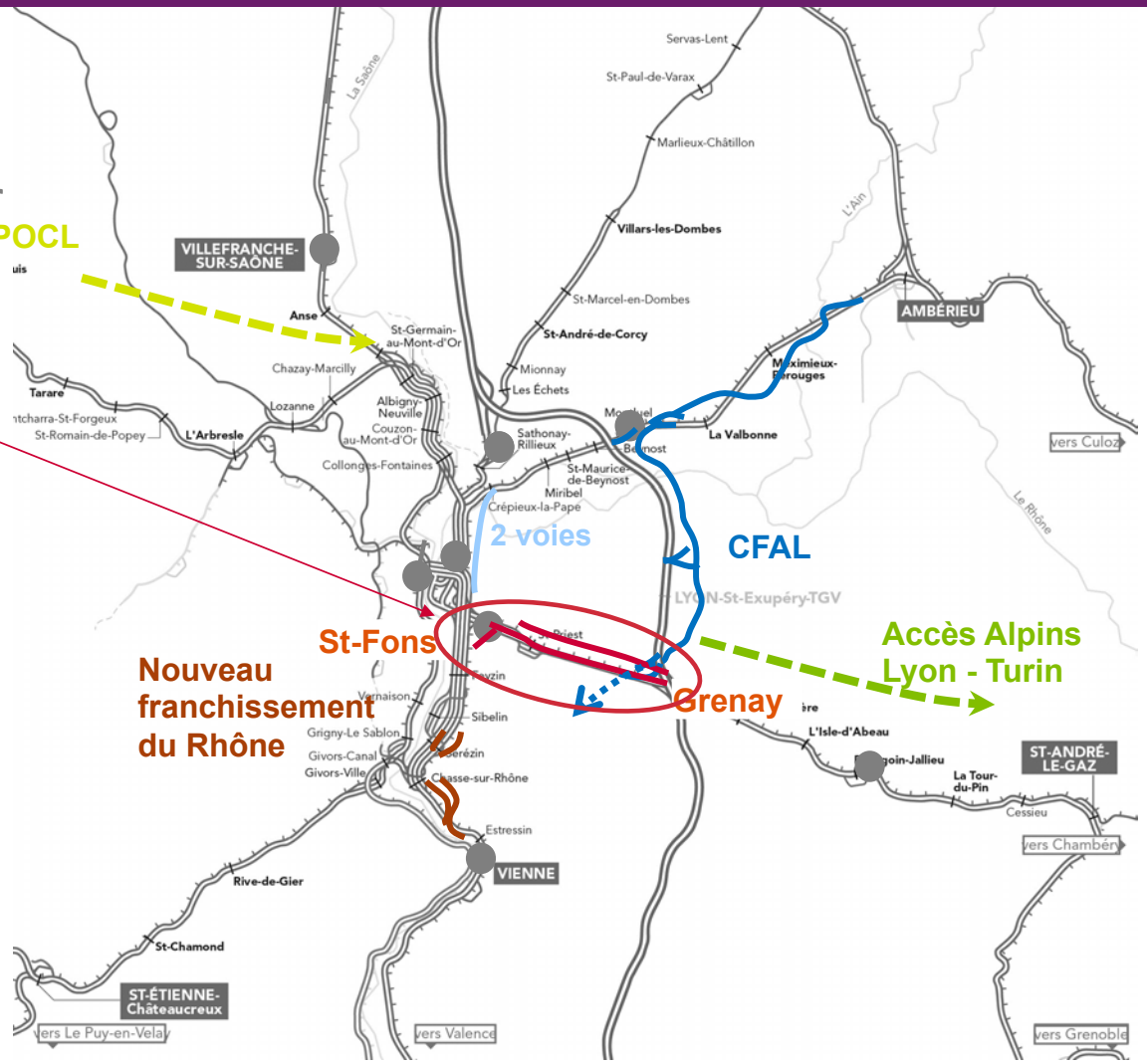
CFAL

Nouveau franchissement du Rhône

Nouvelles voies entre St-Clair et Guillotière

Accès Alpins Lyon – Turin

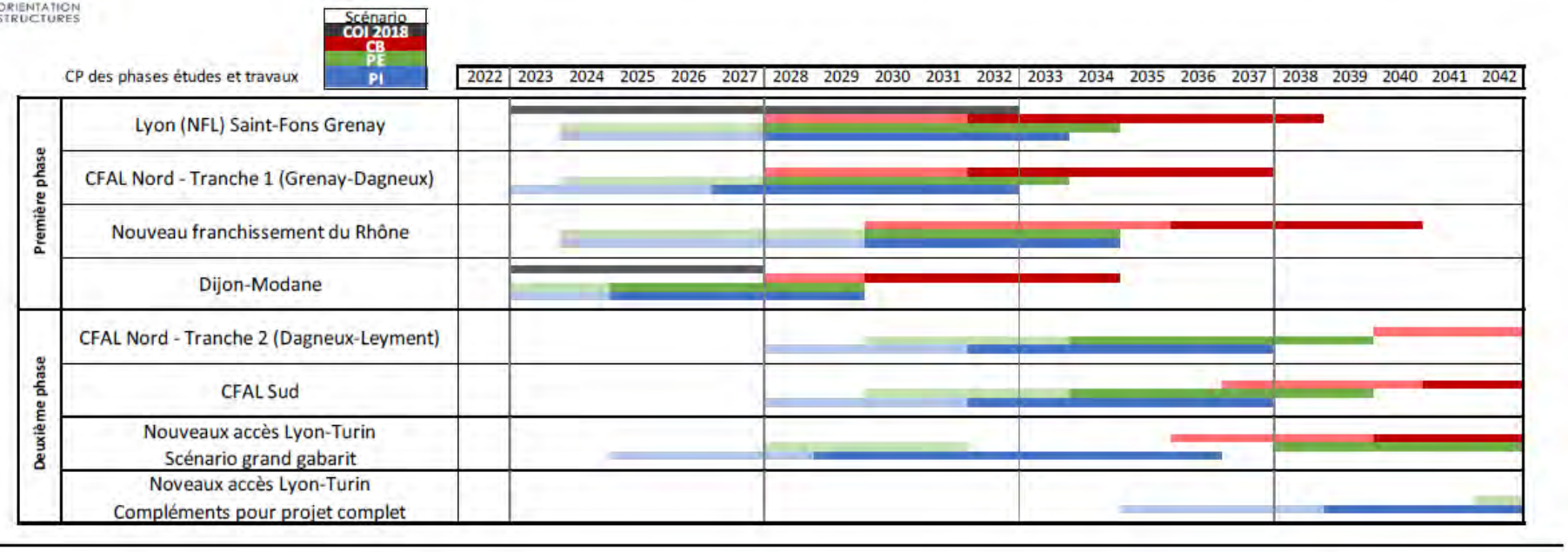
POCL



Grands projets

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)

COI a remis son rapport à la Première ministre le 24 février 2023 → scénario privilégié par le gouvernement : « **planification écologique** » → position du gouvernement à venir en 2023



A retenir

- *Le projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay n'est pas une alternative au CFAL mais une étape intermédiaire dans le développement des capacités de l'EFL*

https://www.ecologie.gouv.fr/conseil-dorientation-des-infrastructures-coi

ECOSYSTÈME DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE : OFFRE DE SERVICES ET INFRASTRUCTURES

Clients ferroviaires

Maitrise d'ouvrage
Schémas d'offres
Et infrastructures

Autorité de régulation des transports

SNCF RÉSEAU

COMITE DES GRANDS PARTENAIRES
Etoile Ferroviaire Lyonnaise

Inscription du projet dans le territoire

Industriels, agriculteurs, coopératives, carriers…

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY – VARIANTES

- Une concertation
  - Du 24 avril jusqu'au 4 juin
  - Pour permettre au public de s'informer et s'exprimer sur le projet et sur les **variantes d'implantation des voies nouvelles envisagées**
  - Suivie par 2 garants de la CNDP pour veiller à son bon déroulement

- À l'issue de laquelle SNCF Réseau et les partenaires retiendront une variante préférentielle

- Une nouvelle concertation à horizon fin 2023 portant sur l'insertion de la variante préférentielle

- Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/
  - Information sur le projet
  - Modalités de contribution
  - Formulaire en ligne pour donner son avis
  - Formulaire en ligne pour s'inscrire aux permanences et aux ateliers

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

20 min

POINTS DE VUE DES PARTENAIRES DU PROJET

LA LIGNE LYON-GRENOBLE ACTUELLE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

19 km de ligne, 3 gares voyageurs, un centre de maintenance du matériel roulant, 1 site fret

- → **Des circulations hétérogènes : TGV, intercités, TER, fret**
- → **Une exploitation intense et complexe : beaucoup de circulations, des cisaillements de trains, une grande multiplicité des caractéristiques des trains, …**
- → **Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe**

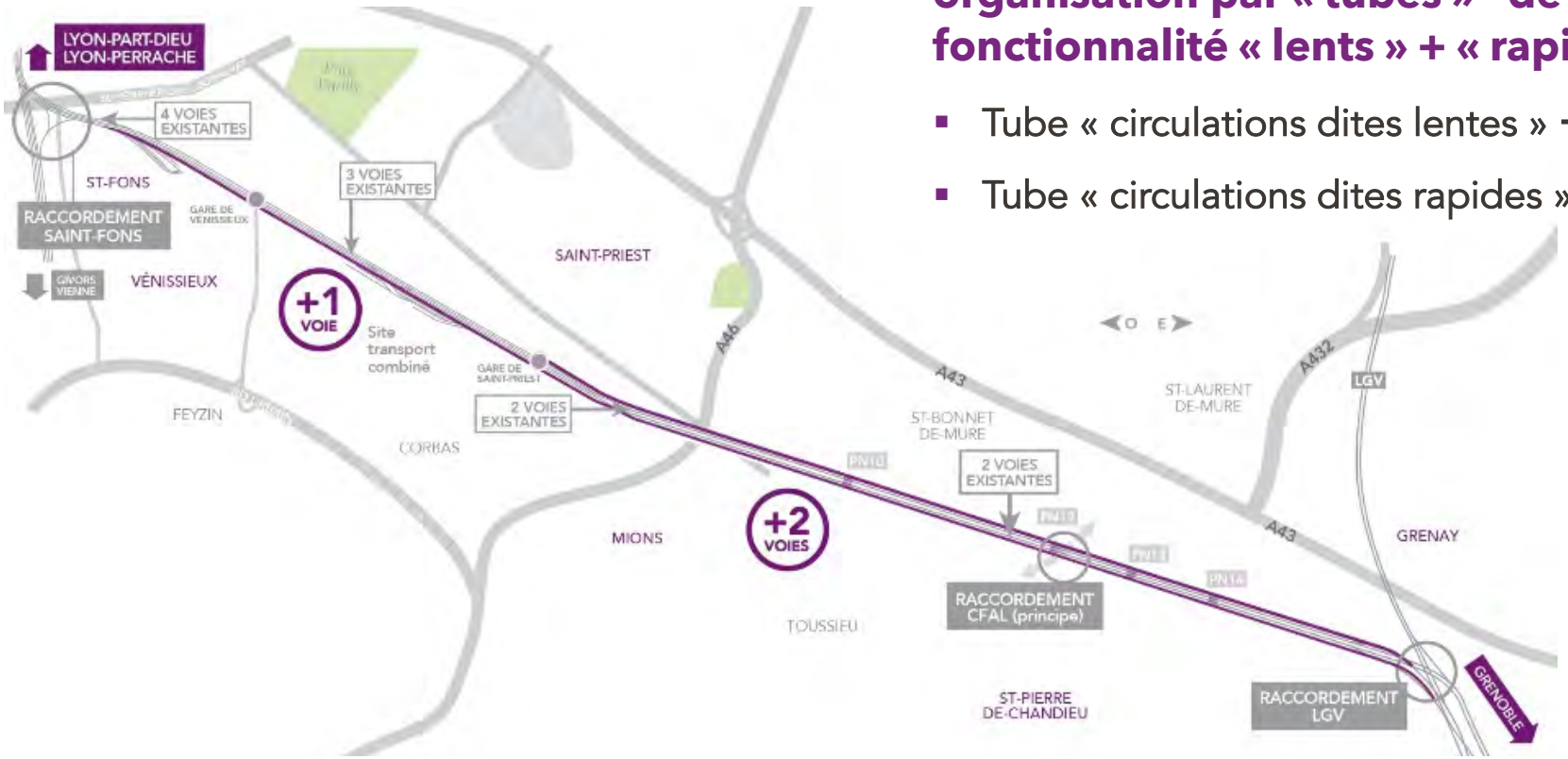
En vert, les équipements dédiés au fret

TRAFIC ACTUEL SUR LA LIGNE

Au 1er trimestre 2023, environ 200 trains quotidiens en semaine

Type trains	Trafic moyen journalier
TER	130
Grande vitesse	50
Fret	20

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY



Un doublement de la capacité grâce à une organisation par « tubes »* de circulations + une fonctionnalité « lents » + « rapides » :

- Tube « circulations dites lentes » → TER omnibus, fret
- Tube « circulations dites rapides » → TGV, autres TER

** Tube de circulation : une voie dans chaque sens, avec des vitesses de circulation homogènes*

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET

Jusqu'à …

2 fois plus de périurbains

Contribuer au déploiement progressif du RER lyonnais

2 fois plus de TGV

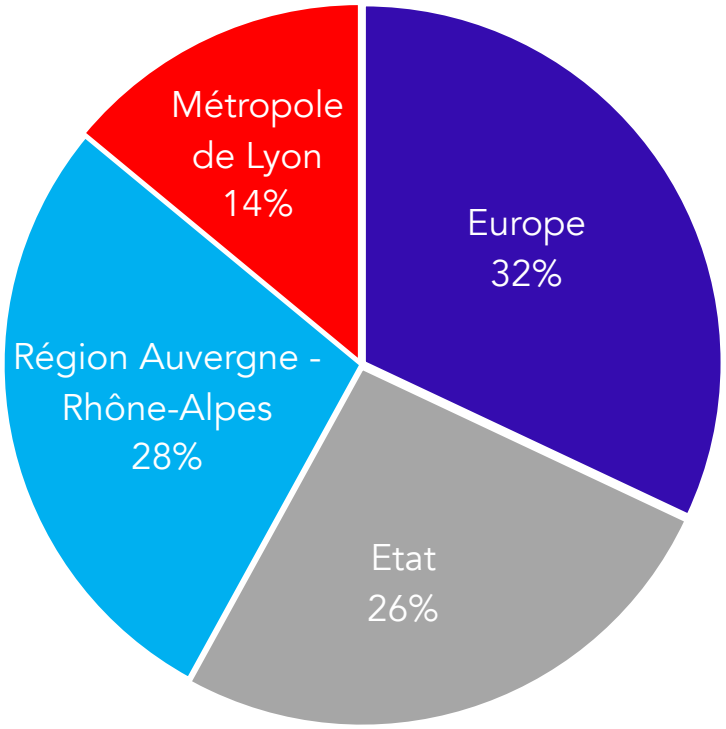
Contribuer à passer de 3 à 6 trains grandes lignes par heure et par sens

2 fois plus de fret

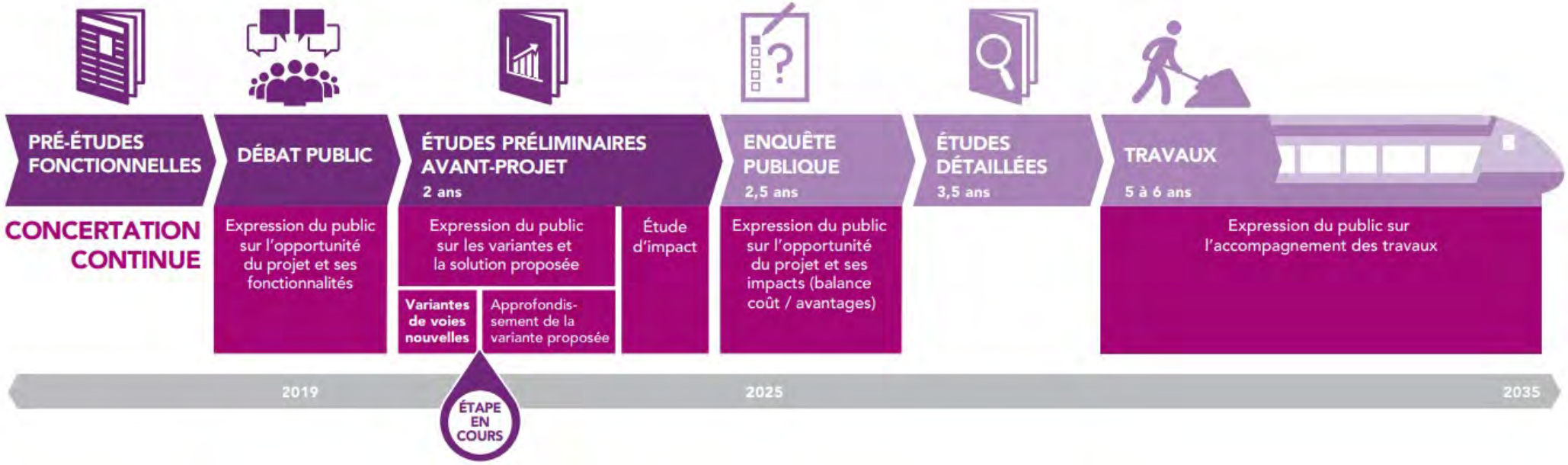
Contribuer à améliorer la qualité de l'air en quasi doublant la part modale du fret ferroviaire (de 9% à 18%) et en accompagnant les besoins de desserte locale

COÛT PRÉVISIONNEL ET FINANCEMENT

- Coût estimé du projet : environ 1,06 milliard CE 01/2022
- Phase d'études préliminaires engagée
  - 6,5 M€ pour les études préliminaires
  - Objectifs : affiner
    - + Les fonctionnalités
    - + Les solutions techniques
    - + Les enjeux environnementaux
    - + L'insertion dans l'environnement
    - + Les coûts
    - + Le planning de l'opération



LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

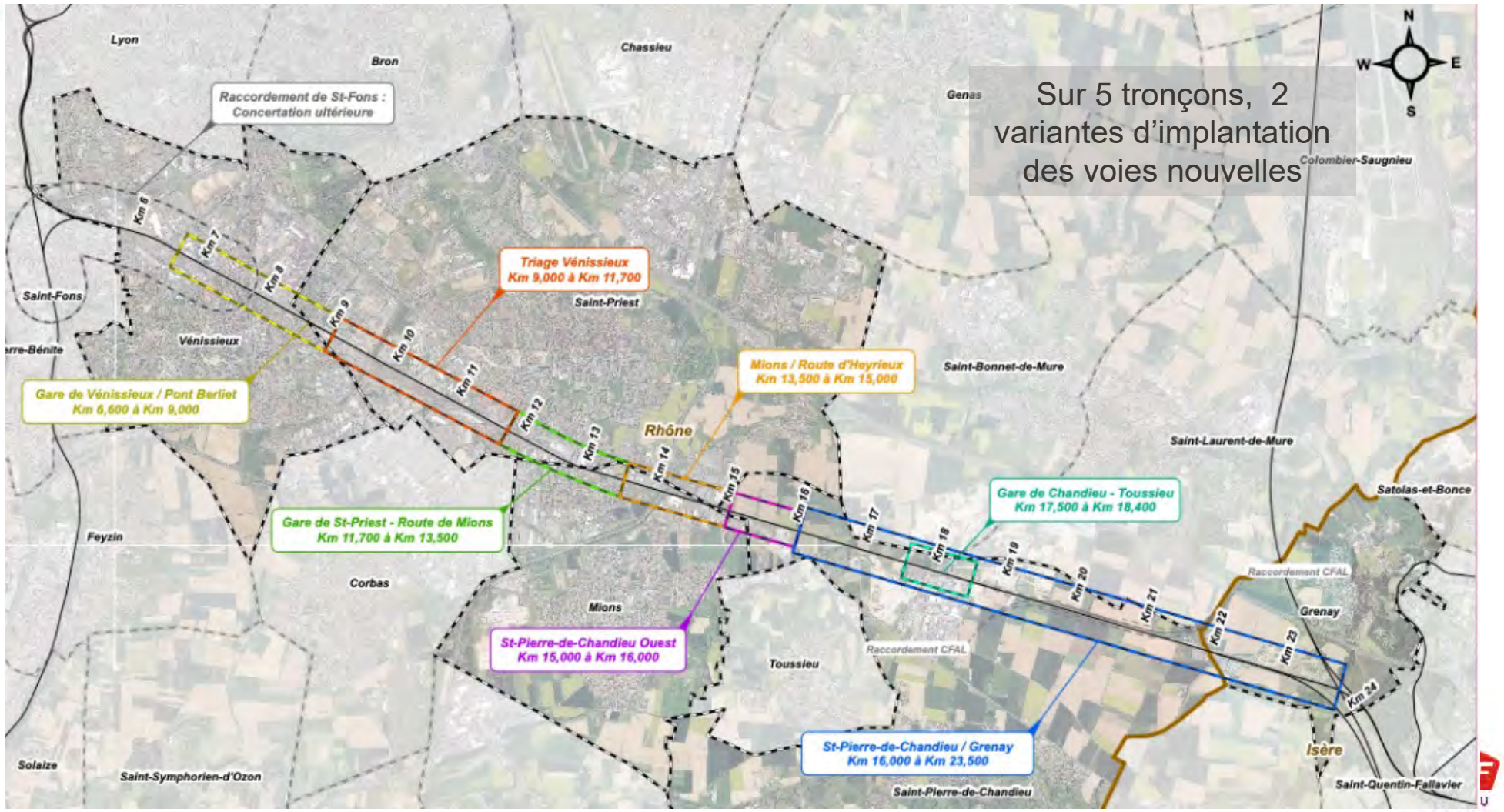


LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES POUR LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

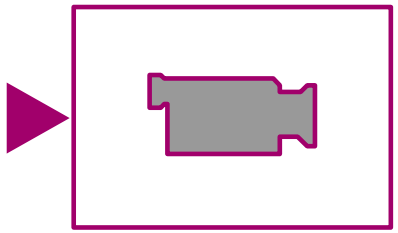
- Différentes variantes étudiées pour l'implantation des voies nouvelles
  - Objectif premier : éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement urbain, économique, agricole et naturel
- Parmi les pistes envisagées lors des études
  - 2 voies nouvelles au nord des voies existantes ?
  - 2 voies nouvelles au sud des voies existantes ?
  - 1 voie nouvelle au nord et une voie nouvelle au sud des voies existantes ?
  - Des voies nouvelles enterrées sur certaines sections ?
- Principes de sélection des variantes proposées à la concertation
  - Techniquement réalistes et réalisables
  - Qui évitent certains impacts majeurs

6 TRONÇONS D'ÉTUDE
QUI PEUVENT S'ENVISAGER DE MANIÈRE AUTONOME / VARIANTES PROPOSÉES



APERÇU DU PARCOURS D'ENSEMBLE

→ Vidéo de l'implantation des variantes proposées à la concertation sur le linéaire de voies entre Saint-Fons et Grenay



OBJECTIFS CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Concertation en cours

1ère concertation à un stade très amont du projet

- **Enrichir** les études avec votre regard d'acteurs territoriaux
- **Faire ressortir les grands enjeux** d'insertion de la voie / des deux voies supplémentaires pour chacune des variantes proposées
- **Identifier les points** qui seront **à affiner** dans les phases d'études ultérieures

→ Intégrer la matière issue de la concertation dans la fabrication du choix d'un tracé préférentiel

Et d'autres concertations à venir

Prochaines étapes

- Horizon fin 2023 → nouvelle concertation sur les modalités fines d'insertion du projet dans son environnement urbain
- Horizon 2025 → enquête d'utilité publique
- Après 2026 → concertation continue post DUP

DISPOSITIFS DE MOBILISATION DU PUBLIC

Relais parties prenantes

- **kit de communication papier** dans chaque mairie concernée par le projet (Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre de Chandieu, Grenay)
- **1 kit de communication numérique** pour diffusion par les mairies et les partenaires (Région AURA, DREAL AURA, Chambres d'agriculture de l'Isère et du Rhône) et les communes de Saint-Fons, Corbas, Toussieu
- **Mail + flyer envoyé aux acteurs rencontrés en phase préparatoire,** avec invitation à relayer

Distribution en boites aux lettres d'un flyer

9655 exemplaires (du 24/04 au 28/04)

Information dans la PQR

- **Annonce de la concertation et de la réunion publique d'ouverture** le 21 avril (le Progrès Edition Grand Lyon – 36 000 exemplaires)
- **5 annonces presse d'annonce des ateliers de concertation** dans Le Progrès (du 28 avril au 19 mai) dans les pages locales des 5 communes concernées
- **1 Communiqué de presse d'annonce de la concertation envoyé le 21/04**

Campagnes Facebook et Instagram

- 18 - 65 ans (465 400 - 547 500 personnes)
- **3 campagnes ciblées sur Vénissieux, Saint-Priest, Saint-Pierre-de-Chandieu, Mions et Grenay**
  - annonce de la concertation
  - inscription aux ateliers (campagne en cours)
  - réunion de clôture

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	**Réunion d'ouverture**	**26 avril**	**18h30 – 20h30**
Grenay	**Atelier**	**3 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

Inscription aux ateliers et permanences

En ligne : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Lien direct sur la page d'inscription :
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Par tél. *06 75 87 18 30* si pas possible par internet

Recueil des avis et questions

- **Site web** : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/ → formulaire en ligne
- **Registres en mairies** : Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay
  + à l'entrée de l'atelier
- **Courrier postal :** SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications ?

- **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**
- **Attendez le micro pour parler**
- **Présentez-vous avant d'intervenir**

30 min

TRAVAIL EN SOUS GROUPE

IDENTIFICATION COLLECTIVE DES POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES DE CHAQUE VARIANTE DE TRACÉ

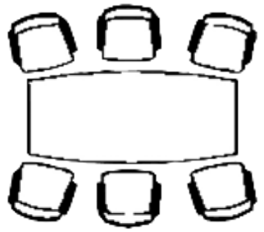
45 min

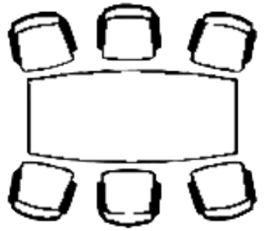
TRAVAIL EN X SOUS-GROUPES DE 4 à 6 PERSONNES

Questions

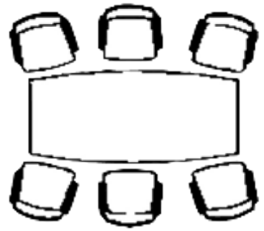
- Points forts
- Points faibles
- Points d'attention

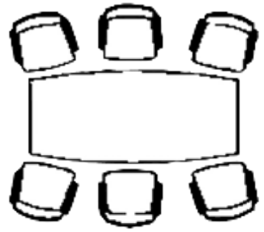
Variante Rouge





Variante Bleue





TOUR 1

Les participants s'installent à une table, se présentent entre eux

Désignation d'un hôte de table en charge d'inscrire les contributions du groupe sur le paperboard

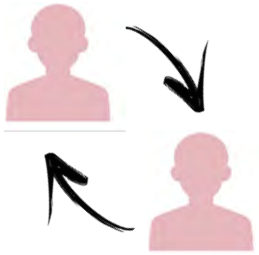
Les participants **contribuent à la thématique de leur table**

Ex. table n°1 : « Quels **points forts / faibles / points d'attention** de la variante rouge ? »

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

TOUR 2



Les hôtes restent à leur table pour partager les contributions du 1er tour puis changent de table

Changement de sous-groupe pour les participants

Les groupes du 1er tour ne restent pas ensemble

Prise de connaissance des contributions issues du 1er tour

Les sous-groupes approfondissent les réflexion du 1er tour (ne barrez pas de contributions existantes)

Pratiquer le « Oui, et… » et noter toutes les idées

15 min

PARTAGE DES CONTRIBUTIONS

Partage collectif de l'ensemble des productions s*ans jugement ou débat – uniquement des questions de clarification si nécessaire*

Des clarifications ? Enrichissements ?

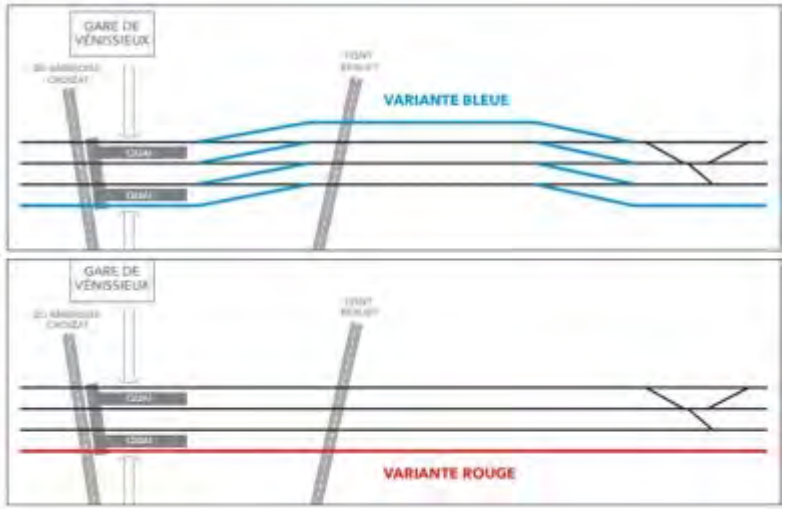
15 min

À SAINT-PRIEST : 3 SECTIONS INDÉPENDANTES DE TRACÉ
SECTEUR GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET

Communes	- Vénissieux - St-Priest
Points d'intérêt	- Gare Vénissieux - Pont Berliet - Entrée Triage

Contraintes d'implantation

Plan de voie projeté



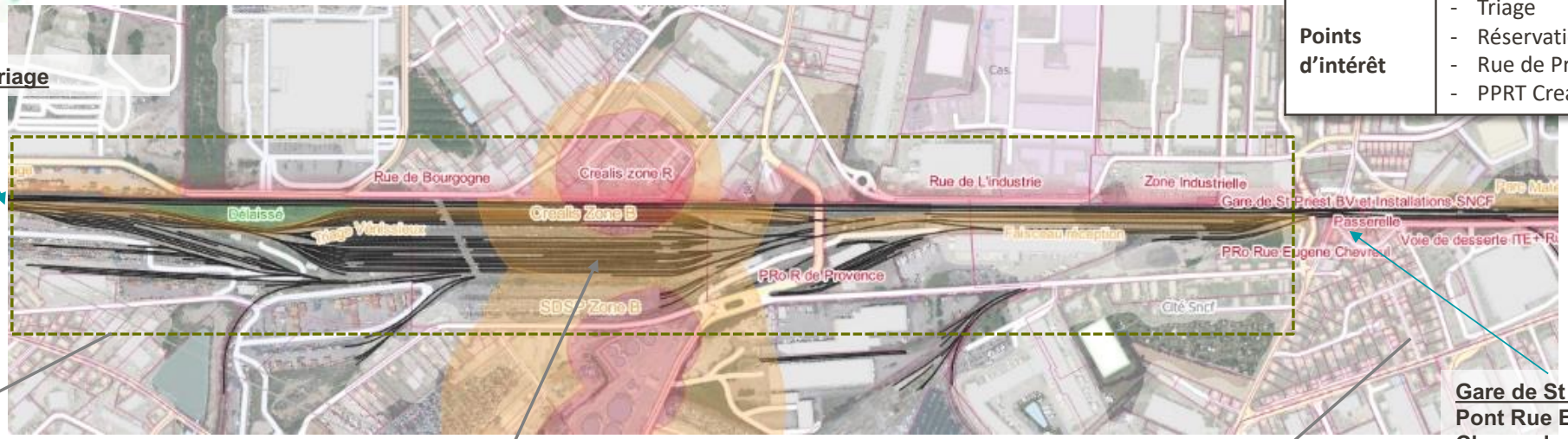
Principes de construction des variantes +1 voie	
Tracé Bleu	• Création de la voie supplémentaires au **nord** des voies existantes • Bascule de la voie en sortie de gare de Vénissieux
Tracé Rouge	- Création de la voie supplémentaire au **sud** des voies existantes

À SAINT-PRIEST : 3 SECTIONS INDÉPENDANTES DE TRACÉ
SECTEUR GARE DE TRIAGE

Commune	- St-Priest
Points d'intérêt	- Triage - Réservation BUE - Rue de Provence - PPRT Crealis

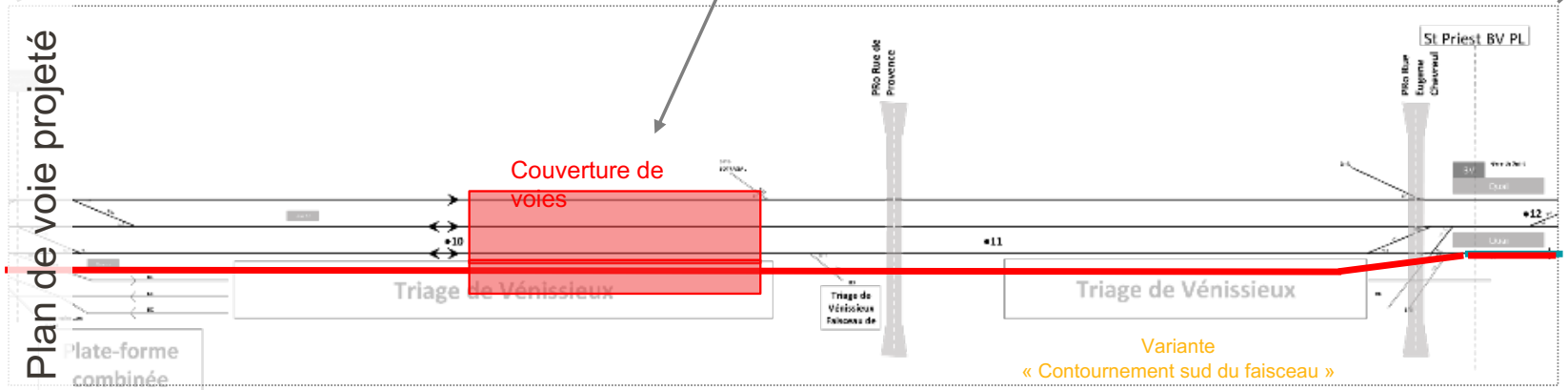
Accès au triage

Contraintes d'implantation



Gare de St Priest :
Pont Rue Eugène Chevreul

Plan de voie projeté

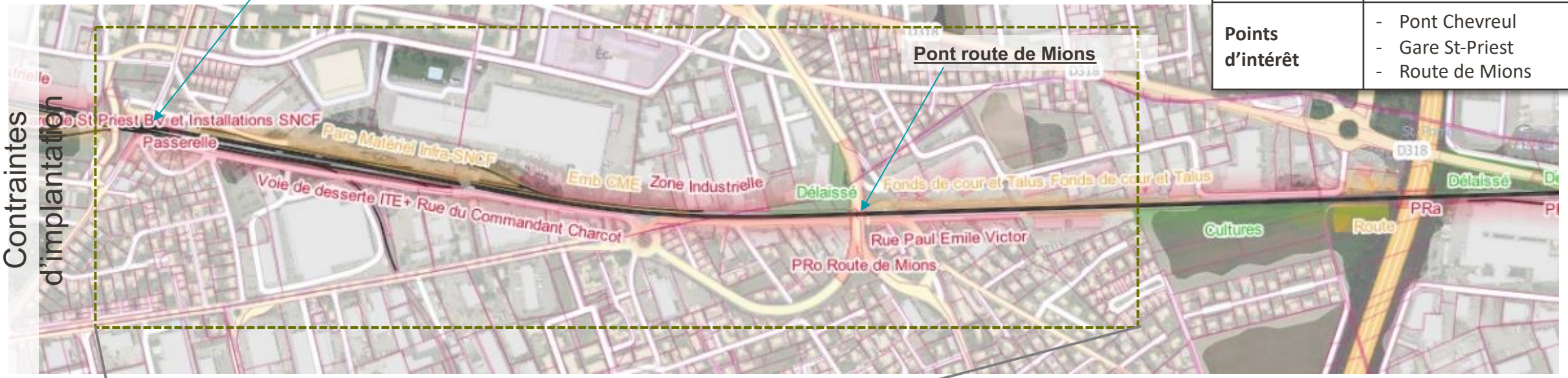


Un seul tracé sur ce secteur

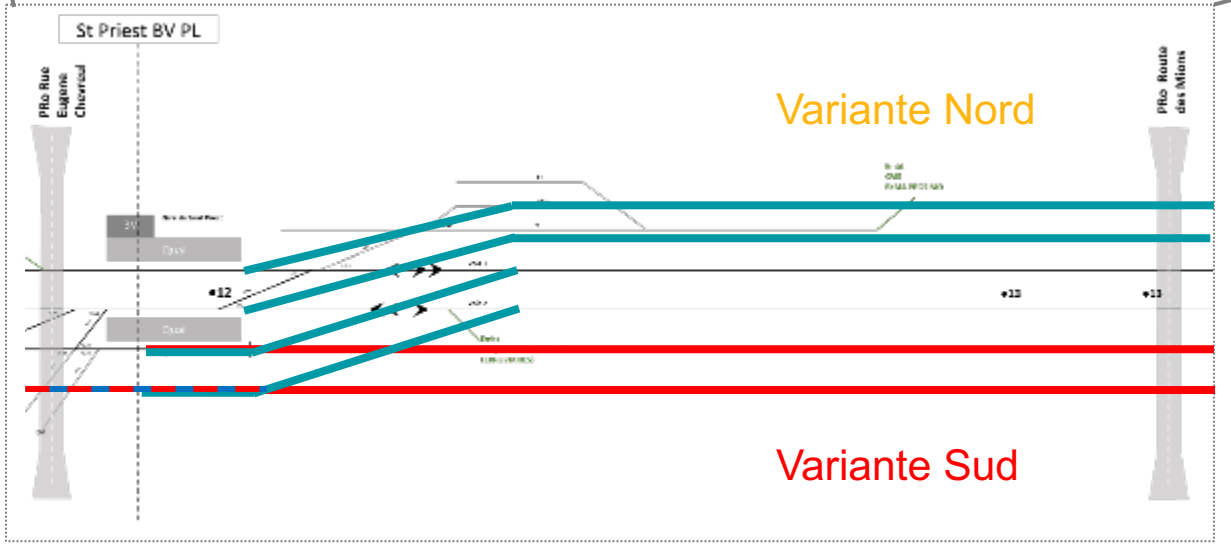
À SAINT-PRIEST : 3 SECTIONS INDÉPENDANTES DE TRACÉ
SECTEUR GARE DE ST-PRIEST / ROUTE DE MIONS

Communes	- Saint-Priest - Mions
Points d'intérêt	- Pont Chevreul - Gare St-Priest - Route de Mions

Contraintes d'implantation



Plan de voie projeté



Principes de construction des variantes +2 voies	
Tracé Bleu	- Bascule des voies en sortie de gare de St Priest - Création de deux voies supplémentaires au **nord** des voies existantes
Tracé Rouge	- Création de deux voies supplémentaires au **sud** des voies existantes.

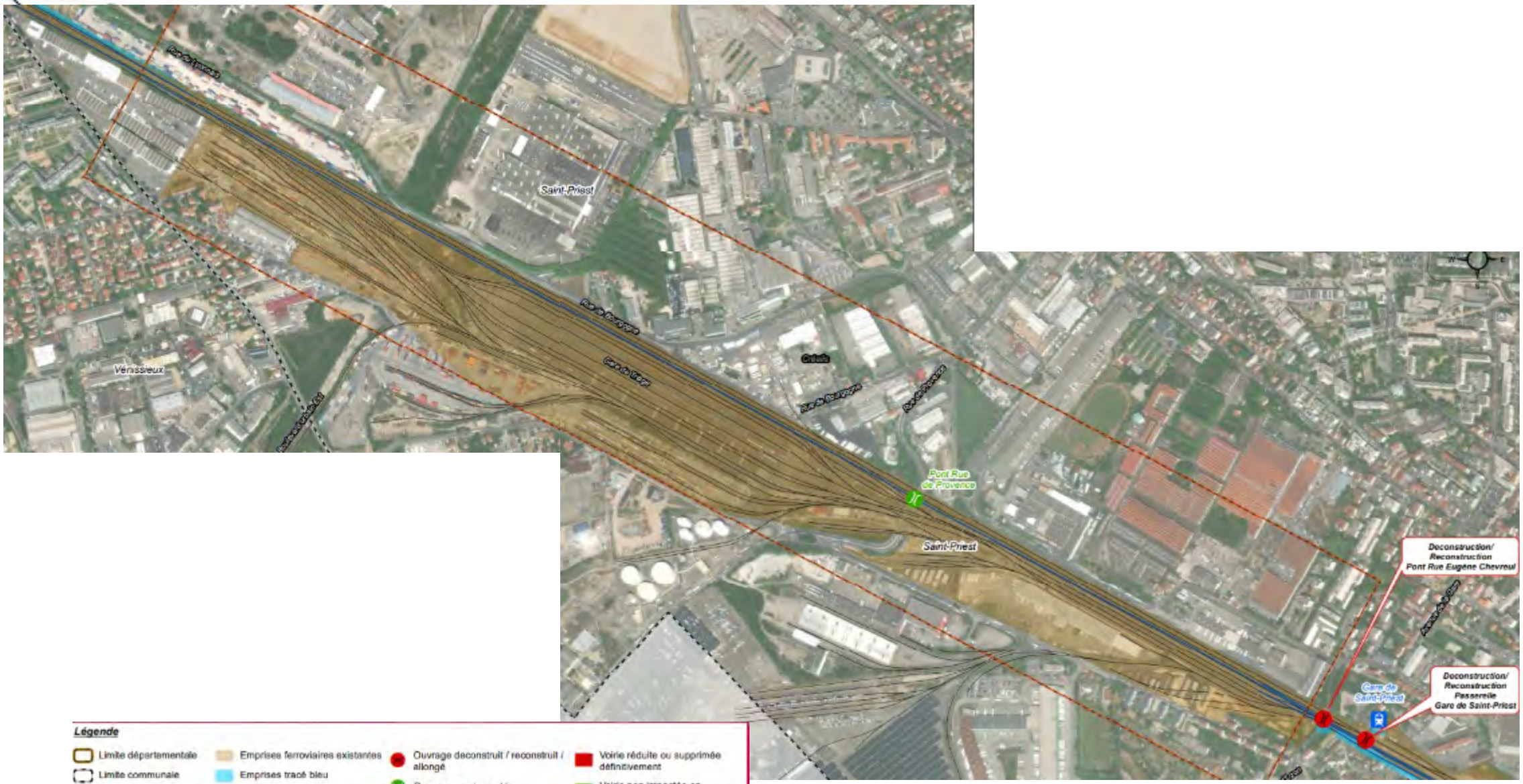
VARIANTE ROUGE
SECTEUR GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET

VARIANTE ROUGE
TRONÇON GARE DE SAINT-PRIEST – ROUTE DE MIONS (vue d'ensemble)

VARIANTE BLEUE
SECTEUR GARE DE VÉNISSIEUX – PONT BERLIET

VARIANTE BLEUE
TRONÇON GARE DE SAINT-PRIEST – ROUTE DE MIONS (vue d'ensemble)

VARIANTE BLEUE / ROUGE (UN SEUL TRACÉ)
TRONÇON GARE DE TRIAGE



UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

TRONÇON : GARE DE VÉNISSIEUX / PONT BERLIET

En grisé les impacts concernant la commune de Vénissieux

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires		
Ouvrages d'arts	• Maintien du pont Ambroise Croizat (utilisation de la réserve foncière existante) • Maintien du pont Berliet (24 000 circulations/j tous modes, 17200 véhicules/j)	• Destruction/reconstruction du Pont Berliet (a minima travées sur voies SNCF) 24 000 circulations/j tous modes, 17200 véhicules/j
Impacts urbains		
Bâtis et activité économique	• Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 55 rue Eugène Maréchal • Impact sur le bâtiment à l'angle rue Victor Hugo – rue Eugène Maréchal	• Impact sur les parkings des sociétés le long des voies à l'est de l'avenue Pierre Semard (American Glass et SCENETECh SA et Car D'OM) • Impact sur les accès aux bâtis entre les n° 40 et 55 rue Eugène Maréchal • Impact sur le bâtiment à l'angle rue Victor Hugo – rue Eugène Maréchal
	• Impact sur les fonds de jardins des habitations de la rue Felix Brun	• Impact sur 7 habitations le long des voies rue Felix Brun • **Impact sur les bâtiments industriels du Parc Eco + situés le long des voies**
Voirie et projets urbains	• Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54 • Impact sur passerelle rue Raimu – rue Victor Hugo • Impact sur la réserve foncière de la Métropole de Lyon pour le quartier de gare de Vénissieux	• Fermeture de la rue Eugène Maréchal entre le n°40 et 54 • Impact sur passerelle rue Raimu – rue Victor Hugo • **Réduction de voirie sur le chemin du Charbonnier** • **Mise en cohérence avec réaménagement envisagé du quartier entre le Chemin du Charbonnier et la rue Rouget de L'Isle**
Impacts environnementaux		
Milieu physique	• Pas d'impact identifié à ce stade	
Milieu naturel	• Pas d'impact identifié à ce stade	• Quelques espaces végétaux à valoriser
Milieu humain	• Impact sur les Jardins potagers côté nord (rue des Lyonnais) • Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Félix Brun) • **Impacts sur une zone de stockage de matériaux (Vénissieux) et de containers (Saint-Priest)**	• Impact sur les terrains des anciens jardins potagers côté sud (rue Jules Vallès / Félix Brun à Vénissieux) • Interception d'un périmètre d'intérêt patrimonial identifié au PLU-h de Lyon (quartier Berliet)
Impacts en phase travaux		
Impacts routiers		• **Impact sur les conditions de circulation sur le Pont Berliet et ses accès (dont bus 54,87, Zi1 et voie lyonnaise vélo).**

UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

TRONÇON : GARE DE TRIAGE

Aménagements nécessaires	
Ouvrages d'art	• Pas d'impact à ce stade sur le pont de la rue de Provence
Réserves techniques	• Dimensionnement de la couverture des voies au droit de Créalis / SDSP et mise en comptabilité réglementaire
Impacts urbains	
Bâti et activité économique	• Pas d'impact sur le bâti • Impact sur les fonds de jardin (voie auxiliaire de la gare)
Voirie et projets urbains	• Impact possible sur la rue de Bourgogne au droit de Créalis / SDSP • Fermeture de la rue du commandant Charcot sur environ 260m pour accommoder la voie auxiliaire de la gare de St-Priest -> reprise du plan de circulation du quartier
Impacts environnementaux	
Milieu physique	• Pas d'impact identifié à ce stade
Milieu naturel	• Pas d'impact identifié à ce stade
Milieu humain	• Modification nécessaire du PPRT de Créalis / SDSP (en cours d'instruction avec les autorités)
Impacts en phase travaux	
Impacts routiers	Cf impacts voirie

UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

TRONÇON : GARE DE SAINT-PRIEST / ROUTE DE MIONS

En grisé les impacts concernant la commune de Mions

	Variante bleue	Variante rouge
Aménagements nécessaires		
Équipements et ouvrages	• Démolition/reconstruction du Pont Eugène Chevreul et de la passerelle de la gare de St Priest	
	• Déconstruction/reconstruction du pont de la route de Mions	• Maintien du pont de la route de Mions
	• Impact sur les dessertes ferroviaires des entreprises situées au sud de la gare	
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact sur les parcelles secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan • Impact sur le bâti ou l'activité des bâtiments industriels, logistiques ou commerciaux rue Alexandre Grammont, et le long des voies rue des Albatros (4 parcelles) (SP emballages, Jacquet, Castel sur fond de parcelle)	• Impact plus important sur les parcelles et bâtiments secteur ouest de la rue du Commandant Charcot au niveau de la rue Louis Paulhan, à l'extrémité est de la rue du Commandant Charcot, rue Dumont d'Urville et rue Paul Emile Victor. • Impact sur deux bâtiments industriels le long des voies rue Paul Emile Victor, et enclavement des activités industrielles desservies par la rue Paul Emile Victor.
Voirie et projets urbains	Fermeture ou rétrécissement rue du Commandant Charcot sur la quasi-totalité de sa longueur	• Fermeture de la rue du Commandant Charcot sur toute sa longueur
	• Conservation de la rue Dumont d'Urville (bus C25) et de la rue Paul Emile Victor	• Fermeture rue Dumont d'Urville sur toute sa longueur (bus C25), et rue Paul Emile Victor sur toute sa longueur – impacts généraux sur fonctionnement de la zone sud
	• Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de Saint Priest • Emplacement réservé pour élargissement de voie (rue du commandant Charcot) au PLUH • Interface avec un futur projet de réaménagement de la gare de Saint Priest	
Impacts environnementaux		
Milieu physique		
Milieu naturel		
Milieu humain	Interception d'une parcelle industrielle d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, bld des Roses	
Impacts en phase travaux		
Impacts routiers	• Impact sur les conditions de circulation Pont Route de Mions (dont bus C25, 62, T36 et VL2, convois exceptionnels) - (+740 PL/j) • Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11400 véhicules/j)	• Impact sur les conditions de circulation Pont Chevreul (11400 véhicules/j)

POUR LA SUITE

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

5 min

POUR LA CONCERTATION QUI S'OUVRE

- Informez-vous
- Venez échanger et travailler avec SNCF Réseau
- Contribuez

Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

→ Documents d'information

→ Formulaire en ligne pour donner votre avis

→ Formulaire d'inscription aux ateliers et permanences

CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Commune	Type	Date	Horaires
Vénissieux	Réunion d'ouverture	26 avril	18h30 – 20h30
Grenay	Atelier	3 mai	18h30 – 21h
	Permanence après-midi	*5 mai*	*14h – 17h*
	Permanence après-midi	*9 mai*	*14h – 17h*
Saint-Pierre de Chandieu	*Permanence matin*	*9 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**11 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*17 mai*	*9h – 12h*
Vénissieux	*Permanence après-midi*	*10 mai*	*14h – 17h*
	Atelier	**10 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence matin	*22 mai*	*9h – 12h*
Mions	**Atelier**	**15 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*22 mai*	*14h – 17h*
	Permanence matin	*25 mai*	*9h – 12h*
Saint-Priest	*Permanence matin*	*16 mai*	*9h – 12h*
	Atelier	**22 mai**	**18h30 – 21h**
	Permanence après-midi	*24 mai*	*14h – 17h*
Saint-Priest	**Réunion de clôture**	**1er juin**	**18h30 – 20h30**

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

Hotline pour s'inscrire aux ateliers ou permanences
06 75 87 18 30

MOT DE LA FIN

Votre appréciation sur cette séance en UN MOT …

Inscrivez-le sur un post-it à coller sur le paperboard

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

ANALYSE D'UN TRACÉ EN SOUS-TERRAIN AU NIVEAU DE MOINS
Tracés alternatifs : protection contre le bruit

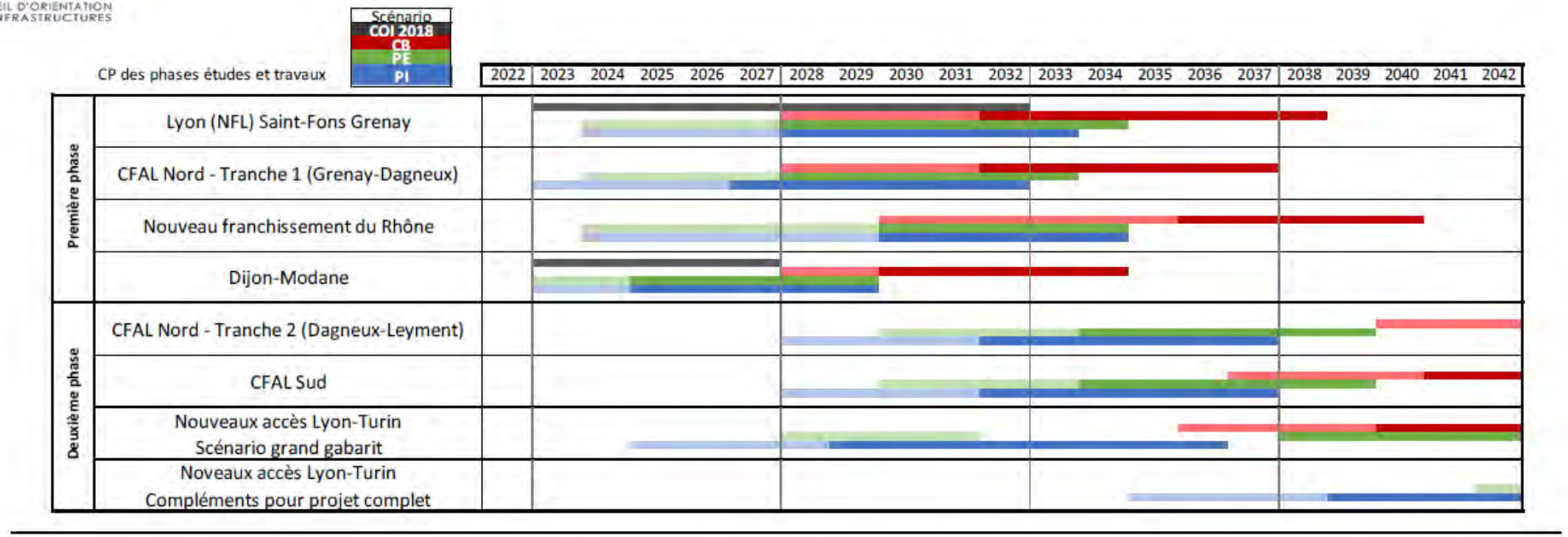
D'autres solutions peuvent permettre de faciliter l'insertion des infrastructures nouvelles (et accompagner la réduction des nuisances des infrastructures existantes). parmi les plus efficaces :

- construction d'écrans anti-bruit : faible consommation foncière et gain acoustique important, mais co-visibilité importante
- construction de merlons : gain acoustique important et végétalisation possible, mais consommation foncière plus importante

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a remis son rapport à la Première ministre le 24 février 2023.

Orientation retenue: scénario de « planification écologique »



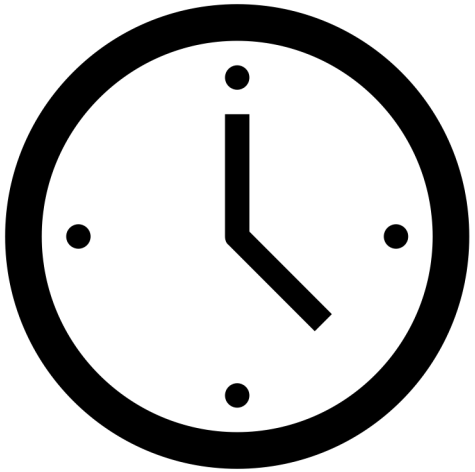
Suites

- ***Organisation des échanges avec les collectivités –> mandat à la Préfète de Région***
- ***Déclinaison opérationnelle annoncée « d'ici l'été 2023 »***

https://www.ecologie.gouv.fr/conseil-dorientation-des-infrastructures-coi

TRAFIC 2023

2023
env 200 trains quotidiens en semaine

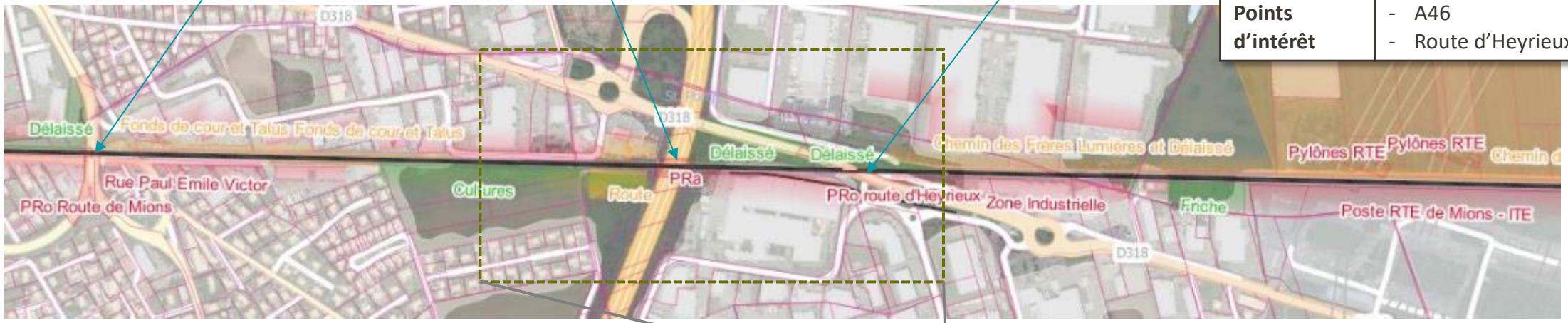


Période	Nbre de trains
0h – 5h	1 à 2 trains par semaine
5h – 6h	4 à 5 trains par jour
6h – 9h	Environ 35 trains par jour
9h – 16h	Environ 75 trains par jour
16h – 19h	Environ 47 trains par jour
19h – 22h	Environ 33 trains par jour
22h – 23h	4 à 5 trains par jour
23h – 0h	4 à 5 trains par semaine

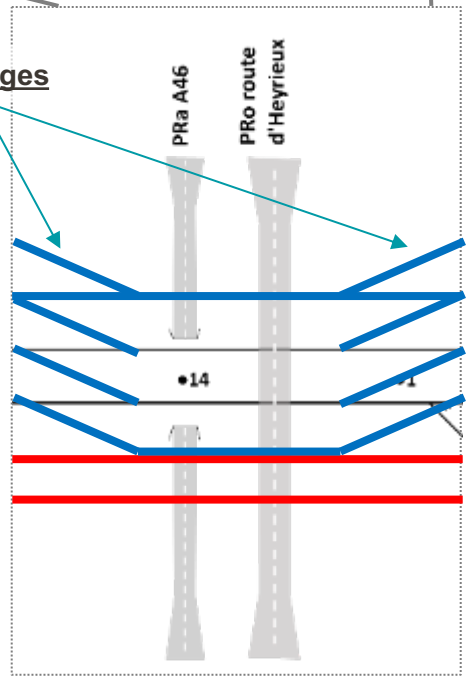
SECTEUR MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX

Communes	- Mions - St-Priest - St-Pierre-de-Chandieu
Points d'intérêt	- A46 - Route d'Heyrieux

Contraintes d'implantation



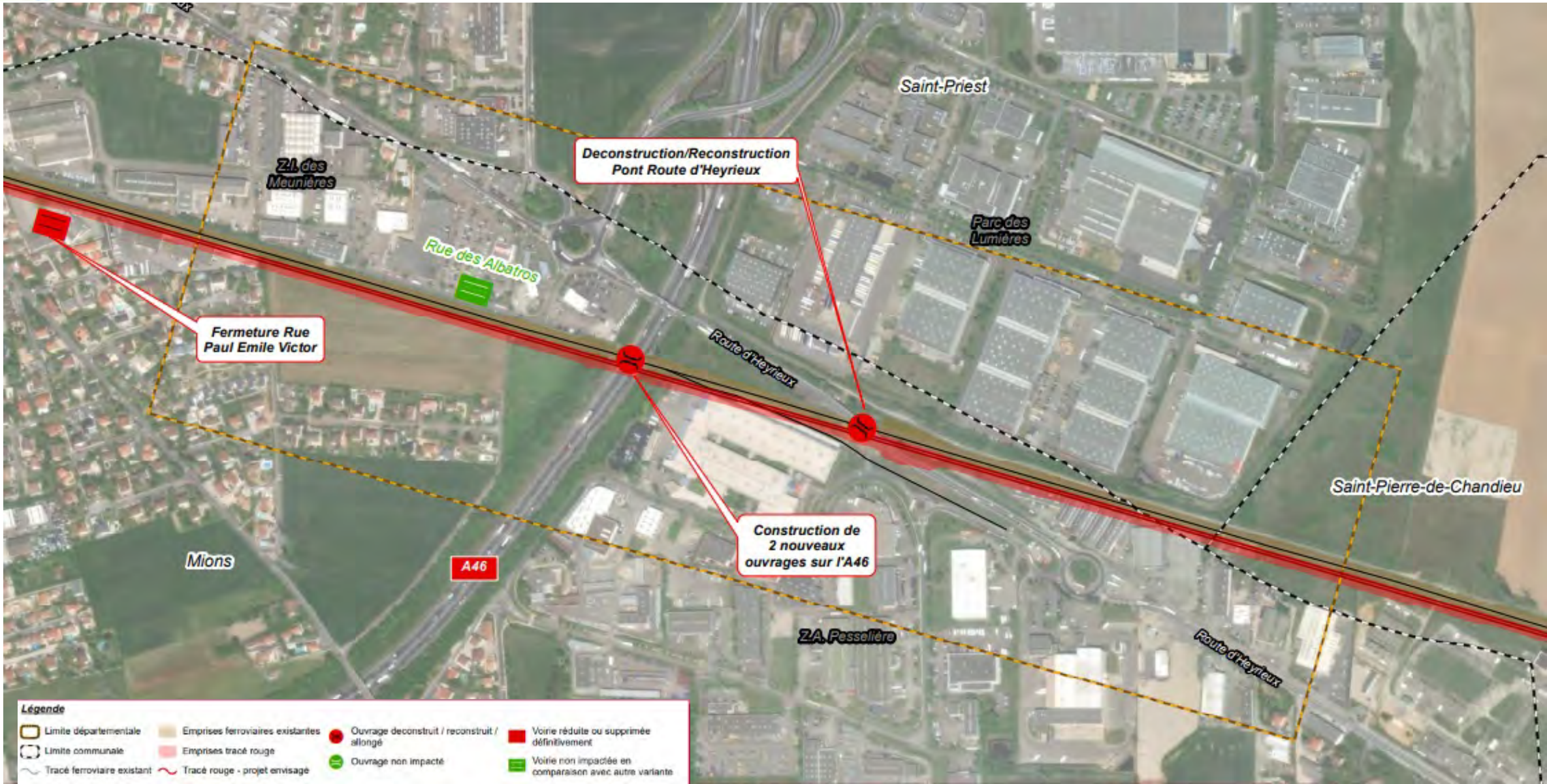
Basculages



Principes de construction des variantes

Tracé Bleu	- Création d'une voie supplémentaire au **nord** et une voie au **sud** supplémentaire des voies existantes
Tracé Rouge	- Création de deux voies supplémentaires au **sud** des voies existantes

VARIANTE ROUGE
TRONÇON MIONS – ROUTE D'HEYRIEUX (vue d'ensemble)



VARIANTE BLEUE
TRONÇON MIONS – ROUTE D'HEYRIEUX (vue d'ensemble)

UNE PREMIERE ANALYSE MULTICRITÈRES À APPROFONDIR LOCALEMENT

TRONÇON 4 : MIONS / ROUTE D'HEYRIEUX

	VARIANTE BLEUE	VARIANTE ROUGE
Aménagements nécessaires		
Ouvrages d'art	• Conservation du pont Route d'Heyrieux • Construction 2 nouveaux ouvrages sur l'A46	• Déconstruction / reconstruction pont Route d'Heyrieux • Construction 1 nouvel ouvrage sur l'A46
Impacts urbains		
Bâti et activité économique	• Impact modéré sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies (à l'ouest de l'A46).	• Impact sur un bâtiment logistique rue Joseph-Marie Jacquard au sud des voies à l'ouest de l'A46 (Logista France).
	• Impact sur les bâtis commerciaux rue Barthélémy Thimonnier.	
Voirie et projets urbains	• Fermeture de la section le long des voies de la rue des Albatros, et reconstitution des accès à la ZI et pour les livraisons aux commerces. • Fermeture du chemin des Frères Lumières.	
	• Mise en impasse de la Rue Barthelemy Thimonnier.	
Impacts environnementaux		
Milieu physique	• Pas d'impact identifié à ce stade	
Milieu naturel	• Un espace de prairie (zone naturelle) potentiellement impacté de part et/ ou d'autre de l'A46 • Un alignement d'arbres potentiellement impacté (ne faisant l'objet d'aucun classement règlementaire) – à l'ouest de l'A46	
Milieu humain	• Pas d'impact identifié à ce stade	• Impact sur des parcelles agricoles/naturelles de la commune de Mions (à l'ouest de l'A46).
Impacts en phase travaux		
Impacts routiers		• Impact sur les conditions de circulation sur le pont de la route d'Heyrieux, à fort trafic (dont bus 30 et Zi8, poids lourds et convois exceptionnels) - (5 500 PL/j)

TRAFIC FRET

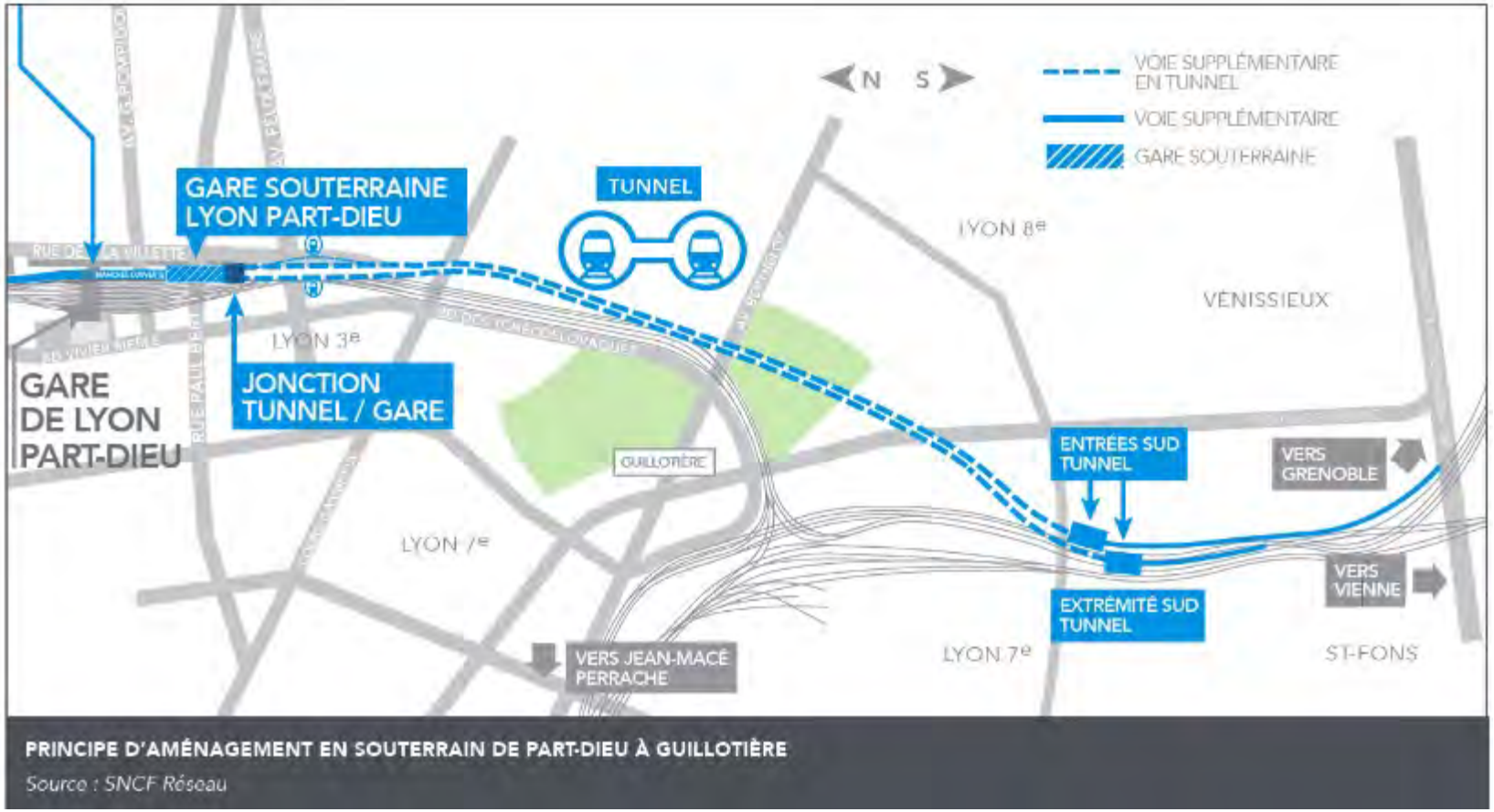
ELEMENTS PARTAGES AU DEBAT PUBLIC 2019 (TRAFIC 2016)

Trains de fret entre la France et le Nord de l'Italie traversant le NFL (comptage T1 2019) :

- entre Vénissieux et Modane (environ 75 circulations dans chaque sens),
- entre Sibelin et Modane (environ 70 circulations dans chaque sens).

TRAFIC FRET

TRAFIC FRET EN SOUS TERRAIN



PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT EN SOUTERRAIN DE PART-DIEU À GUILLOTIÈRE

Source : SNCF Réseau

- Les pentes des accès aux tunnels (rampes > 35mm/m) ne permettent pas la circulation des trains de fret, qui sont plus lourds.
- La sécurité en tunnel empêche la présence simultanée de trains de fret acheminant des marchandises dangereuses et de trains de voyageurs à l'intérieur de l'ouvrage, notamment dans la gare souterraine.

SNCF RÉSEAU

ANALYSE D'UN TRACÉ EN SOUS-TERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Étudier la possibilité de réaliser un tunnel ou une tranchée pour la création des nouvelles voies sur le périmètre de de la commune de Mions.

<u>Objectifs recherchés :</u>

- Ne pas consommer d'emprises supplémentaires localement (sur la portion enterrée)
- Éviter les nuisances liées à des circulations supplémentaires

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Principaux enjeux techniques et environnementaux

Gare de St-Priest
Communications entre les voies
Installations ferroviaires

Captage des 4 Chênes

Canalisations
Assainissement
ZA

Route
de Mions
Pont-route

Route
d'Heyrieux
Pont-route

A46
Pont-rail sur 2x2 voies en déblais

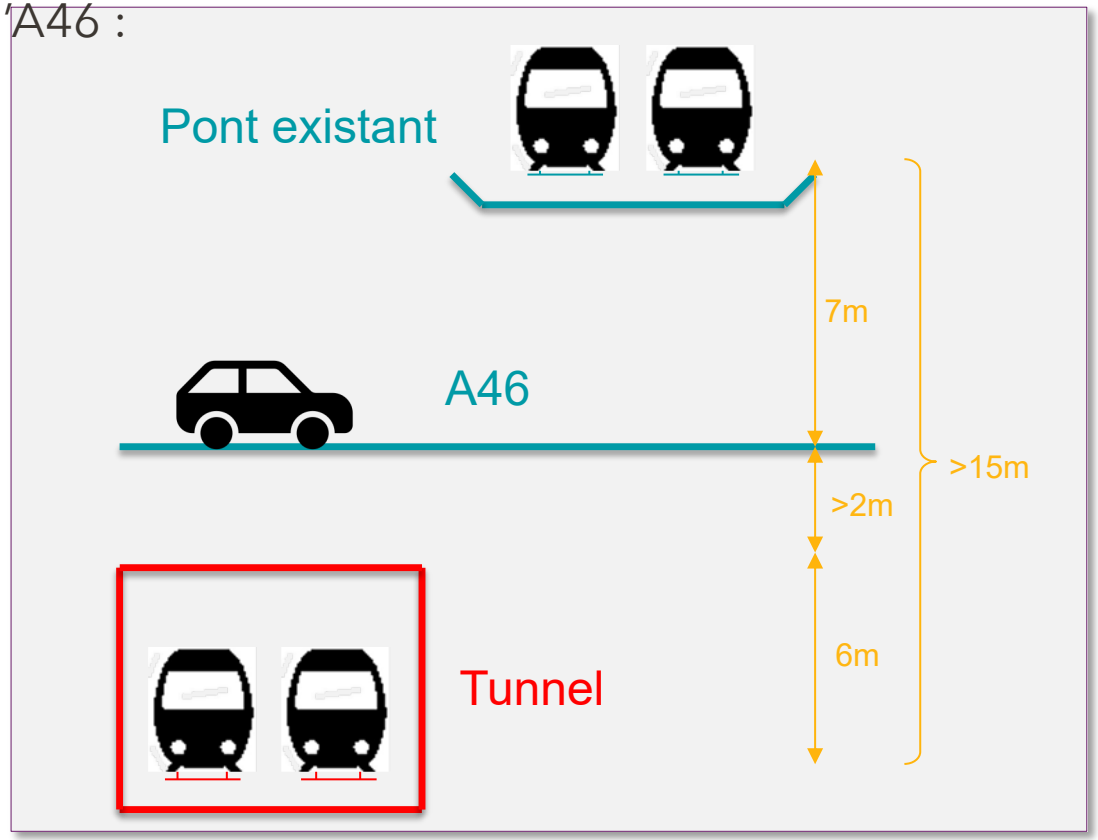
Poste RTE

Gare des Portes du Dauphiné
(Chandieu-Toussieu)
Communications entre les voies

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Le franchissement de l'A46 : principale contrainte

- Représentation schématique en coupe au droit de l'A46 :



- Vue aérienne

Un franchissement souterrain sous l'A46 nécessite un approfondissement minimal de 15m vis-à-vis des voies existantes

SNCF RÉSEAU

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Etude du profil en long

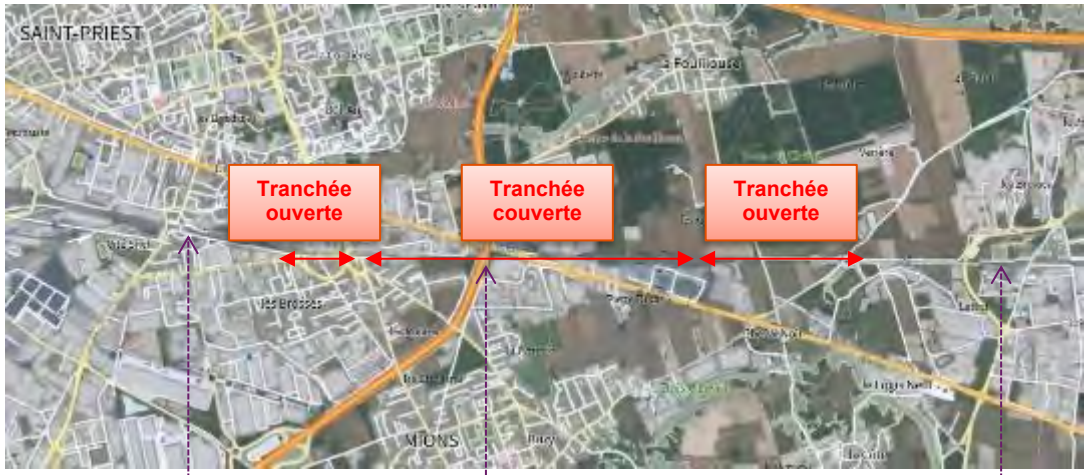
Profil en long = pentes et rampes possibles pour permettre la circulations des trains et la gestion de certaines situations d'exploitation (arrêt des trains par exemple).

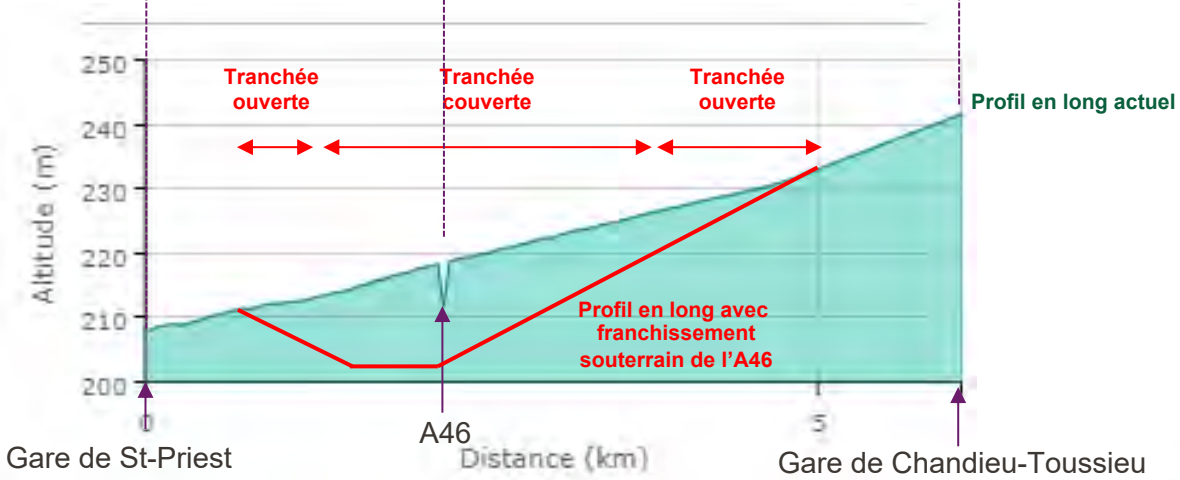
Ligne existante en pente naturelle ascendante (rampe) de Lyon vers Grenoble :

- Environ 3 m/km avant le pont de la route de Mions
- Environ 6 m/km après le pont de la route de Mions
- Environ 8 m/km après le Chemin de la Fouillouse (St-Pierre-de-Chandieu)

Ligne enterrée :

- **Environ 10 m/km pour les trains de fret transnationaux (« pente de 1% ») - max 12,5 sur cet axe**
- Environ 15 m/km pour les trains vers Grenoble (1,5%)
- Jusqu'à 25 m/km pour des trains voyageurs sur ligne classique





Une longueur totale d'ouvrage d'environ 4500 m
Dont tranchée couverte env. 2 km – avec rampes de 500 m (ouest) et 2000 m (est)

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Construction de la tranchée : Impacts plus importants sur les bâtis, les voiries, les infrastructures et les milieux naturels

Route de Mions
Pont-route impacté

Tracé bleu
Incompatible St-Priest gare

Gare de St-Priest
Début tranchée ouverte

Captage des 4 Chênes
Déblais importants interdits

Traversée de Mions
Emprises travaux plus importantes que le tracé rouge en surface

Route d'Heyrieux
Pont-route impacté

Tracé rouge
Incompatible Saut de mouton

Poste RTE

Tracé bleu
Incompatible A46

A46
Tunnel sous 2x2 voies

ANALYSE D'UN TECHNIQUE D'UN TRACÉ SOUTERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Construction de la tranchée : Impacts plus importants sur les bâtis, les voiries, les infrastructures et les milieux naturels

Emprises nécessaires pour les travaux plus importantes qu'un tracé en surface

nécessité de décaler les futures voies vis-à-vis des voies existantes pour réaliser les travaux sans interrompre la circulation des trains pendant plusieurs mois

- installation de foreuses + grues + centrale à béton
- évacuation des gravats, installation de puits de ventilation et évacuation…

Surcoût non expertisé d'environ 60M€ au kilomètre

ANALYSE D'UN TRACÉ EN SOUS-TERRAIN AU NIVEAU DE MIONS

Étudier la possibilité de réaliser un tunnel ou une tranchée pour la création des nouvelles voies sur le périmètre de de la commune de Mions.

Objectifs recherchés :

- Ne pas consommer d'emprises supplémentaires localement (sur la portion enterrée)
- Éviter les nuisances liées à des circulations supplémentaires

- Limites techniques et impacts environnementaux majeurs
- Emprises nécessaires plus importantes pour la phase travaux => plus impactant que les solutions en surface
- *d'autres solutions peuvent permettre de faciliter l'insertion des infrastructures nouvelles (et accompagner la réduction des nuisances des infrastructures existantes).*

MISE A 4 VOIES SAINT-FONS - GRENAY

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

ATELIER DE TRAVAIL DU 22 MAI 2023 COMMUNE DE SAINT PRIEST

COMPTE-RENDU DU DEROULE DE L'ATELIER ET DES CONTRIBUTIONS

VERSION 01 DU 24/05/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté Égalité Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

DATE ET LIEU

22/05/2023	Saint Priest

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 38 personnes

INTERVENANTS SNCF RESEAU

Jean-François BORELLA	SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes – Responsable de projet en charge de la conduite des études techniques sur l'étoile ferroviaire lyonnaise

38 personnes ont participé à l'atelier le 22 mai à Saint-Priest, organisé par SNCF Réseau.

Cet atelier animé par Stéphane SAINT-PIERRE, le cabinet Nicaya Conseil, s'est déroulé comme suit :

- Mot d'accueil par Gilles GASCON, maire de Saint-Priest
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet et diffusion d'une vidéo de présentation des trois partenaires : la Métropole, la Région et l'État
- Présentation des variantes de tracé du projet de mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay, objet de la concertation publique
- Temps d'échange avec les participants
- Atelier de travail pour mettre en évidence les points forts, les points faibles et les points d'attention de chacune des variantes proposées
- Présentation de la suite de la concertation et clôture de l'atelier

Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

1- PROPOS INTRODUCTIFS

Monsieur GASCON, maire de Saint-Priest, accueille les participants et introduit l'atelier :

- Remercie les participants pour leur présence à cette réunion de concertation sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay ;
- Souhaite que la concertation contribue à ce que les différentes parties prenantes puissent échanger et s'entendre sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay ;
- Exprime être en faveur du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay à la seule et unique condition que le fret ne transite pas par cet axe et que le CFAL Sud soit également créé.

2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL (SNCF Réseau) présentent le contexte et les objectifs du projet (*cf. diaporama partagé)* :

- SNCF Réseau a pour principaux rôles de proposer un réseau ferroviaire de qualité et d'apporter des réponses adaptées aux besoins des différentes Autorités Organisatrice des Mobilités et à ceux des entreprises ferroviaires.
- Pour cela, SNCF Réseau travaille quotidiennement pour maintenir, régénérer, moderniser et développer le réseau ferroviaire.
- Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les objectifs de SNCF Réseau sont d'offrir une alternative décarbonée et durable pour les mobilités des personnes et des marchandises et de faciliter les déplacements du quotidien et longue distance.
- La région lyonnaise est un cœur névralgique ferroviaire régional, national et européen pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- Elle est aujourd'hui confrontée à un besoin croissant de mobilité pour accompagner le développement du territoire.
- Un fort déploiement du trafic ferroviaire constitue ainsi une réponse écologique efficace à ce besoin.
- Suite au débat public de 2019 et dans l'objectif de moderniser et renforcer la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la priorité a été donnée par les décideurs publics (État, Région et Métropole de Lyon) au projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay.
- Ce sont ces partenaires et l'Union Européenne qui financent le programme d'études du projet.
- La mise à 4 voies Saint-Fons -Grenay a donc été pensée afin de doubler les capacités ferroviaires de la ligne existante, au service du report modal voyageurs et fret de la route vers le train : à titre d'illustration un train de marchandises permet d'éviter 45 poids lourds sur la route.

Une vidéo des trois partenaires – État, Région et Métropole de Lyon - est ensuite diffusée afin de présenter les positions de chacun concernant le projet de mise à 4 voies et son inscription dans le développement de la mobilité au sein de l'aire lyonnaise.

3- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

Voir diaporama partagé et cartes détaillées de tracés

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL présentent les différents éléments techniques constitutifs du projet et notamment les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau.

Actuellement, environ 200 circulations s'effectuent en moyenne quotidiennement sur la portion ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret.

L'Etoile Ferroviaire Lyonnaise est saturée aux heures de pointe ce qui explique l'importance de construire une ou deux voies supplémentaires pour passer à 4 voies. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides sur des voies différentes de celles empruntées par les trains lents.

Le coût prévisionnel du projet s'élève à 1,06 Milliards d'euros et la phase d'étude réalisée à ce jour a été financée à hauteur de 6,5 Millions d'euros par les différents partenaires.

A ce stade, la démarche de SNCF Réseau consiste à rechercher les variantes envisageables en prenant au mieux en compte l'environnement global. SNCF Réseau est parti d'un champ d'un champ des possibles très large avec la seule contrainte de rester à proximité du tracé actuel afin de pouvoir communiquer entre les différentes voies. Cette étape de recherche de variante a notamment pour objectif de rechercher une meilleure insertion territoriale.

SNCF Réseau a souhaité associer le public très en amont du projet, dès cette première phase d'études, sur les premiers grands éléments de choix liés au tracé. Une autre phase de concertation est prévue fin 2023 orientée sur le volet insertion. Une étude d'impact se déroulera en 2024 et l'enquête d'utilité publique, qui statuera sur l'intérêt du projet est planifiée à ce stade en 2025.

Le projet consiste donc à insérer une ou deux voies sur un linéaire d'une vingtaine de kilomètres tout en choisissant le tracé qui évitera ou limitera le plus les impacts.

Les deux variantes (rouge et bleue) sont ensuite présentées ainsi que la méthode qui a permis d'aboutir à ces 2 propositions. Il s'agit d'un procédé en entonnoir qui a permis d'éliminer les variantes qui n'étaient pas satisfaisantes du point de vue technique et/ou de leur insertion.

Le tracé rouge avait déjà été étudié avant le débat public de 2019 pour démontrer que le projet de mise à 4 voies Saint Fons - Grenay était un projet techniquement réalisable.

Le tracé bleu a par la suite été pensé comme une alternative en matière d'insertion du projet dans l'environnement.

Suite à cette présentation, SNCF Réseau commente une vidéo représentant un survol aérien des deux tracés proposés à la concertation publique.

4- TEMPS D'ECHANGE AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants formulent différentes remarques, questionnements et contributions sur le projet et les enjeux de la concertation :

- Un participant :
  - Demande pourquoi le CFAL Sud n'apparaît pas dans la présentation des projets à venir sur le territoire.
- SNCF Réseau :
  - Indique être dans l'attente d'une décision gouvernementale concernant ce projet suite à la parution du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) ;
  - Précise qu'à ce jour, rien n'a été décidé par le gouvernement concernant ce projet.
- Gilles BOUILLARD, membre de NASA 4346 :
  - Indique que ce projet était déjà en discussion il y a 20 ans et qu'à l'époque le besoin d'un contournement avait déjà été exprimé. Il est alors surpris qu'on propose aujourd'hui un tracé qui traverse l'agglomération et que les voyageurs et les marchandises soient mélangés ;
  - Est favorable à une plus grande mobilité pour les voyageurs mais pas au fret qui peut engendrer des accidents ;
  - Interroge SNCF Réseau sur la gestion de ces accidents ;
  - Ajoute que le gouvernement doit prévoir le CFAL sud :
    - Précise que peu importe le choix fait entre la variante rouge et la variante bleue ;
    - Demande pourquoi le tracé du CFAL sud n'apparaît pas afin de prévoir le raccordement entre les projets.
- SNCF Réseau :
  - Indique que le CFAL Sud a été évoqué dans la présentation et que le Conseil d'orientation des infrastructures a produit un rapport en début d'année 2023 dans lequel il préconise un phasage des grands projets :
    - Le CFAL Sud apparaît dans ce document sur le volet consacré à l'étoile ferroviaire lyonnaise dans la continuité de la mise à 4 voies St-Fons Grenay et du CFAL nord ;
  - Concernant le fret, le mode de circulation ferroviaire se différencie du mode routier par sa plus grande sécurité :
    - Le niveau de sécurité en ferroviaire est de même ordre de grandeur que celui de l'aviation : on ne permet pas à un train de faire ce qu'il veut (transport guidé) ;
    - En 2022, plus de 57 000 accidents routiers ont été recensés contre 123 ferroviaires ;
  - Partage la position de Mr BOUILLARD concernant l'intérêt d'un périphérique pour sortir le fret de l'agglomération :
    - Le CFAL nord a été déclaré d'utilité publique en 2012 et son tracé a été étudié de façon approfondie ;
    - Le tracé de la mise à 4 voies proposé est compatible avec le projet du CFAL nord ;
    - En raison de l'absence de déclaration d'utilité publique sur le CFAL sud, aucun tracé de CFAL sud n'a été retenu.

- Joël DUBOS, président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports :
    - Précise qu'il y a eu une concertation en 2009 afin de choisir le tracé entre la plaine d'Heyrieux et Sibelin nord ;
    - Rappelle que le tracé a donc déjà été étudié mais que l'enquête publique statuant sur l'intérêt du projet n'a pas eu lieu.
    - Ajoute qu'en 2010 lors d'un atelier sur le devenir de l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais, les grands projets avaient été considérés comme devant être réalisés à l'horizon 2030 ;
    - Rappelle qu'à ce jour, rien n'a été fait les concernant et que la zone d'étude change au fil des années ;
    - Invite les participants à lire la contribution de sa fédération faite lors du débat de 2019 : « passer de l'étoile à la toile » ;
    - Précise que cette contribution évoque le besoin d'un réseau qui s'étend aux 40 gares de l'agglomération lyonnaise, ainsi qu'un service beaucoup plus important aux heures de pointe ;
    - Ajoute enfin que la mise à 4 voies ne peut se substituer au CFAL et qu'il convient donc trouver des moyens pour ses études et sa réalisation.

- SNCF Réseau :
    - Prend note de cette contribution.

- Gilles RENEVIER, président de FRACTURE :
    - Demande comment la capacité va être augmentée d'ici 2025 alors que SNCF Réseau a présenté qu'on ne pouvait plus rien faire actuellement sur la portion St-Fons – Grenay ;
    - Demande comment cette augmentation peut être réalisée sans travaux et sans l'ajout de 2 voies nouvelles ?

- SNCF Réseau :
    - Précise qu'aujourd'hui l'infrastructure actuelle n'est pas compatible avec un passage de train tous les quarts d'heure ;
    - Indique cependant, que l'offre actuelle (trains toutes les 1/2h) peut être étendue sur les heures creuses sans investissements sur l'infrastructure.
- Gilles RENEVIER, président de FRACTURE :
    - Poursuit en expliquant qu'en 2030 les voies ferrées permettront d'augmenter la capacité et de doubler le fret dès 2032, soit 40 trains ;
    - Précise cependant que le Lyon-Turin permettra le passage de 150 trains ce qui dévoile le mensonge de SNCF Réseau et sa volonté de dissimuler que les trains issus du CFAL nord puis du Lyon-Turin, passeront par la section St Fons – Grenay à 4 voies ;
    - Interroge SNCF Réseau sur le nombre de trains qui pourront passer ;
    - Considère que le choix entre les variantes n'a pas d'intérêt à être fait tant que l'enquête d'utilité publique n'a pas eu lieu.

- SNCF Réseau :
    - Précise que la concertation porte sur des variantes de tracé afin que le tracé retenu soit ensuite étudié dans la perspective d'élaborer une étude d'impact qui est requise pour le déroulement de l'enquête publique.
    - Précise que l'infrastructure ne sera pas en capacité de cumuler des offres de TER au quart d'heure et des volumes importants de fret ;

  - Convient du besoin du CFAL sud pour répondre à la croissance des trafics ferroviaires de demain.

- Marc REA, co-président du conseil de quartier de Manissieux :
  - Précise qu'il était présent au débat public en 2001 au cours duquel le préfet avait annoncé être favorable au fret ferroviaire mais en dehors de la métropole (qui ne s'arrête pas à la gare Part Dieu) ;
  - Exprime être pour le fret sur les rails mais pas pour le fret de transit en milieu urbain ;
  - Exprime être pour l'augmentation du nombre de TGV à la gare de St Exupéry pour réduire le trafic entrant dans la métropole ;
  - Dénonce le projet de réunion à la dernière minute : les habitants ayant été avertis seulement une semaine avant le début de la concertation ;
  - Dénonce l'amalgame fait avec la concertation sur l'A46 à la même période avec 14 réunions en tout au mois de mai ;
  - Dénonce ce projet qui ne répond pas au cahier des charges de sortir le trafic de fret de la métropole car St Priest, Vénissieux, Saint-Fons, Feyzin et Givors font partie de la métropole ;
  - Dénonce le doublement des voies de la ligne historique sans le CFAL sud le long de la ligne LGV et associé à l'A432 jusqu'au sud de Vienne ;
  - Dénonce la forte augmentation du trafic poids lourds liée aux plateformes multimodales qui seront aménagées ou agrandies sur St-Priest, St-Pierre de Chandieu et Vénissieux ;
  - Dénonce le retour par le nord sur la plateforme de Sibelin qui n'est plus adaptée ;
  - Est favorable au passage du fret métropolitain mais s'oppose à celui de fret international et régional qui n'ont rien à faire au cœur de la métropole ;
  - Est favorable au CFAL sud le long de la LGV.

- SNCF Réseau :
  - Prend note de ces contributions.

- Gilles GASCON, maire de St-Priest :
  - Informe que la première ministre a validé la proposition du COI mais que cette proposition n'a pas été validée par le ministre des transports ;
  - Indique qu'il est nécessaire que toutes les parties prenantes se mettent d'accord ;
  - Prend l'exemple du Lyon-Turin auquel la Métropole s'oppose ;
  - Ajoute qu'une réunion se déroule en même temps sur l'agrandissement du dépôt pétrolier qui augmenterait considérablement le nombre de camions sur les routes, en parallèle du doublement du fret ;
  - Précise que ces aménagements sont trop importants et représentent un poids trop lourd pour les communes ;
  - S'oppose donc au doublement du fret sur l'axe St-Fons - Grenay.

- SCNF Réseau :
  - Entend la position exprimée par Monsieur le maire ;
  - Précise que la démarche conduite par SNCF Réseau et les partenaires consiste à s'inscrire dans une vision globale avec le contournement ferroviaire dans sa globalité ;

- Un participant :
  - Exprime le sentiment que le choix d'une variante intervient trop tôt.

- SNCF Réseau :

  - Explique que des études d'insertion seront réalisées par la suite et que le choix d'une variante de moindre impact permet ensuite d'élaborer un projet pertinent et cohérent avec le territoire.

- Gilles GRANDVAL, membre de NASA 4346 :
  - Indique que les élus sont contre ce projet ;
  - Demande comment envisager d'insérer le fret de transit dans des zones d'habitation alors que cela représente une activité à risque.

- SNCF Réseau :
  - Précise que du fret circule déjà à l'heure actuelle sur la portion St-Fons – Grenay (20 trains par jour en moyenne) ;
  - Indique que trois dimensions ont été évoquées lors des ateliers : le bruit, les vibrations et les matières dangereuses ;
  - Précise qu'un travail sera réalisé afin de limiter et réduire ces nuisances avec des solutions techniques et technologiques qui permettront d'améliorer la situation actuelle.

- Gilles GASCON, maire de St-Priest :
  - Revient sur la possibilité de créer ces voies en souterrain notamment pour le trafic du fret.

- SNCF Réseau :
  - Indique que les voies souterraines font partie des attentes des riverains mais qu'elles ne sont pas réalisables au niveau de St-Priest car les principes de réalisation des tracés ne sont pas compatibles :
    - Cela engendrerait des descentes et montées avec des pentes trop fortes pour permettre des circulations de train ;
    - Par ailleurs, il est important de ne pas dissocier les voies trains lents / trains rapides car il faut préserver la capacité de faire communiquer les tubes pour permettre les dépassements et être capable maintenir les trafics en cas de travaux ou d'incidents (train en panne, …).

- Un participant :
  - Quitte la salle car il considère que ce projet, qu'il soit bleu ou rouge, ne peut se dissocier du CFAL.

5- ATELIER DE TRAVAIL : POINTS FORTS, POINTS FAIBLES ET POINTS D'ATTENTION DE CHACUNE DES VARIANTES PROPOSEES

Durant cette séquence, les participants ont analysé collectivement variantes rouge et bleue dans la section concernant le territoire de la commune de Saint Priest.

Ces contributions portent respectivement sur chacune des 2 variantes et pour certaines sont communes aux deux variantes.

Points forts, points faibles et points d'attention identifiés sur la variante rouge :

- Attention aux ruptures du nouveau pont de Chevreul et aux accès piétons, vélos, bus ;
- Protéger les habitants route de Saint-Symphorien d'Ozon et rue du commandant Charcot
- Problème de circulation rue du commandant Charcot :
    - Interrogation sur impact rue du Beaujolais (n°39) Madame Thizy
    - Comment sont pensées les reconstructions des ponts et OA impactés : position, longueur, modes doux ?
    - Impacts sur le pont de la route d'Heyrieux : important problème de congestion aujourd'hui : où ira ce trafic pendant les travaux ?
    - Souterrain à prévoir au niveau de l'ancien passage à niveau de la gare de St Priest.

Points forts, points faibles et points d'attention identifiés sur la variante bleue :

- Quel report de la circulation sur la route du Commandant Charcot ?
- Besoin de protections sonores sur le Boulevard des Roses
- Impact visuel à prendre en compte
- BUE n'est pas terminé et on s'apprête à rajouter du trafic sans accès supplémentaire
- Phase de travaux : impact de la fermeture du pont d'Heyrieux

Contributions communes aux 2 variantes :

- Qu'est ce qui fait plus de bruit entre A46 et les voies ferrées ?
- Pont de Chevreul (avenue de la gare pour rejoindre la route de Saint-Symphorien d'Ozon) : comment le rétablir ?
    - Quelle emprise va-t-il avoir ? car la zone à franchir sera plus large ;
    - Proposition : créer un passage souterrain en prolongement de la gare ;
- Volonté de décarboner les mobilités mais demande de comment est-ce que ce sera possible si le trafic est doublé ?
- Le plus problématique reste le passage de matières dangereuses au milieu de la commune

6- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE L'ATELIER

SNCF Réseau remercie les participants et les invite à participer aux permanences se déroulant à Saint Priest ainsi qu'à la réunion de clôture de la concertation qui se tiendra le 1er juin 2023 à St-Priest.

7- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT SIGNE LA FEUILLE D'EMARGEMENT

Nom Prénom	Organisme - Institution
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
GRAND Christian	
JAILLET Yohan	
MACHARD Michèle	Mairie de St Priest
BURLAT Jacques	Mairie, conseiller délégué
BEAL Orannie	Conseil de quartier
BACONNET Aurélie	Particulier
LANGLADE Viviane	Particulier
LODI-CHENAIN	Mairie de St Priest
BEA Marc	Co-président conseil de quartier MMPLF
PEILLET Stéphane	Adjoint maire de St Priest
DUBOS Corinne	
GUILLAUD Dominique	
GUILLAUD Christian	
MEGARD François	
MESBAHI Nour Eddine	
DUBOS Joël	FNAUT - AURA
DEL JESUS Michel	NASA 4346
THIZY Yvette	Locaux rue Beaujolais
THIZY Pierre	Locaux rue Beaujolais
GRANDVAL Gilles	NASA 4346
GOEAU Annick	NASA 4346
BIED Marie	
REA Enrico	Halte au bruit St Priest Vénissieux
MONSIMIER Jacqueline	Rassemblement citoyen
ROBARDET D.	
CANTINI Thierry	Ville de Saint-Priest
SIMONIER Damien	

BOUILLARD Gilles	NASA 4346
FAYET Alain	NASA 4346 – conseiller quartier Manissieux
MARTINAUD PICOT Caroline	Ville de St Priest
FRAISSE Paul	DREAL
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil

8- ANNEXES

Annotations réalisées par les participants sur le tracé rouge :

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Priest - 2/7
7 / 22
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Priest - 3/7
8 / 22
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Priest - 4/7
Pont Rue de Provence
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaire - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Priest - 5/7
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Priest - 6/7
Gare de Saint-Priest
Deconstruction/Reconstruction Passerelle Gare de Saint-Priest
Deconstruction/Reconstruction Pont Rue Eugène Chevreul
Fermeture de la Rue du Commandant Charcot
Rue du commandant Charcot
11 / 33
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé rouge - Saint-Priest - 7/7
Boulevard des Roses
ZA Mayollet
Fermeture Rue du Commandant Charcot
Rue du commandant Charcot
Fermeture Rue Dumont D'Urville
12 / 33
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé rouge
Tracé rouge - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée définitivement
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Annotations réalisées par les participants sur le tracé bleu :

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Priest - 3/7
Saint-Priest
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Priest - 4/7
Saint-Priest
Pont Rue de Provence
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage déconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Priest - 5/7
Saint-Priest
10 / 33
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

Etoile Ferroviraire Lyonnaise - Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
Variante tracé bleu - Saint-Priest - 6/7
Gare de Saint-Priest
Deconstruction/Reconstruction Passerelle Gare de Saint-Priest
Deconstruction/Reconstruction Pont Rue Eugène Chevreul
Fermeture secteur Ouest de la Rue du Commandant Charcot
Saint-Priest
11 / 33
Légende
Limite départementale
Limite communale
Tracé ferroviaire existant
Emprises ferroviaires existantes
Emprises tracé bleu
Tracé bleu - projet envisagé
Ouvrage deconstruit / reconstruit / allongé
Ouvrage non impacté
Voirie réduite ou supprimée
Voirie non impactée en comparaison avec autre variante

SNCF Réseau
Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
78 rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

2.3 Réunion publique de clôture le 01/06/2023

DEMAIN
MIEUX CIRCULER

ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

Mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble entre Saint-Fons et Grenay
Réunion de clôture de la concertation – 1er juin 2023

UNION EUROPEENNE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

DÉROULÉ DE LA SÉANCE

Horaires	Séquences
18h30 - 18h50	o Introduction
18h50 - 19h10	o Rappel des éléments présentés sur le projet et ses objectifs
19h10 – 19h40	o Retours de la concertation • Rappel du dispositif de concertation • Participation du public à la concertation • Avis exprimés sur le projet global • Avis exprimés sur le projet localement • 1ers enseignements de SNCF Réseau
19h40 – 20h15	o Echanges
20h15 – 20h30	o Suites de la concertation et clôture

RÈGLES DE SAVOIR ÊTRE POUR LA RÉUNION

Règles de base

- Respect
- Ecoute
- Bienveillance
- Pas de jugement
- Déconnexion : rallumer vos téléphones et vos tablettes à la fin

Considérez la perspective puis argumentez

QUELQUES CONSIGNES POUR LE BON DÉROULEMENT DE LA SÉANCE

- Les échanges sont enregistrés → synthèse de la séance
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis

MOT D'ACCUEIL

M. Gilles GASCON

Maire de Saint-Priest

Conseiller métropolitain du Grand Lyon

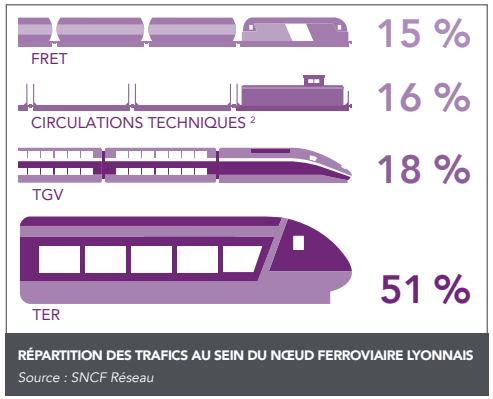
INTRODUCTION

Mme Béatrice LELOUP

Directrice territoriale SNCF Réseau
Auvergne-Rhône-Alpes

UNE ETOILE FERROVIAIRE SATURÉE

- Une étoile ferroviaire de Lyon congestionnée
  - Près de 1 200 trains / jour
  - Plafonnement à 70 trains / heure max depuis 2005
  - Nombreux retards et annulations et pas de possibilité d'accueillir de nouveaux trains



RÉPARTITION DES TRAFICS AU SEIN DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS
Source : SNCF Réseau

- Réponses des financeurs Etat, Région Auvergne Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, UE et de SNCF Réseau

1. Agir à court terme

→ **plan d'investissement de 310 M€** 2015-2025 pour restaurer la régularité

2. Préparer l'avenir

→ **déterminer les investissements nécessaires pour développer le réseau et accueillir plus de trains** projets structurants d'infrastructure

- Un débat public en 2019 pour partager les enjeux et définir les grandes orientations

UNE DÉMARCHE PROGRESSIVE ET PRAGMATIQUE POUR DÉVELOPPER LE NOMBRE DE TRAINS

OBJECTIFS

2 fois plus de périurbains

2 fois plus de TGV

2 fois plus de fret

De 2025 à 2030 : 1ères évolutions de service

- Trains du quotidien : sur la 1ère couronne périurbaine : extension les services proposés en heure de pointe aux heures creuses et développer l'amplitude horaire (objectif = 5h – 23h)
- Augmentations progressives de capacité sur la Ligne Grande Vitesse et pour le fret

A partir de 2030 : vers un saut d'offre

- Trains du quotidien : augmentation des fréquences en heure de pointe (objectif cible = ¼ d'heure en heure de pointe)
- 2ème phase d'augmentation de capacité LGV Paris Lyon et de poursuite de l'augmentation de capacité pour le fret

RAPPEL DES GRANDS PROJETS PRÉSENTÉS AU DÉBAT PUBLIC 2019 POUR REDONNER DE LA CAPACITÉ AU SEIN DE L'EFL

Premiers aménagements de capacité en cœur de nœud

Mise à 4 voies St-Fons - Grenay
+ raccordement de St-Fons

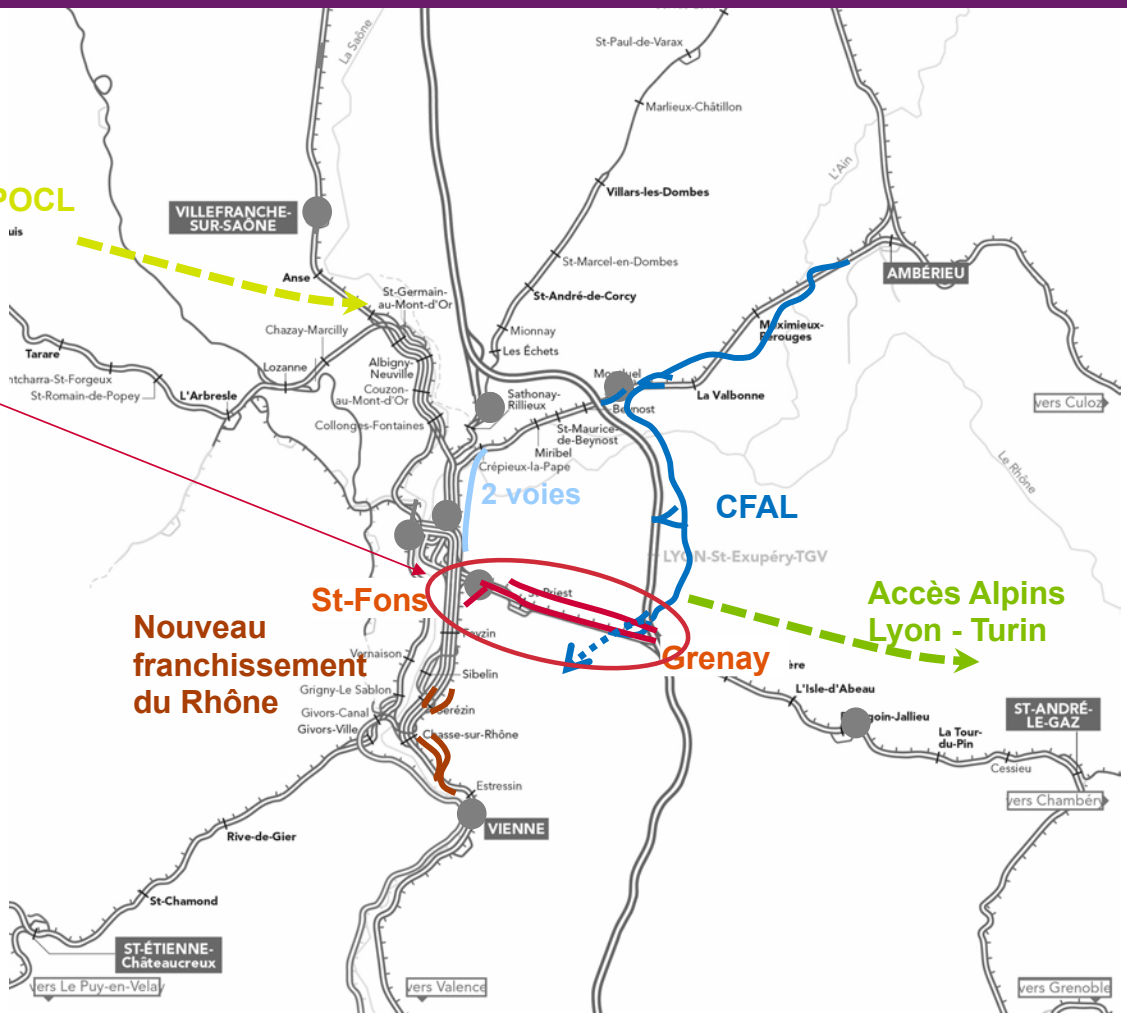
CFAL Nord + Sud

Nouveau franchissement du Rhône

Nouvelles voies entre St-Clair et Guillotière

Accès Alpins Lyon – Turin

POCL



Grands projets

DÉCISION DE SNCF RÉSEAU DU 11/12/2019 SUITE AU DÉBAT PUBLIC DE 2019

- Moderniser l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise dès à présent
- Imaginer un service ferroviaire express métropolitain tout en tenant compte de l'ensemble des besoins : fret, voyageurs longue distance, régionaux et péri-urbains
- Construire une trajectoire d'évolution des services et de l'infrastructure
  → 1 priorité partagée : mettre à 4 voies la section Saint-Fons – Grenay
- Associer les élus, associations, usagers et habitants du territoire à cette démarche pour préparer l'avenir

RETOUR SUR LE RAPPORT DU COI (FÉVRIER 2023) → SCÉNARIO « PLANIFICATION ÉCOLOGIQUE »

Grand projet	Horizon chronologique de réalisation
Lyon – Turin – Tunnel transfrontalier	Travaux en cours – financement à compléter
Alternatives ferroviaires à l'A45	2023 - 2027
Lyon – Turin – Modernisation de la ligne Dijon - Modane	2023 - 2027
Mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay	**2028 - 2032**
Nouveau franchissement sud du Rhône	2028 - 2032
CFAL nord – tranche 1 (Dagneux – St-Pierre-de-Chandieu)	2028 - 2033
CFAL nord – tranche 2 (Leyment - Dagneux)	2033 - 2037
CFAL sud	2033 - 2037
Lyon – Turin – Nouveaux accès phase 2 - Grand gabarit	2038 - 2042
Lyon – Turin – Nouveaux accès phase 2 - Complément	2043 +

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY : VARIANTES

Une concertation

- Du 24 avril jusqu'au 4 juin
- Pour permettre au public de s'informer et s'exprimer sur le projet et sur les **variantes d'implantation des voies nouvelles envisagées**
- Suivie par 2 garants de la CNDP pour veiller à son bon déroulement

Une réunion de clôture ce jour pour partager

- Un rappel des principales composantes du projet
- Le dispositif de concertation mis en place et ses modalités
- La participation à la concertation
- Les avis exprimés par les participants
- Les premiers enseignements

MÉTROPOLE GRAND LYON

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

POINTS DE VUE DES PARTENAIRES DU PROJET

SNCF RÉSEAU

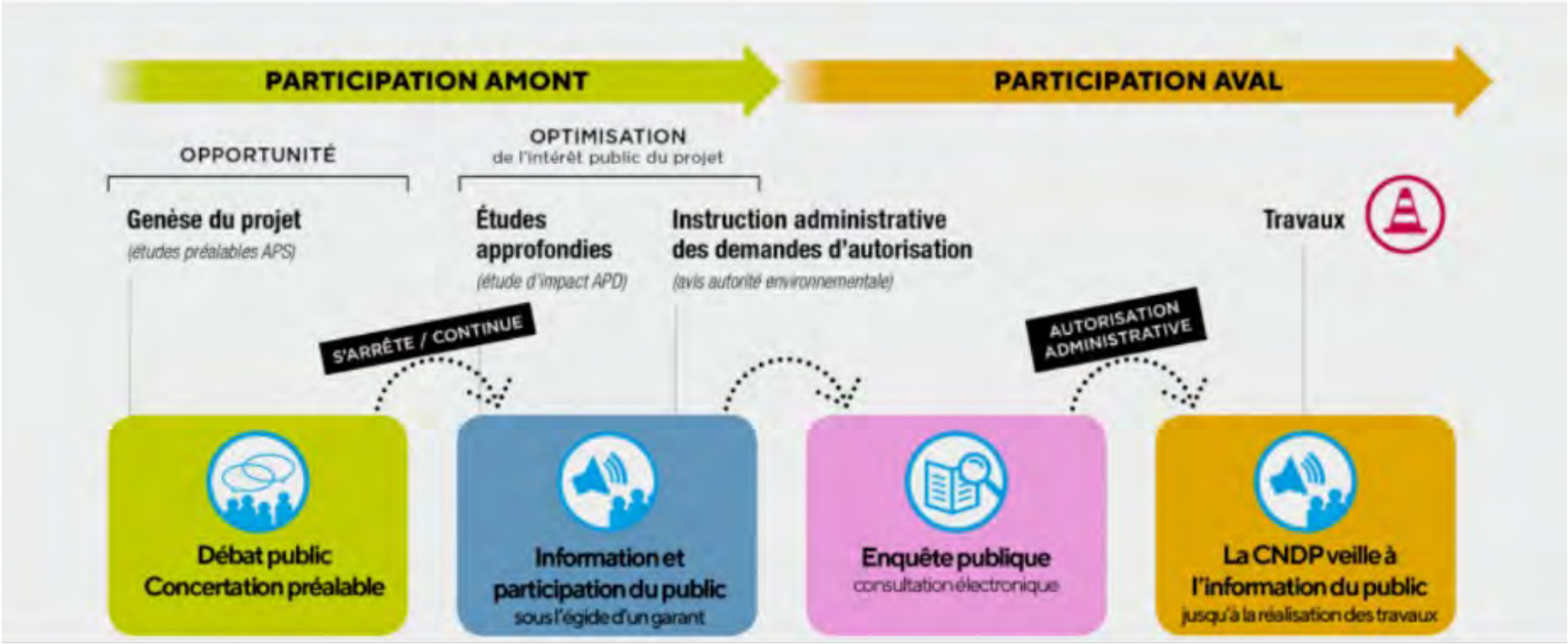
LES GARANTS

COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Jean-Claude RUYSSCHAERT
Barbara SERRANO
barbara.serrano@garant-cndp.fr
jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr

LA CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

Concertation continue depuis le débat public jusqu'à l'enquête publique



LE PROJET DE MISE À VOIES
ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

Jean-François BORELLA MICHEL

Catherine ULRICH–

SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes

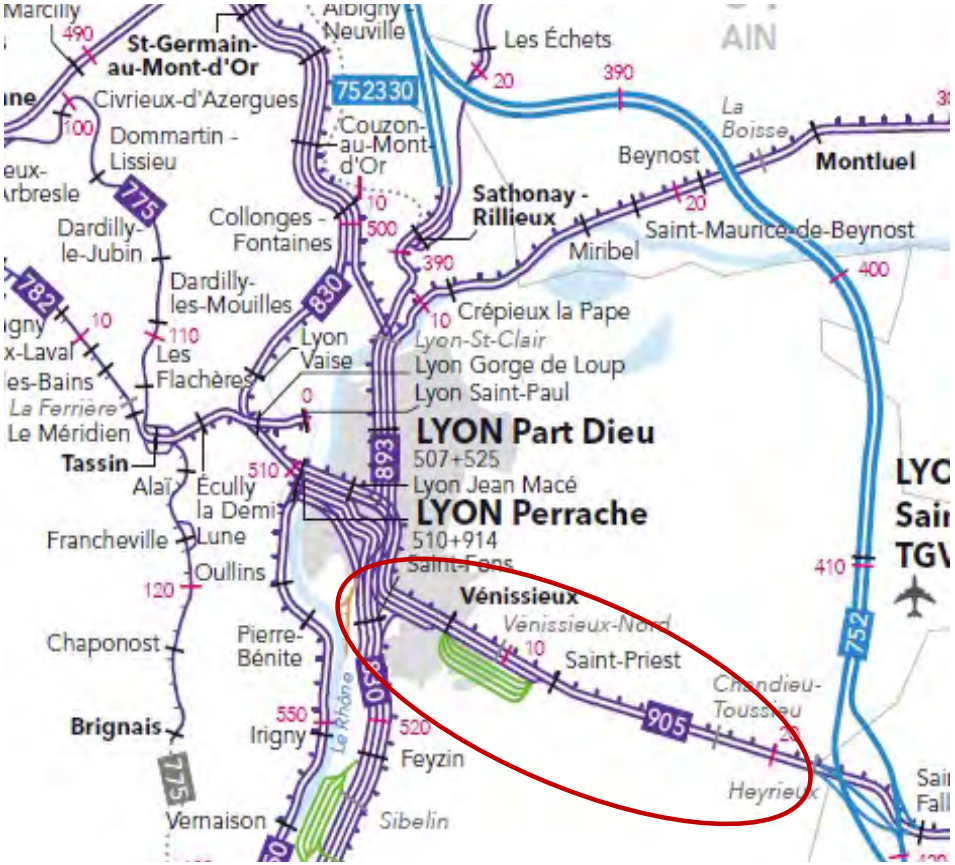
LE PROJET DE MISE À 4 VOIES DE LA SECTION ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY (RAPPELS)

10 min

LA LIGNE LYON-GRENOBLE ACTUELLE ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

19 km de ligne, 3 gares voyageurs, un centre de maintenance du matériel roulant, 1 site fret

- → **Des circulations hétérogènes : TGV, intercités, TER, fret**
- → **Une exploitation intense et complexe : beaucoup de circulations, des cisaillements de trains, une grande multiplicité des caractéristiques des trains, …**
- → **Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe**



En vert, les équipements dédiés au fret

TRAFIC ACTUEL SUR LA LIGNE

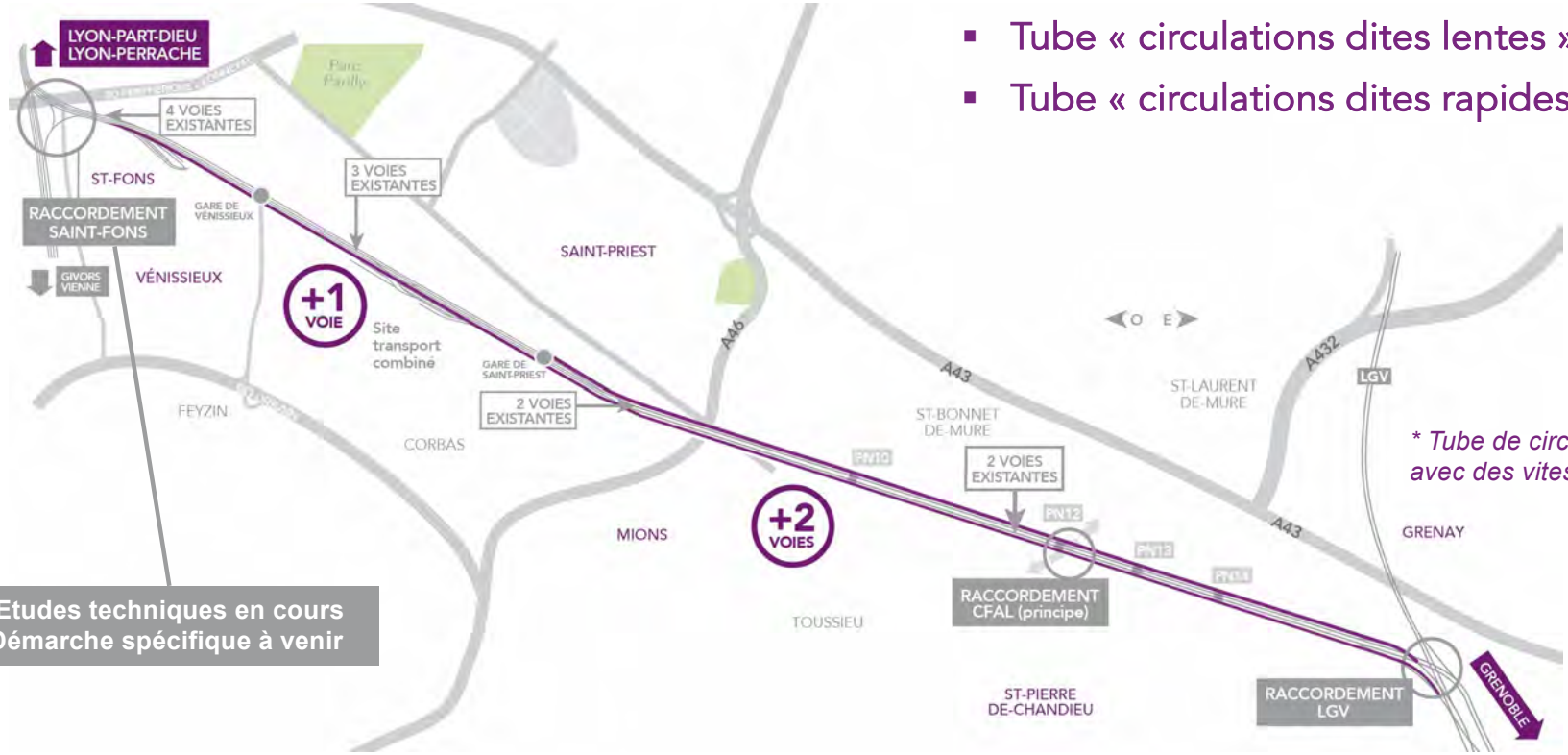
Au 1er trimestre 2023, environ 200 trains quotidiens en semaine (lundi au vendredi)

Type trains	Trafic moyen journalier
TER	130
Grande vitesse	50
Fret	20

LE PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

Doublement de la capacité grâce à une organisation par « tubes »* de circulations + une fonctionnalité « lents » + « rapides » :

- Tube « circulations dites lentes » → TER omnibus, fret
- Tube « circulations dites rapides » → TGV, autres TER



Etudes techniques en cours
Démarche spécifique à venir

** Tube de circulation : une voie dans chaque sens, avec des vitesses de circulation homogènes*

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROJET

Contribuer à la décarbonation des transports

Jusqu'à ...

2 fois plus de périurbains

Contribuer au déploiement progressif du RER lyonnais

2 fois plus de TGV

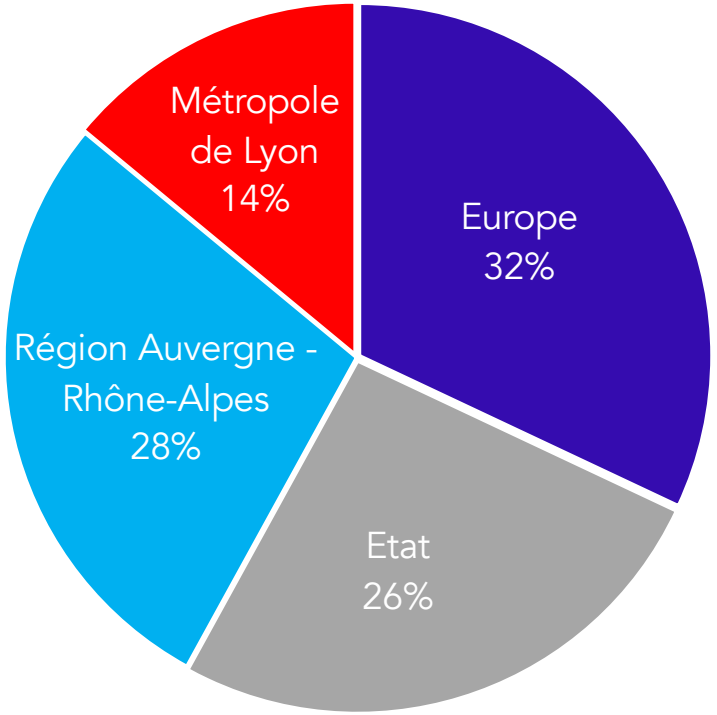
Contribuer à passer de 3 à 6 trains grandes lignes par heure et par sens d'ici 2030

2 fois plus de fret

Contribuer au doublement des capacités du fret ferroviaire et accompagner les besoins de desserte locale

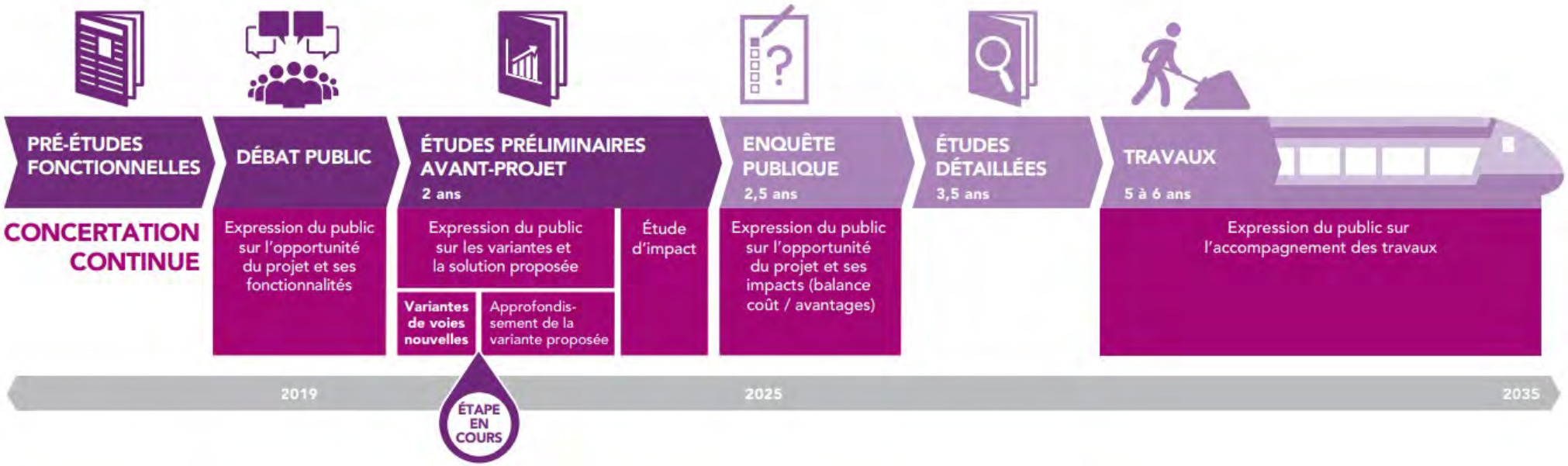
COÛT PRÉVISIONNEL ET FINANCEMENT

- **Coût estimé du projet : environ 1,06 milliard** CE 01/2022
- **Phase d'études préliminaires engagée**
  - 6,5 M€ pour les études préliminaires
  - Objectifs : affiner
    - + Les fonctionnalités
    - + Les solutions techniques
    - + Les enjeux environnementaux
    - + L'insertion dans l'environnement
    - + Les coûts
    - + Le planning de l'opération



DEMAIN MIEUX CIRCULER
ÉTOILE FERROVIAIRE LYONNAISE

LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET



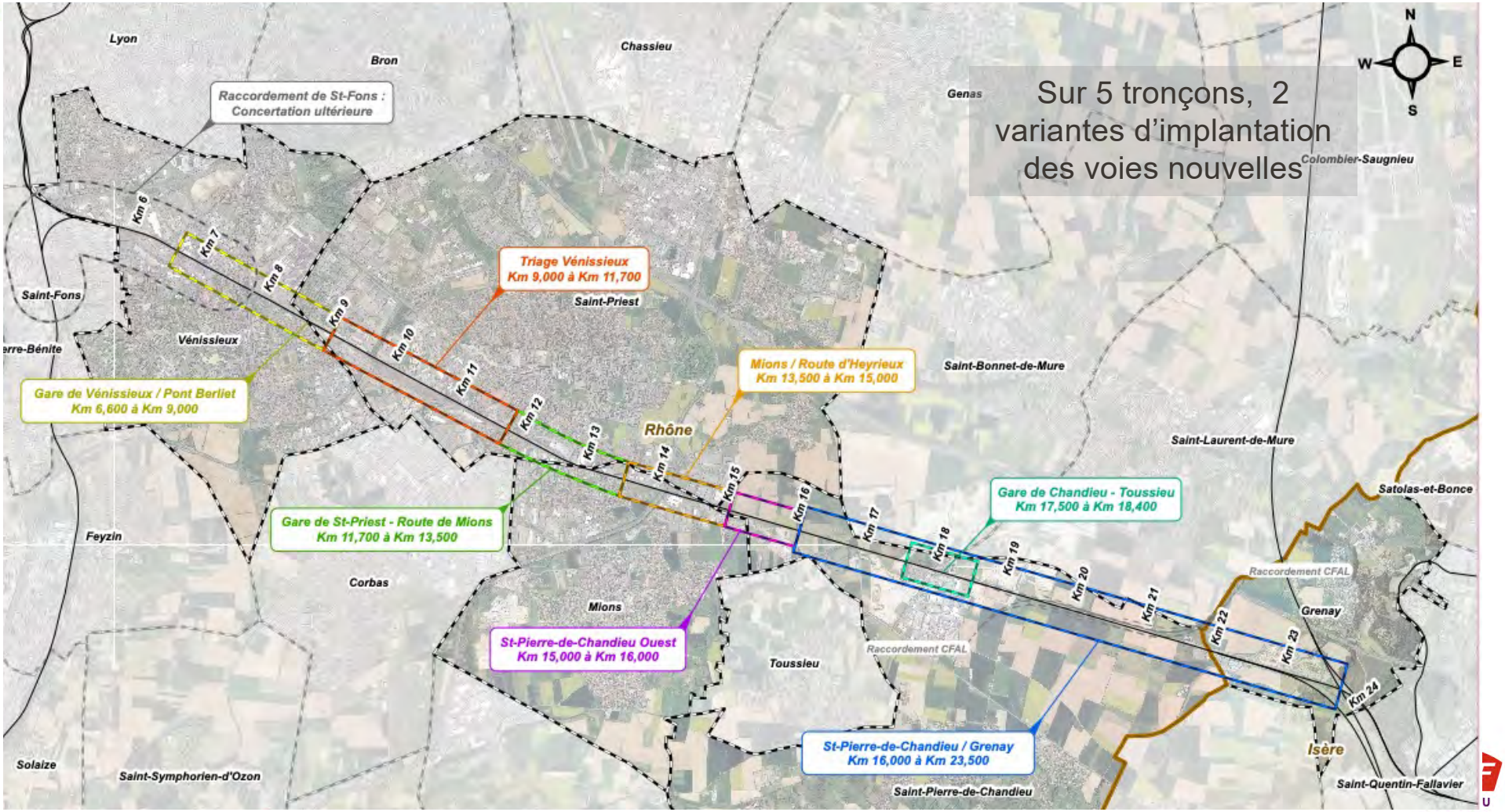
SNCF RÉSEAU

LES VARIANTES D'IMPLANTATION DES VOIES NOUVELLES POUR LA MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY

DÉMARCHE D'ÉLABORATION DES VARIANTES

- Différentes variantes étudiées pour l'implantation des voies nouvelles
  - Objectif premier : éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement urbain, économique, agricole et naturel
- Parmi les pistes envisagées lors des études
  - 2 voies nouvelles au nord des voies existantes
  - 2 voies nouvelles au sud des voies existantes
  - 1 voie nouvelle au nord et une voie nouvelle au sud des voies existantes
  - Des voies nouvelles enterrées sur certaines sections
- Principes de sélection des variantes proposées à la concertation
  - Techniquement réalisables
  - Qui évitent certains impacts majeurs → Par ex. non présentées : variantes au sud du triage de Vénissieux, 1 voie de chaque côté, voies enterrées, …

6 TRONÇONS D'ÉTUDE
QUI PEUVENT S'ENVISAGER DE MANIÈRE AUTONOME / VARIANTES PROPOSÉES



DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION MISE EN ŒUVRE

10 min

DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC (1 SUR 3)

- **10 annonces-presse ¼ page dans le Progrès**
  - 21/04 : 1 annonce lancement concertation Edition Grand Lyon – 36 000 exemplaires
  - 28/04 au 19/05 : 5 annonces ateliers Edition Est Lyonnais – 8 213 exemplaires
  - 20/05 au 01/06 : 4 annonces réunion publique de clôture Edition Est-Lyonnais – 8 213 exemplaires
- **1 communiqué de presse d'annonce de la concertation envoyé le 21/04**
- **3 publications Twitter & LinkedIn**
  - Twitter de la DT AURA le 24/04
  - Twitter et LinkedIn SNCF Réseau le 16/05
- **3 campagnes Facebook et Instagram géolocalisées (cibles 18/65 ans représentant environ 500 000 personnes)**
  - Du 27/04 au 06/05 : 73 665 vues – 375 clics
  - Du 09/05 au 23/05 : 208 409 vues – 1 749 clics – 58 commentaires et 32 partages
  - Du 25/05 au 01/06 : 91 606 vues – 1 040 clics – 6 commentaires

DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC (2 SUR 3)

- **Distribution de 9 655 flyers dans les boites aux lettres des riverains de la ligne, du 24/04 au 28/04**
  - Vénissieux : 2 950 flyers
  - Saint-Priest : 3 910 flyers
  - Saint-Pierre-de-Chandieu : 1 349 flyers
  - Mions : 934 flyers
  - Grenay : 512 flyers

- **Courriers aux parties prenantes**
  - Courriers + e.mails de confirmation des dates et modalités détaillées de concertation, le 29/03 aux élus des communes directement concernées et des communes limitrophes le 05/04
  - Courriers + e.mails le 17/04 et le 26/05 à 103 élus de l'EFL : députés, sénateurs, présidents d'EPCI…
  - E.mails + flyers et invitations adressés le 17/04 aux parties prenantes rencontrées en amont de la concertation (associations, industriels, agriculteurs, …) pour relais auprès du grand public

DISPOSITIF D'INFORMATION (3 SUR 3)

- **Kits d'information pour relais partenaires et relais locaux**
  - Kit papier (affiches, flyers, dossier de concertation) distribué aux 5 mairies concernées par le projet
  - Kit numérique (affiche, bannière réseaux sociaux) pour diffusion par :
    - Les 5 mairies concernées
    - Les partenaires : Région AURA, DREAL AURA, Métropole de Lyon
    - Les Chambres d'Agriculture : Isère et Rhône
    - Les communes de Saint-Fons, Corbas, Toussieu

- **Information sur le projet et pour participer**

  Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/

  → Documents d'information sur le projet

  → Formulaire en ligne pour donner un avis

  → Formulaires d'inscription aux ateliers et permanences

DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE RECUEIL DES AVIS DU 24 AVRIL AU 4 JUIN

Recueil des avis et questions

- Réunion publique d'ouverture le 26 avril 2023
- 5 ateliers communaux : Grenay, Vénissieux, Saint-Pierre de Chandieu, Mions, St-Priest
- 10 permanences (2 ½ journées par commune) : Grenay, Vénissieux, Saint-Pierre de Chandieu, Mions, St-Priest
- Site web : https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/ → formulaire en ligne
- **Registres en mairies** : Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu, Grenay (+ lors des réunions et ateliers)
- **Courrier postal :** SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne Rhône - Alpes - Concertation M4V - 78 rue de la Villette 69425 Lyon Cedex 03

PARTICIPATION AU 31/05/2023

Tous modes

24 avril au 31 mai
Site internet • **89 avis** • **3 questions / réponses**
1 courrier reçu par SNCF Réseau
Registres papier → récupération et analyse après le 4 juin
76 participants à la réunion publique d'ouverture
2 appels téléphoniques (demande d'inscription)
12 participants aux permanences
150 participants venus aux ateliers

Détail des permanences et ateliers

Communes	Ateliers	Permanences
Vénissieux	11	0
Saint-Priest	39	2
Mions	46*	1
Saint-Pierre-de-Chandieu	40	7
Grenay	14	2
Total de participants ayant émargé	**150**	**12**

** Atelier écourté suite au départ de la plupart des participants*

PREMIERS RETOURS DE LA CONCERTATION

20 min

EXPRESSIONS GÉNÉRALES

- **Des attentes fortes d'amélioration des mobilités pour les voyageurs et de favoriser le report modal vers le train → RER à la lyonnaise**
  - Demande d'accélération du projet
  - Demande de cohérence avec autres projets : suppression PN, halte Portes du Dauphiné, capacités stationnement à proximité des gares, accessibilité
- **Accompagnées de craintes liées à une augmentation du fret ferroviaire en traversée d'agglomération**
  - Refus du transit fret en agglomération urbaine : bruit, vibrations, crainte du risque lié au transport de matières dangereuses
  - Accord pour un report modal ferroviaire du fret à destination du territoire
  - Crainte que la mise à 4 voies St-Fons – Grenay soit une alternative au CFAL Sud et accueille l'augmentation du trafic fret induite par les projets CFAL nord, Lyon-Turin, …
  - Demande d'engagement d'un CFAL Sud, avec des expressions pour un tracé le long de la ligne LGV → réponse aux besoins d'accroissement du trafic fret hors agglomération urbaine
  - Attentes d'information sur les niveaux de trafic fret à venir
- **Expression d'un sentiment global de « déconsidération » de l'est lyonnais** : « *poubelle de l'agglomération lyonnaise* », dépôts pétroliers, A46 sud, transport de marchandises, …

EXPRESSIONS GÉNÉRALES

- **Demandes de protection contre les nuisances liées à l'accroissement des circulations**
  - Nuisances sonores et vibratoires
  - Sécurité pour le transport de matières dangereuses
  - Besoin d'éléments prospectifs en termes de trafic
  - Demandes relatives à une mise en souterrain des voies nouvelles à Mions, Grenay et Saint-Priest
- **Attentes d'information précises sur les impacts fonciers et l'indemnisation des préjudices**
  - Habitations, activités économiques, activités agricoles, usages (accès, irrigation, …) …
  - Cas spécifique de coopératives agricoles → impact sur filière
  - Problème du « gel » de territoires en lien avec la durée trop longue de réalisation des projets : difficultés de valorisation, de transmission, pour emprunter, … → demande d'anticipation des préjudices et/ou de clarification de la vocation future
- **Demandes d'amélioration de l'intermodalité / interconnexion des gares**
  - Parkings relais, amélioration des gares existantes, nouvelle halte
  - Interconnexion avec la gare de Lyon St-Exupéry
- **Attente d'une réalisation rapide des projets ferroviaires dans le cadre d'une vision d'ensemble**

EXPRESSIONS SUR LA CONCERTATION

- **Questionnements sur la sincérité de la concertation**
  - Projet de mise à 4 voies = alternative au CFAL sud ?
  - Manque d'une vision globale de tous les grands projets à l'échelle de l'étoile ferroviaire lyonnaise
  - La concertation sur les variantes de tracé (bleu ou rouge) ne permet pas d'aborder l'opportunité du projet → laissant entendre que la décision est prise
  - Crainte que la concertation soit « de façade », les décisions étant guidées par les coûts
- **Information sur la concertation considérée comme insuffisante**
- **Des remerciements au maitre d'ouvrage pour la démarche engagée ayant permis d'amorcer des dialogues**

Cadre de la concertation continue

- **Prendre en compte les recommandations des garants**
  - ➢ **Accord des garants sur le dispositif d'information et de concertation**
- **Réunir les conditions d'un dialogue entre tous les publics et s'assurer que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public**
  - ➢ **Informations transmises par le MOA / Conditions d'échanges avec le public réunies**

EXPRESSIONS SPÉCIFIQUES À VÉNISSIEUX

- **Demande de renforcer la gare de Vénissieux dans sa vocation de PEM d'entrée dans l'agglomération lyonnaise**
  - Accès PMR, guichets et services, stationnement capacitaire, …
- **Demande de mise en cohérence des projets urbains, de mobilité et d'aménagement (ex Urbagare)**
  - Demande vision globale des projets avec Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités, Ville de Vénissieux, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions
- **Points d'attention**
  - Bd urbain est : importance du BUE pour absorber tous les trafics autour du projet + utilisation du BUE comme support d'une ligne de TCSP
  - Rue Maréchal (fermeture ou réduction capacité) : coordination / compatibilité avec le tracé du futur T10 (rue E Zola) + organisation des rétablissements
  - Intégration paysagère à travailler : esthétique, piste cyclable le long des voies, …
  - Relier le quartier des Minguettes avec un franchissement de la voie en amont du sous-terrain de l'ancienne gare
- **Variante rouge**
  - Faisabilité et coût de reconstruction du pont Berliet (actuellement sous dimensionné) → itinéraire de shunt
  - Quel itinéraire poids lourd entre la rue du Beaujolais et le centre de groupage chemin du Charbonnier
- **Variante bleue**
  - Préservation du pont Berliet fortement circulé
  - Préservation des maisons chemin du Charbonnier
  - Attention : proximité du groupe scolaire

EXPRESSIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-PRIEST

- **Craintes de transit de fret avec transport de matières dangereuses dans la commune**
- **Le CFAL sud doit être préalable à la mise à 4 voies**
- **Point d'attention**
  - Pont Chevreul : rétablissement, accès piétons, vélos, bus, emprises → proposition de créer un passage souterrain en prolongement de la gare
  - Problèmes de circulation liés aux reports sur la rue du Commandant Charcot
  - Quelles conditions de reconstruction des ponts et ouvrages impactés ? : position, longueurs, place pour modes actifs
  - Protection contre le bruit de : route de St-Symphorien d'Ozon, rue du Commandant Charcot et Bd des Roses
- **Variante rouge**
  - Quels impacts sur la rue du Beaujolais ?
  - Créer un passage souterrain au niveau de l'ancien PN de la gare de Saint-Priest
- **Variante bleue**
  - Impact visuel des protections sonores à prendre en compte
  - Le BUE n'est pas encore terminé → quid des trafics qui vont venir s'ajouter sans accès supplémentaire
  - Phase travaux : impact de la fermeture du pont d'Heyrieux
- **Demande d'améliorer l'intermodalité**
  - Profiter de ces travaux pour créer un passage souterrain piétons et vélos entre la Cité Berliet et Max Barel

EXPRESSIONS SPÉCIFIQUES A MIONS

- **Atelier**
  - **Propos introductifs de Monsieur le maire de Mions**
    - Expression de la volonté de développer les mobilités du quotidien
    - Expression d'un rejet du transit du fret (bruit, vibrations, risques TMD)
    - Demande d'une variante d'insertion souterraine
  - **Intervention du Pdt de la Fédération Fracture**
    - Dénonciation du projet de mise à 4 voies comme alternative au CFAL sud
    - Rejet du transit du fret ferroviaire en agglomération urbaine
    - Demande réalisation du CFAL sud de façon à garantir la vocation transport de voyageurs de l'axe St-Fons - Grenay
  - **Atelier interrompu suite à l'intervention de Fracture**
    - A l'invitation du Président de Fracture (« discuter avec SNCF Réseau revient à cautionner le projet ») la quasi-totalité des participants (tous sauf 2) a quitté la salle
    - Pas de recueil d'expressions sur les variantes (bleue ou rouge) dans la traversée de Mions en atelier
- **Autres expressions**
  - **Crainte de nuisances supplémentaires**
  - **Refus de la mise à 4 voies pour le fret de transit**
  - **1 expression en faveur de la variante bleue** → moindre impact pour un projet immobilier

EXPRESSIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-PIERRE DE CHANDIEU (1 SUR 2)

- **Territoire communal impacté par de nombreux projets :** ferroviaires, routiers, trame verte, trame bleue, …
  - Beaucoup de contraintes sur le foncier qui pèsent sur l'usage des sols
  - Pas toujours de lisibilité suffisante sur le devenir de ces projets
- **Activités agricoles**
  - Libellé du projet pas assez explicite : mentionner les raccordements ferroviaires avec LGV et CFAL nord
  - Questions sur les indemnisations : importance de prendre en considération l'ensemble des impacts économiques (perte de production, restructuration des sols, …)
  - Questions sur l'implantation des voies (déblais / remblais) et les impacts hydrauliques
  - Impact du projet sur les canalisations d'irrigation
    - Importance que les périodes de coupures pour travaux n'empêchent pas l'irrigation des cultures
    - Si SNCFR devient propriétaire des terrains, deviendra-t-il membre de fait des ASA ?
    - Quelles solutions alternatives pour éviter ces impacts ? (franchissement aérien ?)
  - Coopérative Oxyane (distribution d'intrants et collecte) : déplacement complexe et difficile à envisager
    - Importance de prendre en compte la période de collecte : fin août
    - Quelle prise en compte des impacts pour tous les adhérents en amont / aval … ?
    - Risque de disparition de la filière agricole locale cf. réduction des surfaces agricoles diminuant la collecte
  - Importance de reconstituer les chemins de terre

EXPRESSIONS SPÉCIFIQUES À SAINT-PIERRE DE CHANDIEU (2 SUR 2)

- **Carriers**
  - Impacts fonciers et d'exploitation :
    - Besoin de visibilité sur les emprises à exploiter en priorité
    - Franchissement des voies par nacelles : quelles propositions de remplacement ?
  - Quelles possibilités d'optimisations de la surface impactée sur les tracés ?
    - Raccordement CFAL sud notamment ?
    - Est-il possible d'envisager le doublement des voies au bénéfice des voyageurs sans les raccordements CFAL ?
- **Quelles optimisations des franchissements suite à la suppression des PN et des surfaces utilisées ?**
- **Gare Saint-Pierre de Chandieu : à rendre plus accessible (trop excentrée), avec parkings adaptés**
- **Variante rouge**
  - Plus consommatrice de foncier sur la commune
- **Variante bleue**
  - Impacte la limite du périmètre de protection du captage des 4 chênes
  - Semble avoir moins d'impacts sur la commune en termes d'emprises sur les terres agricoles

EXPRESSIONS SPÉCIFIQUES A GRENAY

- **Territoire impacté par de multiples contraintes liées aux infrastructures existantes et en projet**
  - La prise en considération des impacts liés à l'existence des projets (avant leur réalisation) est essentielle
- **Existence aussi de l'ancien projet SATORAIL ayant impacté le territoire de façon irréversible**
  - Compensations non pérennes mises en place : baux précaires
  - Pourquoi ne pas utiliser les emprises réservées pour le projet de mise à 4 voies ?
- **Point d'attention**
  - Moins de surfaces agricoles → nécessité de travailler des produits à plus forte valeur ajoutée → comment aider les agriculteurs à prendre le virage ?
  - Prise en compte des canalisations d'irrigation → importance de la coordination avec les ASA
    - En phase travaux, très important pour les cultures d'éviter les coupures entre avril et octobre
- **Variante rouge**
  - Habitations au début du tracé impactées
  - Evitement de la zone humide : est-il possible de passer en souterrain
  - Importance d'optimiser le raccordement CFAL pour limiter les impacts
  - Variante moins impactante pour les terres agricoles de Grenay mais en a plus d'impacts sur celles de Saint-Pierre de Chandieu
- **Variante bleue**
  - Impact sur la maison de l'ancien garde-barrière
  - Semble plus impactante pour la RD53A

1ERS ENSEIGNEMENTS (1 SUR 2)

- **Sur la mobilisation**
  - Présence d'élus communaux aux ateliers
  - Forte pour le monde associatif
    - La fédération Fracture et des associations membres
    - La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)
  - Importante chez les acteurs économiques (entreprises, coopératives agricoles, agriculteurs, carriers)
  - Plutôt modérée pour les habitants des communes urbaines
- **Sur la participation**
  - Diversité des participants
  - Richesse des échanges
- **Sur les mobilités**
  - Répondre à l'attente d'un développement rapide des mobilités du quotidien
  - Approfondir la coordination et la complémentarité entre les différentes démarches et offres de mobilité
- **Sur le fret**
  - Trouver des alternatives au fret ferroviaire en transit pour éviter des traversées d'agglomération
  - Tout en intégrant un enjeu de desserte des sites logistiques locaux
- **Sur le cadre de vie**
  - Entendre et prendre en compte l'appel à un respect du cadre de vie des habitants et riverains des voies ferrées : bruit, vibrations, insertion urbaine/paysagère, transport de matières dangereuses
  - Répondre à la demande d'engagement coordonné du projet de mise à 4 voies et du CFAL sud (itinéraire LGV pour certaines expressions)
  - Mettre à disposition des éléments prospectifs en termes de trafic, notamment de trafic fret

1ERS ENSEIGNEMENTS (2 SUR 2)

- **Sur le projet**
  - **Appliquer et mettre en avant la démarche éviter – réduire – compenser – accompagner**
    - Optimiser les tracés pour éviter les impacts sur le foncier notamment : habitat, activités économiques et agricoles
    - Approfondir les conditions d'insertion pour réduire les impacts : bruit, vibrations, rétablissements des circulations, …
    - Prendre en compte les enjeux agricoles : irrigation, périodes de travaux, franchissements, …en intégrant une vision d'ensemble de la filière agricole
    - Mettre en cohérence les interfaces entre MOA et partenaires : intermodalité, PEM, aménagements urbains, …

- **Sur le besoin d'une vision d'ensemble des grands projets**
  - Donner de la visibilité sur l'articulation entre les grands projets concernant l'EFL :
    - Mise à 4 voies St-Fons – Grenay
    - Raccordement de St-Fons
    - CFAL nord
    - CFAL sud
    - Lyon - Turin

- **Sur le besoin d'information et de dialogue avec les parties prenantes**
  - Poursuivre le dialogue et le travail de co-construction du projet avec toutes les parties prenantes :
    - Elus
    - Citoyens – riverains
    - Acteurs économiques
    - Associations
    - Usagers

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Des questions ?

Des clarifications ?

Des interventions ?

- **Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur**
- **Attendez le micro pour parler**
- **Présentez-vous avant d'intervenir**

20 min

LES SUITES DE LA CONCERTATION

10 min

Processus de choix de la variante

- **Consolidation des analyses multicritères de SNCF Réseau par tronçon d'étude, à partir des éléments recueillis au travers des différents ateliers et permanences**
  - Critères nouveaux
  - Niveaux d'impacts
- **Appropriation des nouvelles analyses par la MOA et partage avec les partenaires du projet**
- **Construction du tracé de référence sur la base de cette analyse**
- **Partage avec les partenaires et parties prenantes du projet → horizon automne 2023**
  - Sur le tracé de référence
  - Sur ses impacts et enjeux principaux
  - Sur des pistes d'optimisation déjà recensées
- **Synthèse du processus de choix de variante et de ses principes → information publique** (modalités à préciser)
- **Etudes d'approfondissement sur la base de ce tracé de référence (insertion)**

Suite de la concertation

- **Rédaction du bilan de la concertation → publication sous 4 mois sur le site internet du projet**
- **Décisions du MOA et des partenaires concernant la variante préférentielle et les suites à donner à la concertation**
- **Approfondissement des études sur la variante préférentielle du projet de mise à 4 voies**
  - Volet technique ferroviaire
  - Volet insertion environnementale
  - Volet interfaces avec les partenaires : intermodalité, gares, insertion urbaine, enjeux fonciers, …
  - Coût et planning
- **De prochaines phases de concertation : planning prévisionnel**
  - Jusqu'à fin 2023 → poursuite des échanges avec les parties prenantes
  - Horizon début 2024 → nouvelle concertation sur les modalités plus fines d'insertion du projet dans son environnement : bruit, vibrations, rétablissements d'ouvrages, rétablissement circulations, … foncier
  - Horizon 2025 → enquête d'utilité publique
  - Après 2026 (si obtention DUP) → concertation continue post DUP

Les suites

- **Etablissement, par les garants, d'un rapport d'étape de la concertation, à la rentrée 2023**
  - ➢ **Publication de ce rapport sur le site internet du projet**
- **Poursuite de la concertation continue, sous l'égide des garants, jusqu'à l'enquête d'utilité publique**

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr

MISE A 4 VOIES SAINT-FONS - GRENAY

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

CONCERTATION PUBLIQUE DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

RÉUNION PUBLIQUE DE CLOTURE DU 1ER JUIN 2023

COMPTE-RENDU

VERSION DU 09/06/2023

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR :

PRÉFÈTE DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

SNCF Réseau
Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes
78 rue de la Villette
69425 Lyon Cedex 03

SNCF RÉSEAU

DATE ET LIEU

01/06/2023	Saint-Priest

NOMBRE DE PARTICIPANTS : personnes

INTERVENANTS

Béatrice LELOUP	SNCF Réseau - Directrice territoriale pour la région Auvergne-Rhône-Alpes
Jean-François BORELLA	SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Coordinateur de projets Etoile Ferroviaire de Lyon
Catherine ULRICH-MICHEL	SNCF Réseau – Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes - Responsable de projet en charge de la conduite des études techniques sur l'étoile ferroviaire lyonnaise
Jean-Claude RUYSSCHAERT	CNDP – Garant de la concertation
Barbara SERRANO	CNDP – Garante de la concertation

58 personnes ont participé à la réunion publique de clôture le 1er juin 2023 à Saint-Priest, organisée par SNCF Réseau et animée par le cabinet Nicaya Conseil, qui s'est déroulée comme suit :

- Mot d'accueil par Monsieur GASCON, maire de Saint-Priest
- Présentation des intervenants et des consignes de la réunion
- Partage du contexte et des objectifs du projet par Béatrice LELOUP, directrice territoriale Auvergne-Rhône-Alpes pour SNCF Réseau
    - Diffusion d'une vidéo de présentation du projet par les trois partenaires : la Métropole de Lyon, la Région et l'État
- Intervention des garants de la Commission Nationale du Débat Public
- Présentation des variantes de tracé proposées à la concertation
- Présentation du dispositif d'information du public mis en œuvre par SNCF Réseau
- Présentation des retours de la concertation et des premiers enseignements de SNCF Réseau
- Temps d'échange avec les participants
- Présentation des suites de la concertation et clôture de la réunion

NB : Un certain nombre de personnes ont choisi de rester à l'extérieur de la salle, malgré l'invitation faite par M. Gilles GASCON et M. Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la Commission Nationale du Débat Public, de venir s'exprimer dans le cadre de la réunion afin que leurs avis puissent figurer au compte-rendu et au bilan de concertation.

Le support de présentation de la réunion et les films projetés sont disponibles sur le site internet https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/.

1- PROPOS INTRODUCTIFS

Monsieur GASCON, maire de Saint-Priest, accueille les participants et introduit la réunion de clôture :

- Remercie Monsieur le maire de Mions, les garants de la concertation, les représentants SNCF Réseau, les associations Non au shunt, FRACTURE et APACHE pour leur présence ;
- Remercie SNCF Réseau pour cette séance de partage des premiers résultats de la concertation qui donne la possibilité à chaque participant de s'exprimer ;
- Rappelle sa position concernant le projet :
    - Favorable à la mise à 4 voies pour contribuer à l'amélioration du transport des voyageurs et à la construction d'un RER à la lyonnaise ;
    - Opposé à la circulation du fret en transit à l'intérieur des communes de la métropole de Lyon ;
    - Conditionne la réalisation de la mise à 4 voies St-Fons – Grenay à la réalisation du CFAL Sud le long de la ligne LGV ;
- Souhaite que les résultats de la concertation permettent d'envisager l'avenir plus sereinement.

Stéphane Saint-Pierre (Nicaya conseil) introduit la réunion et présente les règles de conduite proposées à tous les participants.

2- PARTAGE DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

Béatrice LELOUP (SNCF Réseau) remercie les élus, les associations et le public d'être présents pour cette séance de clôture de la concertation qui s'est déroulée du 24 avril au 4 juin. L'objectif de la réunion est de faire un point sur les contributions exprimées lors de la concertation et les premiers enseignements pour SNCF Réseau.

Béatrice LELOUP présente le contexte et les objectifs du projet :

- Dans le contexte actuel d'urgence climatique, les objectifs de SNCF Réseau sont d'offrir une alternative décarbonée et durable pour les mobilités des personnes et des marchandises et de faciliter les déplacements du quotidien et longue distance.
- La région lyonnaise est un cœur névralgique ferroviaire régional, national et européen pour le transport des voyageurs et des marchandises.
- Elle est aujourd'hui confrontée à un besoin croissant de mobilité pour accompagner le développement du territoire.
- Un fort déploiement du trafic ferroviaire constitue ainsi une réponse écologique efficace à ce besoin.
- Suite au débat public de 2019 et dans l'objectif de moderniser et renforcer la capacité de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la priorité a été donnée par les décideurs publics (État, Région et Métropole de Lyon) au projet de mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay.
- Ce sont ces partenaires et l'Union européenne qui financent le programme d'études du projet.
- La mise à 4 voies Saint-Fons -Grenay a donc été pensée afin de doubler les capacités ferroviaires de la ligne existante, au service du report modal voyageurs et fret de la route vers le train : à titre d'illustration un train de marchandises permet d'éviter 45 poids lourds sur la route.

Une vidéo des trois partenaires – Etat, Région et Métropole de Lyon - est ensuite diffusée afin de présenter les positions de chacun concernant le projet de mise à 4 voies et son inscription dans le développement de la mobilité au sein de l'aire lyonnaise.

3- INTERVENTION DES GARANTS DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC

Mme Barbara SERRANO et M. Jean-Claude RUYSSCHAERT présentent le rôle de la Commission Nationale du Débat Public et des garants de la concertation.

La CNDP est une autorité indépendante défendant le droit du public à être informé et à participer sur les projets ayant un impact sur l'environnement et le cadre de vie des citoyens.

Elle est une instance neutre et n'émet pas d'avis sur les projets.

Les garants ont suivi avec attention le déroulement de la concertation. Ils rédigeront un rapport indépendant à l'automne.

4- PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

Jean-François BORELLA et Catherine ULRICH-MICHEL présentent les différents éléments techniques constitutifs du projet et notamment les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau (*cf. diaporama partagé et cartes détaillées de tracé)*.

Actuellement, environ 200 trains circulent en moyenne chaque jour sur la portion ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay dont 65% de TER, 25% de TGV et 10% de fret.

Cette circulation est vite saturée ce qui explique l'importance de construire une ou deux voies supplémentaires. Ces dernières visent à permettre de doubler la capacité de cette ligne en faisant circuler les trains rapides sur des voies différentes des trains lents.

Le coût prévisionnel du projet s'élève à 1,06 Milliards d'euros et la phase d'étude réalisée à ce jour a été financée à hauteur de 6,5 Millions d'euros par les différents partenaires. Cette estimation va être actualisée dans le cadre des études en cours.

SNCF Réseau a étudié les variantes envisageables en cherchant à éviter au maximum les impacts sur l'environnement.

Les deux variantes (rouge et bleue) au nord et au sud du tracé actuel sont présentées aux participants ainsi que la méthode qui a permis d'aboutir à ces 2 propositions (procédé en entonnoir qui a consisté à éliminer les variantes qui n'étaient pas les plus optimales du point de vue technique et de leur insertion).

Une solution souterraine a été étudiée mais elle apporte des impacts supérieurs aux variantes proposées.

A travers cette concertation, SNCF Réseau a souhaité recueillir les contributions des participants sur les points forts, points faibles et points d'attention des variantes afin de compléter son analyse multicritères pour retenir au terme de la concertation un tracé préférentiel et poursuivre les études dans une logique d'évitement, de réduction puis de compensation des impacts.

Suite à cette présentation, SNCF Réseau commente une vidéo représentant un survol aérien des deux tracés proposés à la concertation publique.

Une précision est apportée concernant le raccordement de St-Fons qui fait l'objet d'une étude qui se mène en parallèle de la mise à 4 voies St Fons Grenay. Ce projet pourra être proposé à la concertation en fonction des résultats de ces études.

5- PRESENTATION DU DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

L'information du public sur cette concertation a été réalisée grâce à divers moyens de diffusion :

- Des communiqués de presse ;
- Des annonces presse ;
- Les réseaux sociaux : Twitter, LinkedIn, Facebook et Instagram ;
- Des flyers ;
- Des courriers et emails envoyés aux parties prenantes (rencontrées au préalable) ;
- Des kits d'information distribués en mairie ;

- Le site web du projet.

Suite à la réunion d'ouverture du 26 avril, 5 ateliers ont été animés dans les communes suivantes : Grenay, Vénissieux, Saint Pierre de Chandieu, Mions et Saint Priest ainsi que deux permanences dans chacune des communes [NB : à Mions, l'atelier a été écourté suite au départ de la plupart des participants]. A travers ces ateliers et permanences, SNCF Réseau a noté un besoin d'expression et d'information très fort venant des participants. SNCF Réseau remercie les participants pour la richesse de leurs échanges.

Tout au long de la concertation, SNCF Réseau a proposé aux participants de déposer des avis sur le site internet ou bien dans les registres présents en mairies ou lors des ateliers et permanences organisés.

6- PRESENTATION DES RETOURS ET DES 1ERS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Catherine ULRICH-MICHEL et Jean-François BORELLA présentent les différentes contributions recueillies tout au long de la concertation de manière globale puis relatives à chacun des territoires (cf. support de présentation).

7- TEMPS D'ECHANGE AVEC LES PARTICIPANTS

Les participants formulent différentes remarques, questions et contributions sur le projet et les retours et 1ers enseignements de la concertation :

- Gilles GRANDVAL, membre de l'association Non au Shunt et conseiller municipal à Saint Priest :
  - Indique que la synthèse présentée par SNCF Réseau correspond bien à ce qui a été dit à l'atelier de Saint-Priest ;
  - Réaffirme le rejet du transit de fret et la nécessaire coordination avec le CFAL Sud le long de la LGV ;
  - Ajoute que ces éléments remettent en question de manière significative le projet tel qu'il est présenté et l'importance à coordonner les différents projets ;
  - Demande à SNCF Réseau comment elle envisage de procéder à partir de maintenant : envisage-t-elle de revoir l'ensemble du projet, de réfléchir et de repenser sa coordination, ou bien de continuer comme prévu ?

- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Remercie le participant pour sa question ;
  - Indique que les interrogations concernant le CFAL Sud ont bien été notées SNCF Réseau et par les garants ;

- Précise que le CFAL Sud est toujours inscrit dans les perspectives formulées par le Comité d'orientation des infrastructures et qu'il n'est pas mis de côté et doit faire l'objet d'une prise de position par le gouvernement ;
- Indique que la crainte que la mise à 4 voies se substitue au CFAL n'est pas avérée mais qu'il était important que les participants aient pu l'exprimer afin que SNCF Réseau identifie cette position et la partage avec les partenaires ;
- Précise concernant les suites de la concertation qu'une proposition plus précise sur le choix du tracé sera faite en prenant en compte les avantages et inconvénients qui ont été exprimés et qui viennent compléter les premières analyses de SNCF Réseau ;
- Précise que les retours effectués vont permettre à SNCF Réseau de poursuivre ses études et que SNCF Réseau n'envisage pas d'arrêter les études sur le projet de mise à 4 voies ;
- Indique que la demande de mise en cohérence du projet de mise à 4 voies avec les autres grands projets du territoire sera également partagée avec les partenaires.

- Un participant :
  - Partage son opposition au passage du fret de transit dans l'agglomération urbaine.

- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Souligne l'importance du développement du fret ferroviaire qui permet une réduction du transport des marchandises par poids-lourds ;
  - Indique sur les enjeux d'insertion et d'atténuation des incidences du projet de mise à 4 voies seront pris en considération par SNCF Réseau, afin de minimiser les impacts en termes de bruit et de vibrations ;
  - Indique les études à venir permettront d'éclairer les enjeux d'insertion du projet et que leurs résultats seront partagés avec le public par la suite.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Rappelle l'utilité de la mise à 4 voies : permettre à un train rapide de doubler un train lent ;
  - Souligne que le RER à la lyonnaise est un invariant essentiel et que les 4 voies sont indispensables pour améliorer les transports du quotidien.

- Gilles RENEVIER, président de la Fédération FRACTURE, représentant 10 associations sur 28 communes :
  - Fait part de sa légitimité à s'exprimer et précise que les opinions de sa fédération sont souvent justes ;
  - Exprime son désaccord quant à l'honnêteté de la concertation et reproche à la SNCF de parler d'une petite augmentation de 40 trains, estimant ce chiffre erroné ;
  - Évoque le CFAL et l'élargissement de l'A46 sud et accuse la SNCF de ne pas réellement prendre en compte les remarques formulées ;
  - Affirme ne plus faire confiance à la SNCF et autres partenaires, faisant référence à la décision passer à 2x3 voies sur l'A46 malgré les avis négatifs exprimés ;
  - Critique également la portée du rôle joué par les garants et invite les participants à manifester leur mécontentement envers les représentants de la SNCF : invitation à siffler les représentants de SNCF Réseau pour leur montrer qu'ils sont hors-jeu.

- Stéphane SAINT-PIERRE, Nicaya Conseil :
  - Rappelle que l'expression des points de vue sur le contenu du projet est légitime ;
  - Demande aux intervenants de bien vouloir respecter les personnes présentes et de ne pas s'en prendre à elle ;

- Indique qu'il considère que cette limite a été dépassée et invite les participants à ne pas recommencer et rester bienveillants.

- Gérard LAROZE, Président d'APACHE :
  - Souhaite revenir sur un point qu'il estime avoir été oublié ;
  - Indique qu'il considère que cette concertation se résume à un choix entre le rouge et le bleu -Fons, avec tout un trafic induit qui passera ensuite sur la ligne entre St-Fons et Givors ;
  - Souligne que les membres de « Fer autrement » ne sont pas rentrés dans la salle car ils ne font pas partie de la concertation et qu'il n'y a pas eu d'atelier pour eux ;
  - Ajoute que Sibelin n'est jamais évoqué alors qu'il y a tous les jours des accidents, plus au moins graves ;
  - Demande, dans la mesure ou SNCF arrive à entendre les contributions et que le CFAL Sud soit fait le long de la ligne LGV, dans quelle mesure la 4 voies est nécessaire car les trains lents pourraient s'arrêter en gare le temps que les trains rapides passent ;
  - Considère ainsi, que le problème n'est qu'un problème de synchronisation et qu'il serait ainsi possible d'économiser de l'argent en ne le réalisant pas.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Rappelle que l'objet de la concertation est de définir là où les voies peuvent être insérées. Ce choix est élaboré à partir d'un partage des résultats des études qui ont été réalisées et en échangeant avec les acteurs territoriaux ;
  - Précise que les communes qui sont plus au sud ou plus au nord ne sont pas concernées par ce choix d'implantation de futures voies ;
  - Rappelle qu'il y aura une étude d'impact qui concernera un périmètre plus large et qui engendrera une analyse plus globale des impacts du projet, notamment concernant les niveaux de trafic ferroviaires qui seront connus à cette échéance ;
  - Explique, concernant le programme de l'opération qui consiste à décider s'il faut deux voies supplémentaires tout au long de la ligne ou bien si on peut mettre un évitement au niveau des gares, que :
    - Pour accélérer et ralentir, les trains ont besoin de temps et que l'espacement minimum nécessaire entre deux trains est de l'ordre de 2min30 ;
    - De ce fait, un train ralentissant pour entrer en gare impacterait tous ceux qui le suivent.

- Catherine ULRICH-MICHEL, SNCF Réseau :
  - Rappelle l'objectif cible du projet est de contribuer à desservir au quart d'heure les gares périurbaines ;
  - Précise que cet objectif pour les voyageurs ne peut pas être atteint sans la mise à 4 voies de la section St-Fons - Grenay.

- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Ajoute que la question de la sécurité du site de Sibelin fait l'objet d'une grande attention de tous les acteurs, dont SNCF, sous l'égide du préfet ;
  - Indique qu'en cas d'incident, la SNCF est mobilisée avec tous les autres partenaires, au service de la sécurité de tous.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Complète l'intervention en indiquant que les potentiels effets du projet sur l'activité du site de Sibelin feront partie de l'étude d'impact.

- Salomé AHERFI, membre du cabinet de conseil Arcturus groupe :
  - Remercie SNCF pour l'organisation de la concertation ;
  - Questionne la précision des études de fret mentionnées au début de la présentation ;
  - Souhaite revenir sur les modalités des études de fret, leurs objectifs, les dates de résultats attendus.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Indique que l'étude d'exploitation qui est engagée permettra de caractériser le nombre de trains pouvant circuler au regard de l'infrastructure créée et ses performances ;
  - Partage l'importance de mener ce travail pour assembler ces hypothèses et que des études sont en cours dans un contexte où différentes d'hypothèses ne sont pas encore stabilisées ;
  - Précise que les résultats de cette étude devraient être disponibles en fin d'année ;
  - Explique que l'étude d'impact est normalisée et que le document sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique à l'horizon 2025.

- Paul COSTE, président du collectif d'association du sud est lyonnais :
  - Rappelle que lors du premier débat sur le CFAL, il était prévu un doublement du fret en 2020 et un triplement en 2030 et que ce dernier a été divisé par deux entre temps ;
  - Indique que l'augmentation du fret est une bonne chose car cela voudra dire que les associations auront gagné et cela serait formidable ;
  - Affirme l'importance de sortir le fret de la Part Dieu grâce au CFAL Sud (même si ce dernier passe devant chez lui) ;
  - Indique qu'il vaut mieux que le fret transite sur le territoire que part Part Dieu ;
  - Souhaite cependant qu'il passe plus loin du territoire ;
  - Demande si l'étude en cours dans la zone de captage vers Saint-Pierre de Chandieu sera intégrée à celles de la SNCF.

- Catherine ULRICH-MICHEL, SNCF Réseau :
  - Indique que le sujet du captage des 4 chênes représente un enjeu important pour le projet et que SNCF Réseau est très attentif à l'enjeu hydrologique de cette zone. Cette dernière a été repérée et les interdictions et obligations la concernant vont bien être approfondies par SNCF Réseau pour la suite des études ;
  - Indique que le sujet va être travaillé avec les autorités compétentes ;
  - Rajoute que l'enjeu est de ne pas augmenter les risques et de respecter les normes ;
  - Rappelle que SNCF Réseau a pleinement conscience de l'attention toute particulière à donner à la ressource en eau.

- Marc REA, co-président du conseil de quartier de Vénissieux, habitant de Saint-Priest, secrétaire de Non au shunt, ancien président de FRACTURE :
  - Souhaite rappeler l'historique du projet :
    - En 2001 la rencontre avec le préfet avait donné une très forte impulsion pour sortir le fret de la métropole, non pas seulement de la Part Dieu
    - Aujourd'hui, le tracé de la mise à 4 voies est au sein de la métropole
  - Se questionne sur la démarche à suivre ;
  - Est favorable au développement du transport de fret ferroviaire mais hors agglomération ;
  - Indique que plus de 100 000 habitants sont concernés par le projet uniquement en considérant le captage des 4 chênes qui alimente tout l'Est lyonnais ;

- Pense que le passage des voies ferrées est trop proche de la zone de captage et que le détour de 10m envisagé ne suffira pas car le puits de captage à un cône de pompage de plus d'un kilomètre ;
- Précise que la réalisation du CFAL Sud doit impérativement démarrer avant la fin des travaux de la mise à 4 voies, ce qui n'est pas le cas dans le planning annoncé par le COI : il démarre un an après la fin des travaux de mise à 4 voies ;
- S'inquiète de la volonté de réalisation du CFAL et s'oppose donc au projet de de mise à 4 voies.

- Alain FAYET, Conseiller de quartier Manissieux :
  - Partage les arguments de Marc REA ;
  - Pense que le CFAL Sud ne verra jamais le jour car il a travaillé au sein de bureaux d'études et n'a jamais vu le CFAL Sud être mentionné sur les plans de la SNCF alors que le minimum aurait été d'envisager un tracé provisoire.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Rappelle que le tracé du CFAL Nord est déclaré d'utilité publique avec un tracé qui est officiellement défini ;
  - Indique que sur la partie sud, il n'y a pas eu de déclaration d'utilité publique ;
  - Partage que le CFAL Sud est bien indiqué dans la carte présentée par SNCF Réseau sans localisation précise et qu'il fait bien partie du listing des projets sur lesquels le COI a proposé des horizons de réalisation au gouvernement.

- Joël Dubos, vice-président de la FNAUT Auvergne - Rhône-Alpes :
  - Rappelle sa participation depuis le début des années 2000 aux concertations et aux débats publiques sur les infrastructures routières et ferroviaires de cette agglomération ;
  - Indique avoir vu évoluer le projet du CFAL : en 2003 le cahier des charges de SNCF prévoyait déjà l'éventualité du passage à 4 voies de la ligne St Fons Grenay et évidemment le passage du fret par cette ligne ;
  - Rejoint les personnes qui craignent que le passage à 4 voies se substitue à la réalisation du CFAL Sud et c'est ce qu'il s'efforce de dire depuis 2010 en participant aux ateliers ;
  - Demande des précisions sur les dates de réalisation du CFAL Nord et Sud et les accès au Lyon Turin et demande que les dates de réalisation soient concomitantes ;
  - Indique que le nouveau calendrier présenté prouve que la concertation sert à quelque chose puisque les dates de réalisation qui ont été présentées sont un peu plus en avance que celles annoncées au départ (2035) ;
  - Précise qu'il souhaiterait tout de même que le projet se réalise pour 2028, que le CFAL Nord soit fait en même temps car celui-ci est déjà déclaré d'utilité publique et qu'une enquête publique soit mise en place concernant le CFAL Sud ;
  - Intervient concernant le risque que représenterait le passage à 4 voies pour le passage du fret :
    - Dans la présentation, la réalisation du CFAL Nord entre Lagnieu et St Pierre de Chandieu est annoncée : cela correspond selon lui à une boucle qui été déjà envisagée dans le dossier du CFAL de 1996 et qui consistait à relier la gare de St Exupéry aux gares de Perrache et Part Dieu en passant par des lignes historiques ;
    - Exprime son incompréhension face à la séparation en deux phases de la réalisation du CFAL Nord ;
    - Souhaite que ce dernier soit réalisé en entier depuis Leman jusqu'à Saint Pierre de Chandieu ;

- Rappelle qu'en 2008, une concertation s'est tenue sur le projet de CFAL Sud comprenant 7 fuseaux :
  - Un fuseau a été acté par le ministre des transports et une autre concertation a eu lieu en 2015 pour définir les différents tronçons et les options qui étaient favorables ;
  - Indique donc que les débats ont donc eu lieu et que les autorités savent ce qu'il faut faire ;
  - Pense qu'il y a un manque de décisions prises au niveau de l'Etat et du gouvernement ;
  - Indique toutefois que ce n'est pas surprenant lorsqu'on observe que depuis 2000 il y a eu 12 ministres ou secrétaires d'état au transport, 9 préfets de région et que Madame LELOUP est la 7ème directrice de réseau ferret de France sur ces projets ;
- Pense qu'il y a eu une importante perte d'information sur la durée ;
- Indique que cette concertation a permis de mettre à jour les projets même si une étude sur le passage à 4 voies St Fons Grenay avait déjà été réalisée en 2015 ;
- Ne comprend pas pourquoi autant de temps a été perdu ;
- Est favorable, avec la FNAUT, au passage à 4 voies pour permettre le développement des TER au quart d'heure ;
- Indique qu'il faudra régler le problème de la liaison St Fons - Grenay - Chambéry qui ne comporte qu'une voie ;
- Pense qu'il n'y aura pas autant de fret sur la ligne St Fons - Grenay
- Pose les questions suivantes :
  - Quel est le mode de transport le plus sécuritaire ?
  - Par où passent les trains qui alimentent l'agglomération lyonnaise aujourd'hui ? : par des lignes existantes et ces dernières sont à proximité de certaines communes
- Précise que l'alimentation de l'agglomération crée des nuisances ailleurs et donne l'exemple des voitures qui créent des nuisances sur les parcours des automobilistes ;
- Conclut que le développement du fret ferroviaire ne se fera sans nuisances ;
- Souhaite qu'un réseau avec le moins d'impact possible soit envisagé ;
- Considère que la variante bleue est moins impactante que la rouge sur l'environnement et du point de vue humain, cependant elle semble plus impactante sur les circulations et coûtera certainement plus cher ;
- Indique qu'il appartient à SNCF Réseau d'approfondir cela en fonction de ce que qui a été formulé lors de la concertation ;
- Est d'accord en grande partie avec ce qui a été relevé lors des ateliers.

- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Remercie la FNAUT pour ce panorama très détaillé sur les grands projets de la région ;
  - Rappelle la nécessité de mobiliser de lourds financements pour les sujets d'articulation et de phasage ;
  - Remercie la FNAUT pour les éléments apportés sur les variantes qui feront partie des prochaines étapes.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Évoque le risque lié aux circulations des trains de marchandises :
    - Les chiffres donnés à la réunion d'ouverture sur ce volet peuvent être trouvés par tout à un chacun sur internet ;
    - Indique qu'en 2022, il y a eu plus de 57 000 accidents routiers et 123 incidents dans le ferroviaire.

- Gérard LAROZE, Président d'APACHE :
  - Questionne SNCF Réseau sur la différence de gravité entre un accident ferroviaire ou un accident routier.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
  - Précise qu'il y a eu environ 3 200 / 3 400 morts pour la route et 53 pour le ferroviaire, que les données précises sont disponibles sur internet (site data.gouv.fr)

- Un membre d'APACHE :
  - Ne comprend pas pourquoi la réalisation de la mise à 4 voies se ferait aux normes concernant les trains de fret de 700 m alors qu'elle permettra le passage de future trains européens d'un kilomètre de long, 4 000 tonnes et circulant à 120 km/h ;
  - Accuse SNCF de vouloir faire passer des monstres au sein de l'agglomération ;
  - Exprime son opposition au projet de mise à 4 voies.

- Catherine ULRICH-MICHEL, SNCF Réseau :
  - Confirme l'existence d'une expérimentation pour faire circuler un train d'un kilomètre et demi mais que cela n'est pas du tout d'actualité et encore moins une norme ;
  - Ajoute que le réseau ferré national français ne permet pas la circulation de trains aussi longs et donc que ce type de circulation nécessiterait au préalable de repenser et réaménager la quasi totalité du réseau ferroviaire français.

- Un membre d'APACHE :
  - S'étonne que les données d'entrée de l'étude du projet de mise à 4 voies ne soient pas alignées avec les projets européens notamment concernant des projets de cette ampleur ;
  - Ajoute que des études ont montré que le transport de fret pour être rentabilisé nécessite plus de capacité et plus de vitesse.

- Stéphane SAINT-PIERRE :
  - Demande aux participants s'ils souhaitent apporter des éléments nouveaux aux échanges pour la suite, la question du fret ayant été très largement abordée durant les ateliers, mentionnée par SNCF Réseau dans son reporting des contributions et à nouveau partagée dans les échanges qui viennent d'avoir lieu.

- Une participante :
  - Explique que la présentation faite par SNCF a été parfois redondante mais qu'elle a été écoutée entièrement par les participants ;
  - Demande à ce que les participants soient à leur tour écoutés malgré la redondance de leurs propos.

- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Complète la réponse de Catherine ULRICH-MICHEL ;
  - Évoque la démarche actuelle de ne pas dépasser les trains de 750 m voire 800 m et que si cela était envisagé il faudrait adapter tout le réseau français ;
  - Ajoute que la SNCF travaille aujourd'hui sur le passage de trains de fret avec des tailles aux standards.

- Roger RIVAT, membre de Halte au bruit et à la vitesse Vénissieux St Priest :
  - Souligne la nécessité d'avoir des lignes dédiées au fret allant du Nord au Sud pour développer le fret.

- Stéphane MEYER, président COVIFER membre de FRACTURE :
    - Indique la nécessité de relativiser le fonctionnement de la concertation malgré tous les efforts qui ont été faits pour que la population soit informée au regard de la population et des retours qui ont été formulés ;
    - Insiste sur le caractère technique du dossier avec des précisions par segment mais témoigne de son impression que le projet s'arrête à St Fons et qu'il manque de visibilité sur la suite du tracé ;
    - Demande à SNCF Réseau si la quantité d'expressions sera reprise dans le bilan pour mettre en évidence leur proportionnalité notamment sur le sujet du fret ;
    - Insiste sur le sujet du fret car il a été peu évoqué dans la vidéo ;
    - Ne comprend pas comment les entreprises vont pouvoir faire circuler plus de fret sans encombrer les rives du Rhône ;
    - Est favorable à un projet qui permette une augmentation du trafic passagers ;
    - Souhaite que le CFAL Sud soit réalisé le long de la ligne LGV pour avoir un axe Nord Sud permettant aux trains de transit de circuler rapidement ;
    - A trouvé SNCF Réseau très approximatif sur toutes les questions chiffrées du fret, peu d'élément tangibles au regard de tout le travail fourni

- Jean-Claude RUYSSCHAERT, garant de la concertation :
    - Rappelle que la concertation fait suite au débat public de 2019 portant sur le nœud ferroviaire lyonnais et que ce débat a porté sur les éléments abordés notamment le fret ;
    - Indique que le périmètre de cette concertation est donc celui des communes qui sont le plus impactées par le tracé afin que les participants puissent s'exprimer directement ;
    - Ajoute que le débat public de 2019 a eu lieu sur un périmètre beaucoup plus large : il couvrait l'ensemble de la région Auvergne-Rhône-Alpes et portait sur l'ensemble des projets abordés ;
    - Précise agir dans le cadre de la loi indiquant que tous projets doivent être soumis à la concertation ;
    - Précise le rôle de la CNDP : permettre l'information du public et s'assurer de la capacité du public à exprimer son point de vue à l'attention des décideurs ;
    - Indique que c'est l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique qui permettra d'échanger sur l'utilité du projet.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
    - Indique, concernant les flux prévisionnels de fret, que les études en cours ne sont pas finalisées et pense qu'elles le seront d'ici la fin de l'année ;
    - Confirme que le dénombrement des contributions sera retranscrit dans le bilan de la concertation ;
    - Rappelle que l'ordonnancement prévisionnel de tous ces projets a été évoqué lors la présentation (cf. rapport du conseil d'orientation des infrastructures).

- Un participant :
    - Demande si le fret circulant entre le Nord et le Sud passera sur la mise à 4 voies jusqu'à ce qu'il y ait une autre solution.

- Jean François BORELLA, SNCF Réseau :
    - Indique que cette situation serait temporaire et limitée par la capacité des voies à faire circuler les trains de voyageurs (TER et TGV) et les trains de marchandises.

- Un membre de Corbas Vigilance Fer :
  - Demande s'il existe une étude sur le transport de fret le long de la ligne LGV ;
  - Manifeste son opposition au passage du fret en zone urbaine ;
  - Pense que le tracé du CFAL Sud le long de la ligne LGV permettra de décharger Vienne et le nord de la vallée du Rhône ;
  - Évoque la possibilité de faire du multimodal dans la vallée du Rhône, ce qui ne sera pas le cas si le tracé passe par Sibelin ;
  - Trouve dommage l'impact futur sur les zones agricoles à cause de leur artificialisation.

- Béatrice LELOUP, SNCF Réseau :
  - Affirme qu'il n'y a pas d'étude sur le CFAL Sud le long de la LGV à date ;
  - Considère qu'il sera important de travailler sur le CFAL Sud en partageant les résultats de la concertation avec les partenaires et en considérant leurs points de vue ;
  - Entend les attentes exprimées d'une perspective concernant le CFAL Sud le long de la ligne LGV ;
  - Indique que la position exprimée par les participants sur le CFAL Sud sera mentionnée dans les conclusions de la concertation et permettra d'alimenter les échanges avec les partenaires.

- Gérard LAROZE, président d'APACHE :
  - Rappelle ne pas vouloir du fret en traversée d'agglomération urbaine ;
  - Trouve déplorable que la conclusion de la concertation concerne le choix entre le tracé rouge et celui bleu considérant que le problème n'est pas celui du tracé mais celui du passage du fret.

- Joël Dubos, vice-président de la FNAUT Auvergne – Rhône-Alpes :
  - Rappelle que la concertation du CFAL Sud a eu lieu et que le tracé a été acté par le ministre des transports.

- Stéphane SAINT-PIERRE :
  - Rappelle que la concertation sur le projet de mise à 4 voies ne porte pas sur le CFAL Sud ;
  - Indique que ce qui a été exprimé concernant le fret en transit dans l'agglomération urbaine et le CFAL Sud a bien été entendu par SNCF Réseau ;
  - Propose de mettre en perspective la suite de la concertation.

8- SUITES DE LA CONCERTATION ET CLOTURE DE LA REUNION

Jean-François BORELLA rappelle que la concertation reste ouverte jusqu'au 4 juin et qu'il est encore possible de déposer des avis, sur le site internet, sur les registres disponibles en mairie ou par courrier postal.

Il précise que le bilan de la concertation sera publié sous 4 mois, et permettra d'alimenter une décision quant au choix du tracé.

Gilles GASCON, maire de Saint-Priest clôture la réunion en indiquant :

- Se questionner sur les impacts des flux de poids-lourd qui transporteront le fret à la fin de la chaine de desserte du territoire ;
- Ne pas souhaiter de débordement du type ZAD qui s'installerait, mais privilégier un dialogue constructif et respectueux entre les différentes parties prenantes.

ANNEXE- LISTE DES PARTICIPANTS AYANT EMARGE

Nom Prénom	Organisme - Institution
LELOUP Béatrice	SNCF Réseau
BORELLA Jean-François	SNCF Réseau
ULRICH-MICHEL Catherine	SNCF Réseau
RUYSSCHAERT Jean-Claude	Commission nationale du débat public
SERRANO Barbara	Commission nationale du débat public
LAVAL Claude	Garage LAVAL
PENDARIES Guy	COVIFERA
CANTINI Thierry	Mairie de Saint-Priest
BOULARD Paul	COVIFER
PREVOST Bernard	AILF
BEURRIER Chantal	APACHE
DURAND Marie-Christine	APACHE
MILAUEAU François	APACHE
FAYET Alain	Conseiller de quartier Manissieux
AHERFI Salomé	OMF / Arcturus
BOUILLARD Yvette	
REA Marc	Co-président conseiller de quartier Manissieux
KUNTZ Pierre	
KUNTZ Catherine	
RIVAT Roger	Halte au bruit et à la vitesse
DUFAUD Fabrice	Expressions
CASATI Regis	
PONSDE	
BURLAT	Élu
GUIGUET	Maire adjoint
DELFORT	
LUQUAIN	
COHEN Claude	Maire de Mions
MEGARD François	Élu
IMBERT Laurent	Le Progrès

DUBOS Joël	DARLY - FNAUT AURA
SERVE Éliane	Conseil de quartier
MACHARD Michèle	Élue
LAROZE Gérard	Président APACHE
LAGNOUS Christophe	
MEYER Stéphane	COVIFER
BACK Marie	Conseiller du quartier
ASSELOT Séverine	Sepal
LUCOT Valentine	CA69
BLANCHET Pierre	
FRAISSE Paul	DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
CHRISTOPH Gisèle	Conseil de quartier centre-ville - gare
ROCHE Marine	Collaboratrice parlementaire Caroline ADARIE
COSTE Paul	CAEL
PEILLET Stéphane	CA69 vice-président adjoint mairie St Priest
SAPONARA Jean Michel	Maire adjoint Mions
MARTINAUD PICOT Caroline	Ville de St Priest
GRANVAL Gilles	NASA – Conseil municipal St Priest
BEAL Orannie	
FALLECKER Dominique	
PONTIER Pascale	
BOUILLARD Gilles	
RENEVIER Gilles	FRACTURE
ONNALLI Amel et Tarak	
GALDEANO Sylvain	Ville de Vénissieux
PASCOLETTI Yvan	CEMEX
SAINT-PIERRE Stéphane	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau
SAINT-PIERRE Justine	Nicaya Conseil – AMO Concertation de SNCF Réseau

Interne SNCF Réseau

2.4 Permanences

Mise à 4 voies St Fons – Grenay : synthèse des permanences

Permanence 1

Grenay
5 mai 2023
16h30 – 17h

Habitant de Grenay

Présentation des cartes par SNCF Réseau et explication du projet :

- Plus de dessertes, plus de train de fret
- Pour faire circuler plus de trains, besoin de plus de rails
- Besoin d'empiéter sur le territoire
- Concertation en amont du début du projet (horizon 2035)
- Stade des études : rechercher le meilleur trajet
- 2 tracés différents : rouge et bleu présentation des différences entre les deux
- Précision sur les conséquences sur la commune de Grenay
- Études des tracés sur les cartes

Commentaires :

- Pensait que les nouveaux tracés allaient descendre beaucoup plus bas
- N'est pas venu aux ateliers car la durée est trop longue
- Exprime sa crainte que cela déborde trop, mais se rend compte que le tracé est sur des terres de la SNCF (feuille 2 tracé rouge)
- Indique que les terrains de chasse sont les champs en dessous des feuilles 2 et 3 partie inférieure de la voie partie Sud car partie nord autoroute donc pas d'animaux, terrain motocross, graviers
- Grillage pour empêcher les animaux de passer et se rapprocher des rails
- Peu importe le tracé rouge ou bleu selon lui car le terrain de chasse n'est pas concerné
- Se renseigne sur l'année de réalisation des travaux
- Demande si les silos sont impactés

➔ Oui sur les tracés exemple Oxyane

- Se renseigne sur le tracé dans d'autres communes
- Se demande si les zones d'eau posent problème
- Se questionne sur les habitations impactées par le projet

Permanence 2

Saint-Pierre-de-Chandieu
9 mai 2023
9h22 – 9h42

Site Valo Terra

- Activité : traiter des terres polluées traitement thermique
- Terrain impacté par la variante rouge

- Premier contact téléphonique avec SNCF Réseau pour expliquer le projet
- Actuellement le site est en veille mais projet de redémarrer l'activité en 2025 : remise en question si terrain est empiété par le projet de mise à 4 voies

SNCF Réseau indique que le choix de la variante sera fait au courant de l'été

Commentaires :

- Préférence pour la variante sud
- Besoin de savoir rapidement combien de mètres vont empiéter sur son terrain
- Besoin d'une réponse rapidement
- Construction d'une nouvelle usine en 2025
- Besoin de faire les calculs/ prévisions budgétaires
- Construction d'un four : étude de danger, si la voie se rapproche trop elle rentrera dans le périmètre de l'étude
- Risque de surpression, incendie, d'explosion
- Pas besoin d'embranchement ferroviaire pour cette activité
- Traitement de terres polluées régénération de charbon radioactif
- Four vertical, 950°C

SNCF Réseau :

- Demande le nombre d'emplois liés à cette activité : 30 personnes
- Ne peut encore communiquer la date de début des travaux
- Indique se trouver dans une phase de concertation : toutes les études ne sont pas faites, l'objectif est de choisir une des variantes
- Précise l'intérêt de l'enquête publique : prouver l'utilité du projet

Questions sur :

- La gare => explications du projet
- Le réaménagement des projet industriels

SNCF Réseau :

- Précise l'Importance de rencontrer le plus de parties prenantes pour faire le meilleur choix.
- Indique que le tracé bleu apparait pour l'instant favorable pour le plus grand nombre mais qu'il se situe dans le périmètre de captage d'eau potable

Permanence 3

Grenay
9 mai 2023
16h – 17h20

Exploitant agricole

Expressions :

- Le tracé n'est pas très impactant sur Grenay
- Problème n°1 : CFAL Nord qui arrive en plus
- Besoin d'une visibilité à long terme, coté sain, rendre les terres non utilisées par la SNCF
- Des terrains précaires propriété de la SNCF
  Bail précaire peut être renouvelé s'il y a un projet derrière or il ne se passe rien depuis 20 ans
- Besoin absolument nécessaire d'une vision sur le long terme : 10 ans entre la prise de décision et la première récolte agricole
- Il faut permettre aux agriculteurs de se projeter, en intégrant l'ensemble des projets, ferroviaires et autres, qui seraient susceptible d'arriver
- Surfaces de plus en plus petites donc besoin de travailler sur des produits à forte valeur ajoutée (rentabilité)
- Travailler avec les ASA sur l'irrigation
- Travailler avec le maire pour redynamiser le tissu agricole
- 7 exploitations agricoles sur Grenay, dont la viabilité est en question, avec différentes approches envisageables
  - Fusion des fermes, …méga structure pas adaptée au territoire
  - Cultures à forte valeur ajoutée : diversification agricole, création de filières
  - Partir sur de l'énergie, du combustible
  - Actuellement : céréales, polyculture, viande, poulailler, fraises
  - Serre photovoltaïques
  - Bâtiment collectif pour le noyau d'une nouvelle filière
  - …
- Cherche les interlocuteurs avec qui il doit échanger de ces sujets, avec la SNCF, mais également bande de terrain qui appartient à la Région, …
- Grenay est à cheval sur deux départements, peut apporter une complexité supplémentaire

- Entre le bleu et le rouge ? pas de préférence car idéalement ni l'un ou l'autre
- Le rouge à titre individuel car moins d'impacts personnels, le bleu car moins d'impact sur l'ensemble des agriculteurs.
- Met en garde sur l'état mental des agriculteurs

Permanence 3

Saint Priest
16 mai 2023
9h15 – 9h35

Commerçant à St Priest / Association des commerçants

Expressions :

- un vrai problème d'engorgement des voitures
- content d'enfin avoir des trains qui pourront être utilisé comme des bus
- suggestion d'adapter la gare plus à l'est avec un accès direct coté Mions, lorsque le passage à niveau a été fermé le quartier au sud de la voie s'est isolé
- Prévoir un passage doux vélos et piétons entre la route Saint- Symphorien d'Ozon et la gare
    - Sncf : précise qu'il faut un accès handicapé
- Boulevard des roses : autre passage en souterrain qui permettrait aux gens d'aller prendre les bus
    - Enjeux de multimodalité, cohérence gare bus, du côté St Priest et Mions
    - Suggère un passage inférieur car un supérieur engendrerait trop de marches à grimper, moins sécurisé
- Passage commun aux deux zones permettrait de réduire les coûts
- Nécessité de transports en commun pour les gens qui viennent de l'Isère
- Souhaite profiter de la circulation accélérée de cet axe pour améliorer les mobilités des habitants autour de la gare

Permanence 4

Saint-Pierre-de-Chandieu
17 mai 2023
9h-10h15

Carriers

Expressions

- Est-ce que la redistribution des voies liées aux différents raccordements est indispensable ?
    - SNCF : Redistribution des voies indispensable ; son étalement est en cours de réflexion
- Emprises tracé bleu très impactant : il faut trouver des compensations
- Une passerelle serait détruite alors qu'elle avait été imposée => Besoin d'un passage au-dessus ou en dessous au niveau du PN12
- Obligation de remblaiement (au moins 10 ans) sur la partie sud de la voie
- Accès à une carrière chemin privé qui appartient à la Carrière de cheval blanc, avec le nouveau tracé plus d'accès donc il faut trouver une solution
- Problème d'accès pour les camions
- Projet de suppression des PN : en attente d'informations
- Investissement potentiel, besoin d'une vision à long terme des travaux effectués
- La compensation attendue est avant tout sur de la surface
- Ne veulent pas repousser le problème chez les voisins
- Besoin de continuité dans les terrains

- Mise à l'écrit des incidences du projet, versé aux contributions

Tracé bleu :

Site de production Cheval Blanc :

- Pas d'incidence sur le site administratif
- Incidence très conséquente, perte d'exploitation et de surface de stockage
    - Perte d'environ 8 HA
    - Plus de bassin de stockage de boues de lavage
    - Le puit d'alimentation entre les deux bassins est condamné, il faut en refaire un avec une autorisation
    - Le bassin de récupération des eaux pluviales est perdu
    - Plus de place de stockage des matériaux recyclés
    - Plus d'alimentation en tout venant de la carrière de sainte pierre avec l'infrastructure qui saute
    - La carrière du cheval blanc ne peut plus produire
    - Perte du gisement (tout venant) (1.8ha x 20m=360 000m3 soit 720 000T)
    - Perte de volume de remblais 1.8ha x 20m=360 000m3 soit 720 000T)
    - Plus de réseau d'alimentation d'eau du Smharr
    - Perte de surface de stockage : 8HA- 1.8HA = 6.2 HA ; la Surface de stockage est de 14.2HA aujourd'hui, demain 14.2-6.2= 8HA.
    - Perte de presque la moitié de la surface de stockage

Tracé rouge :

Site de production Cheval Blanc :

- Incidence très conséquente
    - Perte d'environ 3.5 HA
    - Diminution des bassins de stockage de boues de lavage
    - Le puit d'alimentation entre les deux bassins est condamné, il faut en refaire un avec une autorisation
    - Le bassin de récupération des eaux pluviales est perdu en partie
    - Plus de place de stockage des matériaux recyclés
    - Plus d'alimentation en tout venant de la carrière de sainte pierre avec l'infrastructure qui saute
    - La carrière du cheval blanc ne peut plus produire
    - Perte du gisement (tout venant) (3000m2 x 20m=60 000m3 soit 120 000T)
    - Perte de volume de remblais (3000m2 x 20m=60 000m3 soit 120 000T)
    - Plus de réseau d'alimentation d'eau du Smharr
    - Perte de surface de stockage : 3.5HA- 0.3 HA = 3.2 HA ; la Surface de stockage est de 14.2HA aujourd'hui, demain 14.2-3.2= 11.2HA
    - Moins de perte de surface qu'avec le tracé bleu

Site les Carrières de St Pierre de Chandieu :

- Emprise très conséquente
    - Perte d'environ 7.3HA
    - La Carrière de Saint Pierre ne peut plus extraire ni remblayer
    - Le local électrique, les locaux, le transformateur doit être déplacés

- Plus d'alimentation en tout venant de la carrière de sainte pierre avec l'infrastructure qui saute
- Perte du gisement (tout venant) (7.3HA x 20m=1 460 000m3 soit 2 920 000T)
- Perte de volume de remblais (7.3HAx 20m=1 460 000m3 soit 2 920 000T)
- Plus de réseau d'alimentation d'eau du Smharr
- Il faut trouver une solution pour alimenter cheval blanc et pouvoir remblayer avec des camions (passage à niveau qui ferme)

Solutions proposées

- Créer un passage au-dessus ou en dessous des voies SNCF pour passer avec des engins et camions pour continuer l'activité et respecter notre AP, obligation de remblaiement.
- Recréer une passerelle au-dessus de la SNCF pour alimenter de la Carrière de St pierre à cheval blanc (passerelle pour mettre un tapis) OU mettre un tapis (convoyeur) sur le pont/tunnel qui sera créé
- Refaire un stock pile tampon
- Etudier les compensations possibles avec les voisins
- Si trace Rouge, Modifier les Arrêtés préfectoraux pour changer les phasages d'exploitation et de remblaiement sur CSP.
  - Si pas possible : compensation financière obligatoire pour la perte d'exploitation et de remblaiement.
  - Pour le site administratif : compensation Financière obligatoire
- Si trace bleu, Modifier les Arrêtés préfectoraux pour changer les phasages d'exploitation et de remblaiement sur CCB.
  - Si pas possible : compensation financière obligatoire pour la perte d'exploitation et de remblaiement.
- Refaire des demandes pour créer un nouveau puit
- Refaire le raccordement au Smharr
- Recréer des bassins de décantation des boues de lavage
- Recréer un bassin de récupération d'eau pluviale

Site à côté des carrières de cheval blanc

- Problème principal : desserte du site pour les camions car chemin privé qui appartient à cheval blanc
- Demande d'un accès par camions car si détour à faire cout trop important
- Quel horizon le choix rouge ou bleu ?
  - SNCF : Dans l'année
- Le tracé bleu pourrait être amélioré, des solutions existent
- Terrain de compensation : si on donne un terrain déjà remblayé cela représente un problème car il y a une différence de hauteur (20m) le terrain de stockage
- Possibilité de trouver un arrangement pour tout le monde mais il faut que chaque partie soit d'accord
- Projet d'investissement de l'entreprise, ne peuvent se permettre des investissements dans le vide : besoin de visibilité, solution pérenne

Permanence 5

Saint-Pierre-de-Chandieu
17 mai 2023

10h-11h45

Exploitants agricoles

Questions :

- Quelle largeur cela va prendre ?
  - SNCF : calculs de longueur et de courbe pour la bonne circulation des trains
- Privilégier au-dessus comme les autoroutes
- Où vont être les compensations écologiques imposées à la SNCF ?
- Terres agricoles encore impactées
  - SNCF :
    - mettre en place une façon de travailler pour arriver à trouver les bons compromis avec chaque acteurs (agriculteur, carriers, …)
    - Précisions : les PN 12 et 14 devraient être supprimés et le 13 devrait être réaménagé
- Dans quel horizon de temps les projets vont se faire ?
  - SNCFR : Aujourd'hui des premières rencontres en amont du projet, toujours en phase d'études : Enquête d'Utilité Publique 2025 début des travaux cible 2030, mise en service 2035
- Aspect irrigation : colonne Smhar et colonne privée
  - Alimentation en eau passe sous les voies ferrées
    - ➔ Demande que l'irrigation soit rétablie
  - Charges fixes sont réparties sur la surface donc si une partie de la surface est perdue, la charge est concentrée
    - ➔ Impact économique sur la gestion du système d'irrigation
- Problème de transmission des parcelles : besoin d'une vision
  - Perte de valeur des entreprises
  - Trait sur une carte pour la SNCF mais impact à vie pour les agriculteurs
  - Le tissu local est détruit, tissu agricole, coopérative
  - Terrain et économie agricoles qui disparaissent
  - Une partie de la vie des agriculteurs est en jeu
  - ➔ Attente d'avoir de la visibilité rapidement sur du moyen et long terme sur l'activité agricole
- Sur les enjeux de la concertation
  - Terme de doublement des voies pose problème car il y en a 6 sur St Pierre
  - Sentiment que la SNCF ne veut pas alerter la population sur l'augmentation de fret
  - Trop de zones d'ombre quant au projet
  - Pourquoi présenter 2 tracés alors qu'on sait que l'un est meilleur que l'autre
  - Doutent du fait que les contributions soient prises en compte
  - Déception car la SNCF n'est pas capable de répondre aux questions
- Chemins latéraux doivent être maintenus absolument
- Nécessiter de parler avec Oxyane et Cholat pour la transmission d'information
- Impact pour un agriculteur exploitant et non propriétaire : si perte de terre gros travail administratif pour tout régulariser, qui va s'en occuper ? temps de perdu

- Surface perdue n'est jamais compensée- Sur les 1000€ compensés, la moitié part aux impôts donc les agriculteurs sont en perte
- Chambre de l'agriculture ne connait presque pas l'existence du sud est lyonnais
- Le fret n'est pas développable car trop de grève de la part de SNCF
- Se demandent si les maires de Mions et Saint Priest sont opposés ?

11h10 Arrivée d'une habitante

- Favorable à l'idée de communiquer plus facilement avec Lyon
- N'avait pas imaginé un tel impact sur les terrains agricoles

Permanence 6

Mions
22 mai 2023
14h40- 15h

Promoteurs immobiliers dont le terrain fait partie du périmètre. Envisage d'acheter un terrain pour faire des maisons mais ne le feront pas si le tracé rouge est choisi.

- Veut savoir les impacts
- Se demande si la SNCF préfère l'un des tracés ?
    - SNCF Réseau : Non phase d'étude, les deux sont réalisables en termes de contraintes ferroviaires
- Besoin d'une vision à la rentrée 2023

Présentation des tracés

- Tracé rouge plus impactant pour les accès

Permanence 7

Saint-Priest
24 mai 2023
10h00

Habitant Saint-Priest
NB : Représentant dans les commissions du collectif des associations du Rhône pour l'accessibilité : Accompagne la Région, la MdL, Sytral Mobilités, (ex mission handicap Région Auvergne Rhône Alpes). Intervient sur le schéma directeur d'accessibilité pour les bâtiments voyageurs avec l'ensemble des acteurs.

- *Intervient souvent sur les problématiques ferroviaires et accessibilité des infrastructures*
- *A déjà participé au débat public.*

Demandes d'informations sur le projet

-> SNCF Réseau explique les enjeux de la mise à 4 voies

- Quelles gares desservies ?

R : Vénissieux, Saint-Priest et projet de réouverture de la gare de Chandieu-Toussieu

- Attente que les gares soient totalement adaptées pour les personnes en situation de handicap.

  A la gare de Vénissieux, quand on est côté tram, avec la gare à droite, on ne peut descendre que par escalier (obligé de passer par Jean Macé et prendre le tram).
  Est-ce que vous allez aménager les quais pour les PMR ?
  R : Les nouvelles voies nécessiteront des quais supplémentaires, elles seront bien sûr aux normes applicables lors de la construction

- Est-ce qu'il y aura des sous-terrain pour passer sous les voies ?
  ⇨ Sous-terrain ou passerelle : prévoir ascenseur. Attention au choix de la société d'ascenseur + la maintenance. Suggestion d'avoir sur l'appli SNCF la possibilité de se renseigner en temps réel si les ascenseurs fonctionnent + avoir sur le numéro 3635– idem service Allo TCL (escalators + ascenseurs)..

- A Vénissieux, il y a un parc relais saturé. Mettre des trains, des bus, des métros, des trams, c'est bien, mais il faut des aires de stationnement, et penser aux modes doux (vélos, trottinettes, …) – endroits sécurisés.

- Quels types de TER circulent ?
  R : Le matériel est renouvelé au fur et à mesure.

- Il faut bannir les trains avec des marches

- Imaginer un moyen pour repérer sur les quais (lumière ?) l'emplacement des voitures accessibles aux personnes en fauteuil avant l'annonce du train.

- Prévoir les espaces de retournement pour les personnes en fauteuil (+ un accompagnant) : Plus vous ferez des équipement larges et faciles d'accès, plus vous faciliterez la fluidité des voyageurs, notamment en cas de problème.

- Il semble que des travaux ont déjà eu lieu à la gare de Vénissieux ?

  R : Il s'agit de l'ajout d'un quai de délestage exceptionnel pour arrêter les trains à Vénissieux en cas de saturation ou problème dans Lyon.
  - Y a-t-il un ascenseur pour ce quai ?
  - R : les modalités d'accès PMR sont organisées par la Région, un dispositif d'accompagnement a été mis en place ;
  - Tout sera remis à plat dans le cadre des travaux pour insérer les quais supplémentaires liés à la mise à 4 voies, qui intègreront les normes les plus récentes.

- On pourrait à Vénissieux avoir un service formé sur les personnes porteuses de handicap qui peuvent aller chercher des personnes et les amener jusqu'au transport en commun le plus proche, comme Optiguide (filiale Optibus) – Cela ferait travailler des entreprises d'insertion.

3 Expressions du public

3.1 Avis déposés sur le site internet du projet

Date de soumission par	Organisme	Votre contribution	Pièces j	Type de publicatio
29/04/2023 15:42:21		Attention prévoir des murs antibruit pour les communes traversées. Une desserte voyageurs au niveau de Besson chaussures RD518 à MIONS aurait limité le trafic sur la rocade. Salutations.		anonyme
01/05/2023 09:38:04	COrbas VIgilance FER (COVIFER)	bonjour, revoir, améliorer, développer le fret ferroviaire est positif pour la région Lyonnaise. NON à ce fret en zone urbaine comme vous le proposez. = gravité! De graves accidents dans le monde l'ont malheureusement prouvés. Feyzin Sibelin = en moyenne 1 incident par semaine dont celui de la semaine 17 ou le personnel s'est confiné et les pompiers spécialisés sont arrivés 1h après !!! SIBELIN: complétement inséré en milieu urbain des 2 rives du Rhône et des entreprise classées SEVESO HAUT ! OUI à Sibelin uniquement pour les besoins des entreprises locales. NON au projet que vous portez. OUI à la solution de remplacement le long de la ligne LGV et pratiquement tous les risques évoqués précédemment se résolvent . Merci de votre compréhension et de votre volonté de revoir ce projet pour éviter nos fins de vie par asphyxie ! Cordialement à vous pour l'avenir de nos (et de vos) enfants, JB		nominative
07/05/2023 11:04:11		Bonjour, J'habite à St-Priest et je vais travailler à Lyon en prenant le train TER. Je suis totalement favorable à la sortie du projet pour éviter des retards de la ligne et aussi améliorer le nombre de fréquences. Bonne journée,		anonyme
08/05/2023 20:05:02		Très attendu pour désengorger le nœud ferroviaire lyonnais, le projet de quadruplement entre Saint-Fons et Grenay a mis beaucoup de temps a se concretiser, alors qu'il fait l'objet d'un large consensus depuis le débat public de 2019. Il doit être réalisé au plus vite, pour permettre plus de liaisons TER ou fret, mais aussi plus de liaisons TGV au benefice de l'ensemble de la region, car le developpement des liaisons TGV passant par Lyon Part-Dieu est aujourd'hui pénalisé par l'engorgement de ce tronçon. Cela conduit parfois les liaisons TGV à ne pas desservir la gare de la Part-Dieu, alors même que seule cette gare permet des correspondances efficaces avec le reste des gares de la région. A titre d'exemple, les liaisons à grande vitesse avec l'Italie (Turin-Milan) par la ligne de la Maurienne se sont fortement développées ces dernières années mais, face à l'engorgement du noeud ferroviaire lyonnais, les TGV France-Italie de la SNCF ne desservent plus Lyon Part-Dieu mais Lyon Saint-Exupery, et certaines Frecciarossa de Trenitalia qui elles desservent la gare de la Part-Dieu sont tracées par la ligne de l'Albarine -- plus longue et imposant un rebroussement -- pour éviter notamment la section engorgée Saint-Fons-Grenay. Par ailleurs, il est important que le projet de quadruplement Saint-Fons-Grenay s'articule avec les autres projets de desengorgement du noeud ferroviaire lyonnais, et en particulier l'amélioration des liaisons entre Lyon et Saint-Etienne et de la desserte de Saint-Etienne. Comme annoncé dans le dossier de concertation, le quadruplement entre Saint-Fons et Grenay doit etre rapidement suivi par l'amélioration du raccordement de Saint-Fons, afin de permettre aux trains venant de Feyzin d'emprunter la ligne vers Bourgoin-Jallieu. Ceci rendra notamment possible d'envisager a terme des liaisons directes de Saint-Étienne vers l'est de la région, et vers l'aéroport de Lyon Saint-Exupery via le futur contournement ferroviaire de l'est lyonnais s'il se réalise. Au-dela, et dans le même objectif, il semble également important d'engager les études sur le projet d'un nouveau franchissement ferroviaire du Rhône au nord de Givors, comme l'a préconisé le Conseil d'orientation des infrastructures dans son récent rapport.		anonyme
09/05/2023 16:44:57	FNAUT Auvergne Rhône Alpes	La section Auvergne Rhône Alpes de la Fédération Nationale des Usagers des Transports souhaite apporter sa contribution à la concertation sur le projet de mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble entre St Fons et Grenay. Ses adhérents sont directement concernés par les difficultés de fonctionnement du système ferroviaire Lyonnais : ils le vivent tous les jours. Ce projet est une partie de la réponse aux problèmes que vivent les usagers. La section St Fons-Grenay est un des goulets d'étranglement qui a des conséquences directes sur le vécu des usagers. En raison de sa saturation, il fait partie des principales sources de retard et la ligne Lyon-Grenoble/Chambéry est une des lignes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dont le taux de régularité est le plus mauvais. Alors que l'urbanisation se développe sur tout un territoire à l'est de l'agglomération Lyonnaise et que le besoin de déplacement augmente, sans cet aménagement, il est impossible d'augmenter les fréquences des liaisons TER. Ce projet est donc une nécessité pour répondre aux besoins des usagers qui doivent se voir proposer une offre du type RER avec des fréquences au ¼ heure, condition pour susciter un report modal avec l'objectif de réduire la circulation automobile et éviter des aménagements routiers destructeurs de l'environnement. Un projet qui ouvre de nombreuses perspectives en matière de déplacements Ce projet ne concerne pas uniquement les liaisons autour de Lyon, avec la ligne d'accès Lyon-Turin, on va pouvoir créer de nouvelles liaisons interrégionales accélérées qui offriront des temps de parcours compétitifs par rapport à l'autoroute. Au-delà de l'aspect régional, ce projet concerne les liaisons à grande vitesse vers le sud en permettant de tracer de nouvelles circulations du type TGV pour accompagner la demande de voyages respectueuse de l'environnement et réduire le trafic aérien, très émetteur de gaz à effet de serre. Avec le doublement du raccord de St Fons et le CFAL nord et en attendant la construction du CFAL sud, ce projet va donner la possibilité de dévier les trains de fret traversant la gare de Lyon-Part Dieu, libérant ainsi de la capacité dans cette gare saturée pour offrir de nouvelles dessertes voyageurs aujourd'hui impossibles à mettre en service. Pour la FNAUT-AURA, le passage à 4 voies Saint-Fons-Grenay avec l'aménagement du raccordement de Saint-Fons est à considérer comme une solution d'attente à la réalisation du CFAL sud. Le choix des variantes de tracé La FNAUT AURA ne se prononce pas directement sur les variantes du tracé 1 à 5 qui concernent essentiellement les riverains. Pour le tronçon 6, St Pierre de Chandieu-Grenay la FNAUT AURA préconise la variante rouge qui donne le maximum d'efficacité à ce projet en facilitant la connexion vers le CFAL Nord et la ligne d'accès Lyon-Turin. Un projet dont il faut accélérer la réalisation La mise en service de ce projet n'est malheureusement pas envisagée avant 2035. Compte-tenu des enjeux, le COI (Conseil d'orientation des infrastructures) dans son rapport de février 2023 « estime que la mise à 4 voies de Saint-Fons Grenay est urgente, pour répondre à l'échéance de l'ouverture du tunnel Lyon-Turin mais aussi aux ambitions du RER métropolitain ; il recommande donc que toutes les pistes soient recherchées pour en accélérer le calendrier » La FNAUT ne peut qu'approuver cette demande et souhaite que cette concertation soit l'occasion de mettre en évidence cette nécessité d'accélérer, autant que possible, la réalisation de ce projet qui apparait incontournable pour répondre aux enjeux de déplacements des prochaines années. C'est la demande des usagers. La FNAUT AURA apporte son soutien à ce projet qui répond aux besoins des usagers et va permettre de nombreuses possibilités de développement des services ferroviaires. Elle demande, en reprenant les conclusions du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures(COI), que toutes les pistes soient recherchées pour en accélérer le calendrier de réalisation.	https://	nominative
10/05/2023 09:20:39	Lyon-Métro-Transports publics (association)	Je suis extrêmement favorable à ce projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay. Je n'ai pas d'avis circonstancié pour le choix des variantes bleue ou rouge, mais a priori, en ce qui concerne le choix au niveau de Vénissieux, la variante rouge me parait préférable car plus rectiligne. Bien vérifier que les communications routières et TC traversantes ne soient pas coupées. Prévoir des solutions dégradées durant les phases de travaux est indispensable. On aura à terme trois correspondances avec le réseau TCL lourd (métro D, tramway T4 et tramway T10) et avec un grand nombre de lignes de bus et de lignes "fortes" C. La Gare de Vénissieux doit devenir une véritable porte d'entrée sur la métropole et, en conséquence, elle doit être desservie par un grand nombre de trains. Demain, une tarification intégrée devra permettre aux utilisateurs d'un titre TCL de rejoindre cette gare via le réseau SNCF, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Je n'ai qu'une seule observation par rapport au délai. Pourquoi une échéance aussi lointaine pour une mise à quatre voies ? 2035, c'est encore dans 12 ans ! C'est beaucoup trop long ! Ne peut-on pas raccourcir sensiblement ce délai ?		nominative

Date de soumission par	Organisme	Votre contribution	Pièces j	Type de publicatio
10/05/2023 11:12:36	Lyon Métro & Transports publics	Bonjour, Ce projet revêt une grande importance... à plus d'un titre : INDISPENSABLE pour la mise en place d'un futur RER Lyonnais CRUCIAL pour pouvoir assurer un développement du Fret à hauteur des ambitions portées par l'Etat en la matière CAPITAL pour renforcer les liaisons vers les grandes métropoles régionales de Grenoble, Chambé, Annecy PRIMORDIAL pour les TGV vers le Sud INELUCTABLE dans le cadre du Lyon-Turin et pour développer les échanges entre Lyon & Turin/Milan FONDAMENTAL pour pouvoir créer un jour des liaisons directes entre Saint-Etienne et St-Exupéry comme le demandant les élus et la CCI de la Loire (notamment depuis l'arrêt du programme A45) Les personnels de SNCF Réseau que j'ai renconté lors de la réunion publique de Grenay prétendent que c'est un projet qui trouvait son origine dans la concertation de 2019 ... or de premières voix s'étaient élevées dès les années 2000 pour réclamer un tel aménagement ... il a ensuite été repris par le rapport de Marie-Line Meaux & du CGEDD en 2011 ... et a fait l'objet de premières études à partir de 2015. S'agissant d'une ligne déja existante, les 2 "variantes de tracé" n'en sont en réalité pas... il ne s'agit pas d'étudier des faisceaux de tracé, il s'agit de partis pris d'aménagements, dont le choix, dans l'absolu... ne relève même pas d'une concertation publique... en dehors des propriétaires agricoles impactés... le grand public ne peut guère avoir d'avis arrêté sur un tel sujet ! Les 2 principales problématique (Chantier Fret de Vénissieux et zone de captage des eaux) sont connues depuis les premières études et les réponses à apporter le sont largement également... elles relèvent de problématiques techniques et réglementaires. Nous devrions déja en être au stade des études PROJET et non des études de faisabilité... les acquisitions foncières auraient même déjà pu démarrer si autant de temps n'avait pas été perdu depuis 2011... les agriculteurs rencontrés ne sont pas opposés au Projet, ils veulent juste de la visibilité et être compensés ou dédommagés de manière valable. L'accélération du projet me paraît plutôt de nature à répondre à leurs attentes. EN BREF il faut viser 2030/2032 et non 2035 Cordialement		nominative
11/05/2023 18:26:59		Bonjour, Usager régulier des transports régionaux, je ne peux que me réjouir de ce projet primordial au développement du RER lyonnais, du Lyon-Turin, du TER et du Fret. Néanmoins, les délais sont beaucoup trop longs : cette mise à 4 voies est urgente d'après le dernier rapport du COI. Ce projet est une certitude depuis 2019, mais il n'y a eu aucune avancée depuis : 3 années de perdues. Il faut viser une mise en service en 2030 maximum ! La réalisation du CFAL (nord et sud) est tout autant primordiale, de même que l'amélioration de l'axe Lyon-Saint Etienne, seule alternative à l'A45. Enfin, ce projet ne doit pas pour autant faire oublier toutes les améliorations nécessaires de la région lyonnaise (TTOL entre Lyon et Lozanne, cadencement des lignes au 1/4 d'heure, voir même le prolongement du TTOL de Saint-Paul à Part-Dieu en souterrain et une desserte TER de St Exupéry). Il faut un réel plan ferroviaire ambitieux, avec les mêmes investissements par habitant qu'en Ile-de-France, pour décongestionner définitivement l'étoile ferroviaire lyonnaise. Cette mise à 4 voies est une première étape.		anonyme
17/05/2023 20:40:05		Oui ! Mille fois oui au projet. Et stop aux "pas dans jardin" et autres râleurs qui n'ont aucun sens de l'intérêt général. Au nom des milliers d'usagers.		nominative
19/05/2023 17:42:24		Depuis 2011, il y a des études qui ont été faites sur le sujet. C'est un maillon primordial d'un futur réseau de RER lyonnais, c'est LE tronçon a doubler en priorité. Il faudrait viser une date de mise en service d'un tel aménagement, aussi important pour Lyon... vers 2030-2032		nominative
20/05/2023 12:31:32		Encore un leurre de concertation ou on nous propose de choisir entre 2 tracés distant de 50 mètres et où on nous cache le passage du fret et donc de la denomination CFAL SUD de cette 4 voies. NON à cette mascarade. D´accord pour le développement du transport passager mais non au passage du fret sur ce tronçon. Ayons enfin des actions dignes de la dimension de cette métropole en sortant la ligne de fret de l´agglomération et en la faisant passer le long de la ligne LGV		nominative
20/05/2023 13:26:21		L'objectif de ce projet confirmé par Madame la préfète du Rhône lors de la réunion d'ouverture le 26 avril à Vénissieux est, avec le doublement de la capacité des voies, de favoriser le trafic voyageur, de permettre le passage des trains à grande vitesse, mais aussi d'y faire passer tous les trains de fret déviés du centre de Lyon par le CFAL Nord ainsi que ceux d'Italie avec le futur Lyon Turin avec leur connexion à Grenay. Aujourd'hui, d'après vos données, le trafic est de 200 trains par jour, dont 10% pour le transport de marchandises, (soit 20 trains) et le but dévoilé est de pouvoir doubler le trafic global, soit 400 trains/jours mais aussi d'accroitre la part des trains de fret à 18%, ce qui représenterait 72 trains dangereux par jour. On ne peut qu'adhérer au développement des transports en commun et à la diminution du trafic routier et à sa pollution liée, mais concernant les trains de fret transportant essentiellement des matières dangereuses on ne doit en aucun cas reporter leurs risques et nuisances en zone urbaine. De plus, les futurs trains de fret devraient pouvoir faire 1500 m de long, 4000 tonnes et rouler à 120 km/h (voir le communiqué de presse du 15 avril 2014 de Frédéric Cuvillier, ministre chargé des transports). Un train de 4000 tonnes lancé à une vitesse de 120 km/h, du seul fait de sa masse, a une énergie équivalente à l'énergie d'une bombe de 530 kg de TNT et cela sans compter l'effet dévastateur des produits dangereux transportés. Si ce genre de train venait à dérailler, imaginez le désastre ! Et c'est bien ces trains qui circuleront à Mions sur la ligne historique !!! Reporter les nuisances de LYON sur nos territoires avec ces risques qui s'y rattachent n'est pas acceptable. Il faut réserver la ligne historique au transport voyageur et sans engagement concret pour la réalisation du grand CFAL Sud (jusqu'à Salaise sur Sanne) en même temps que le CFAL Nord, je suis complètement opposé à la mise à 4 voies entre Grenay et Saint-Fons	https://	nominative
20/05/2023 14:13:36		Ce projet de passage à 4 voies de la ligne historique entre Saint-Fons et Grenay ne doit servir que pour le voyageur pour limiter l'usage de la voiture, et facilité les déplacements au quotidien. Quant au passage des trains de fret sur cette même ligne, il est hors de question que vous imposiez sur notre territoire un projet avec 4 fois plus de trains de fret (de 20 trains /jour actuellement vous prévoyez de faire passer 80 trains) Vous allez faire circuler 4 fois plus de trains transportant des matières dangereuses dans des zones Sevezo. Ce que vous considérez comme dangereux pour les lyonnais ne l'ai plus pour les habitants de l'Est lyonnais. De plus sur une ligne mixte, c'est priorité au voyageur. Où est la rentabilité pour le fret dans ce projet? Comme tout Mioland qui se respecte je demande depuis le début du projet du CFAL sud, que le fret passe hors agglomération et en parralèle à la ligne LGV.	https://	nominative
21/05/2023 09:03:35		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne, il faut savoir regarder à plusieurs décennie de nous. Le contournement routier de Lyon est déjà une hérésie totale, ville hémiplégique, ne faisons pas non plus n'importe quoi pour le ferroviaire.		nominative
21/05/2023 09:40:24	COrbas VIgilance FER (COVIFER)	bonjour, Rail: stop au fret en zone urbaine comme à St Fons, de plus dans "une virgule"? Sibelin: doit rester exclusivement à, disposition des entreprise mitoyennes. SURTOUT PAS de TRAFIC indépendant qui n'a rien à faire à Sibelin Danger ! Danger! C'est clair . Evidence de substitution ; le long de la LGV jusqu'au sud de Vienne Ca ne devrait plus se discuter . Assez de temps perdu depuis 2001 ! Désormais vous créez un nouveau point de danger à St Fons , soit 2 avec Feyzin Répondez moi clairement, svp, pourquoi vous bloquez sur votre projet sans alternative. XXX Corbas		nominative
21/05/2023 12:32:32		Non au doublement des voies saint fons à grenay. Non au fret de produits chimiques. Les nuisances acoustiques, vibratoires et pollutions aériennes ne sont pas acceptable dans les quartiers d habitations et les écoles sur le trajet. Je n imagine pas que les services de l état puissent valider ce projet.		nominative
21/05/2023 12:52:52	Citoyen résident à Mions	Non au doublement des voies actuelles pour Fret entre Grenay et St Fons Oui à CFAL Sud le long de la ligne LGV pour aboutir au sud de Vienne . Le Sud est de la métropole doit retrouver de l'oxygène et bcp moins de pollution pour nos enfants ...		anonyme
21/05/2023 16:20:11		Non à la mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay :		nominative
21/05/2023 16:34:45		Non non et non pour la mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay pour être utilisée par le fret. Ce serait suicidaire. Pourquoi ne parle t on pas d"éventuels tunnels, trop couteux... l'ouest Lyonnais y a cependant droit lui! Oui, peut être si utile pour désengorger les rues, voies rapides, etc...pour voitures. Mais prévoir les parcs de stationnement en conséquence. La mairie de Lyon fait tout pour repousser les camions hors de sa ville mais par contre ces mêmes camions et en plus les trains chargés de produits dangereux sur les communes limitrophes et particulièrement l'est lyonnais, c'est beaucoup moins gênant. Voilà non au camions et au fret dans nos villes.		nominative

Date de soumission par	Organisme	Votre contribution	Pièces j	Type de publicatio
21/05/2023 17:04:15	NASA43-46 et Conseiller Municipal à Saint-Priest	La mise à 4 voies ne peut pas être réalisée sans la réalisation EN MEME TEMPS du CFAL Sud. Je suis absolument contre le passage du fret sur la voie Lyon-Grenay. Le Fret doit être sur le CFAL Sud le long de la LGV et la voie historique strictement réservée aux voyageurs. Je suis donc contre le projet tel qu'il est présenté.		nominative
21/05/2023 17:28:14		Je suis opposée au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret. Je suis favorable à un CFAL Sud le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
21/05/2023 17:36:11		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret		nominative
21/05/2023 17:38:50	NASA 4346	NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		anonyme
21/05/2023 17:40:34		Non à un doublement des voies entre Grenay et Saint Fons pour faire passer le fret, oui à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne		anonyme
21/05/2023 18:12:57	NASA43-46	NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
21/05/2023 18:31:18		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne		nominative
21/05/2023 18:48:55	menbre NASA 43-46	NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		anonyme
21/05/2023 19:12:45		NON au doublement des voies entre GRENAY et SAINT-FONS. OUI au CFAL SUD.		ne_pas_publier
21/05/2023 19:22:33		Défavorable		nominative
21/05/2023 19:25:04		Contre la mise à 4 voies de la ligne Saint-Fons – Grenay		anonyme
21/05/2023 19:48:55	NASA	NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		nominative
21/05/2023 20:09:58		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne		anonyme
21/05/2023 20:44:14		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		ne_pas_publier
21/05/2023 20:45:17		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne,		ne_pas_publier
21/05/2023 20:46:03		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne,		ne_pas_publier
21/05/2023 21:45:47		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret; OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
21/05/2023 21:49:21		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
21/05/2023 22:55:22		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		nominative
22/05/2023 04:36:38		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
22/05/2023 05:55:56		Non au doublement des voies entre Grenay et St Fons		nominative
22/05/2023 06:05:36		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne		anonyme
22/05/2023 06:25:23		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
22/05/2023 07:07:04		Je ne comprend pas		nominative
22/05/2023 07:39:53		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne		nominative
22/05/2023 09:39:42	Appache	Non au doublement des voies entre Grenay et St Fons pour faire passer le fret et Oui à un CFAL Sud le long de la ligne LGV qui se raccorde au Sud de Vienne		nominative
22/05/2023 10:10:44	Ailf	Je suis contre ce projet. Encore plus de nuisances à tous les niveaux		anonyme
22/05/2023 11:43:15		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne		anonyme
22/05/2023 12:35:08		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au Sud de Vienne .		nominative
22/05/2023 14:47:02	menbre NASA 43-46	NON non et non au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		nominative
22/05/2023 15:35:31		Bonjour, Je pense qu'on ne peut pas se passer d'une modernisation et d'une augmentation de la capacité de notre réseau ferroviaire et de tous les réseaux de transport en commun si on veut un jour reduire le nombre de voitures entrant dans l'agglomération tous les jours. Oui ça fait des mécontents mais l'emballement climatique nous impose de faire quelque chose.		anonyme
22/05/2023 15:58:21		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
22/05/2023 16:00:04		Avis défavorable au projet présenté, qui présente un bilan coût/ avantages très négatif. - en terme de coûts : il nécessitera des travaux, voire des expropriations (non analysés) qui seront égaux sinon supérieurs à ceux d'un tracé plus lointain (suivant ligne LGV) ; - en terme de nuisances : il impactera un nombre considérable de riverains qui se sont éloignés des grandes villes pour rechercher la tranquillité. Enfin, les avantages "écologiques" d'un tel projet, présenté comme reportant sur le rail des transports de fret sont nuls en l'absence d'une volonté politique contraignant le trafic routier à emprunter la voie ferrée. En l'absence de telles mesures contraignantes, dont les pouvoirs publics ne parlent pas actuellement, les professionnels du transport de marchandises préfèreront les voies routières actuelles aux voies ferrées.		nominative
22/05/2023 18:13:28		Non au doublement des voies entre Grenay et St Fons pour faire passer le fret et Oui à un CFAL Sud le long de la ligne LGV qui se raccorde au Sud de Vienne		nominative
22/05/2023 18:52:09		contre ce projet		anonyme
22/05/2023 20:44:44		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		anonyme
22/05/2023 20:52:54		Oui pour 4 voies pour les voyageurs Non pour le fret sur cette portion Oui au fret le long de lgv		anonyme
22/05/2023 21:26:31		Non au doublement des voies .		anonyme
22/05/2023 23:09:21		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. » Je ne veux pas voir passer 200 trains tous les jours devant chez moi		nominative
23/05/2023 04:09:26		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		anonyme
23/05/2023 04:11:21		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		anonyme
23/05/2023 06:12:55	Apache	Non au doublement des voies entre Grenay et St-Fons pour faire passer le fret Oui à un CFAL Sud le long de la ligne LGV qui se raccorde au Sud de Vienne		nominative
23/05/2023 06:46:36		Bonjour ! Je suis pour la mobilité bas CO^2 donc pour le transport de personnes sur la ligne saint Fons - Grenay. Par contre, je suis contre le doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et à la place, je soutiens un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. Merci de la prise en compte de cet avis.		anonyme
23/05/2023 07:14:01		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		nominative
23/05/2023 07:26:59		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le FRET et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
23/05/2023 07:52:54		« NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		nominative
23/05/2023 09:13:12		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative

Date de soumission par	Organisme	Votre contribution	Pièces j	Type de publicatio
23/05/2023 10:14:10		Je ne souhaite pas le doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret. Le projet proposé prévoit, pour 2030, le passage à 4 voies de la voie ferrée entre Grenay et St Fons. Ces voies seront rapidement surchargées car elles seront rapidement utilisées pour le transport de fret, avec la liaison Lyon-Turin prévue pour 2035 et une connexion au CFAL Nord prévue pour 2032. Je souhaite que cette nouvelle portion à 4 voies soit dédiée quasi exclusivement aux voyageurs, le reste devant aller sur le CFAL Sud à construire le long de la LGV		nominative
23/05/2023 10:24:21		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
23/05/2023 10:31:24		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		anonyme
23/05/2023 11:07:02		Bonjour, Notre avis au projet : NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
23/05/2023 11:35:09		OUI au doublement des voies pour le transport de voyageurs uniquement OUI au doublement du raccordement de la gare de St Fons OUI à la réouverture de la gare de St Pierre de Chandieu NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le FRET OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne pour le FRET (qu'il faut absolument développer en France).		anonyme
23/05/2023 11:50:51		NON au doublement des voies entre Grenay et St Fons pour faire passer Fret OUI au CFAL sud le long de la ligne TGV qui se raccorde au sud de Vienne		nominative
23/05/2023 13:46:30		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
23/05/2023 18:26:01	Respect environnement	Non au doublement des voies entre Grenay et St Fons pour le Passage du fret . Oui à un CFAL sud le long de la ligne TGV se raccordant au sud de Vienne.		nominative
23/05/2023 19:05:11	Fracture	Avis négatif car il n'est pas envisageable d'accepter que ces voies ferrées servent dans un futur proche à permettre de déverser du trafic massif de trains de fret. Ce qui sera inexorablement le cas avec l'afflux de ces trains provenant du Lyon-Turin et du CFAL Nord. Et le fait de doubler la ligne de St Fons apporte la preuve que cela servira pour cette augmentation de fret bien au-delà des 40 trains annoncés par jour. Car cela ne fait que 2 trains par heure ce qu'une seule voie peut très bien absorber sans problème ! Alors NON pas de 4 voies sans CFAL Sud le long de la LGV.		nominative
23/05/2023 19:49:32		Voici mon avis : NON à l'alternative du doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret OUI à une alternative CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne		anonyme
24/05/2023 13:04:36		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		anonyme
24/05/2023 19:01:19		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. » Les voies Grenay St Fons doivent être réservées au transport des passagers		nominative
25/05/2023 20:05:29		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. »		anonyme
25/05/2023 20:51:34		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. » cdt me xxx		ne_pas_publier
25/05/2023 20:52:09		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. cdt m xxx		ne_pas_publier
25/05/2023 20:52:54		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. bonne soirée jc xxx		ne_pas_publier
25/05/2023 20:53:54		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. me xxx		ne_pas_publier
25/05/2023 20:55:52		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. cdt me xxx alexane		ne_pas_publier
30/05/2023 17:30:41		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne.		nominative
31/05/2023 09:47:15		Madame, Monsieur Mon avis : NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne. Cordialement		anonyme
31/05/2023 14:08:54		Bonjour J'ai participé à différentes présentations et je suis très surpris du terme de "concertation" employé. Ce n'est pas une concertation car les choix proposés semblent déjà figés à la couleur du tracé près (rouge ou noir) Pour ma part je suis TRES FAVORABLE à l'amélioration du trafic voyageur de proximité "le fameux RER à la Lyonnaise" mais TOTALEMENT OPPOSE au passage du fret sur ce même tracé. J'ai entendu d'autres propositions qui semblent pertinentes, pourquoi les éliminer dans les discussions ? Est-ce cela une CONCERTATION Cordialement Bernard xxxx		nominative
31/05/2023 14:16:22		Oui aux trains voyageurs, mais non au fret.		anonyme
31/05/2023 18:46:44		Oui à la mise à 4 voies et pour le trafic voyageur, et pour le fret ferroviaires.		anonyme
01/06/2023 06:45:01		Oui aux transports voyageurs, non au fret sur cette ligne entre Mions et St Priest.		anonyme
01/06/2023 11:18:36	Apache	Oui au projet pour le transport des voyageurs Non au projet pour le transport du fret		nominative
01/06/2023 12:37:02		NON au doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons pour faire passer le fret et OUI à un CFAL SUD le long de la ligne LGV qui se raccorde au sud de Vienne		nominative
01/06/2023 13:30:06		Oui au traffic passager NON au fret		anonyme
01/06/2023 14:00:33	Chambre d'Agriculture du Rhône - SMHAR	voir avis	https://	ne_pas_publier
01/06/2023 15:23:10	DARLY/FNAUT	Ci-joint contribution de l'association DARLY adhérente à la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports)	https://	nominative
01/06/2023 15:30:59		Oui traffic passager. Non au fret		ne_pas_publier
01/06/2023 16:25:39	APACHE	OUI aux passagers, NON au fret.		anonyme

Date de soumission par	Organisme	Votre contribution	Pièces j	Type de publicatio
01/06/2023 16:48:05	SMHAR	Bonjour, trouvez ci-joint - délibération de l'ASA du VAL D'OZON en date du 31 mai 2023 Avis et observation du SMHAR et de l'ASA VAL D'OZON concernant le projet ferroviaire de mise à 4 voies entre St Fons et Grenay Cordialement Nicolas xxxx Directeur du SMHAR	https://	ne_pas_publier
02/06/2023 07:58:39		OUI au report modal des voyageurs NON au report modal des marchandises et des matières dangereuses		nominative
02/06/2023 07:59:43	NASA43-46 et Conseiller Municipal St Priest	Le développement de la ligne ST Fons Grenay est indispensable pour le trafic voyageur. Il est cependant nécessaire de distinguer le trafic fret du trafic voyageurs, ce trafic générant des risques spécifiques, des nuisances particulières, incompatibles avec la présence importante de riverains. Ainsi, la ligne ST Fons Grenay doit être réservé: - au trafic de voyageurs et en particulier le développement du RER à la lyonnaise - au trafic fret local existant Le transit Fret doit être dirigé vers le CFAL complet: Nord et Sud le long de la LGV. Il est donc indispensable d'engager la réalisation du CFAL SUD le long de la LGV EN MEME TEMPS que le projet de mise à 4 voies.		nominative
02/06/2023 09:58:25	FNE Auvergne Rhône-Alpes	La contribution figure dans le document : SNCF Réseau-Projet 4 voies Saint-Fons Grenay-Concertation 24avril-4juin2023.pdf Notre cahier d'acteur de juin 2019 est mis en annexe : 2019-06-20 CA-NFL FNE AURA	https://	nominative
02/06/2023 21:06:20		Améliorer la desserte est une bonne chose pour les voyageurs. Toutefois augmenter le fret, notamment de matières dangereuses, en agglomération fait courir un grand risque aux riverains		anonyme
02/06/2023 21:44:51	DARLY-FNAUT	Contribution de DARLY La coordination associative DARLY adhérente de la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) apporte sa contribution à la concertation sur le projet de mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble entre Saint-Fons et Grenay, comme à l'occasion du débat public sur le NFL en 2019 (Nœud Ferroviaire Lyonnais, aujourd'hui dénommé EFL (Étoile Ferroviaire Lyonnaise). Ce projet s'inscrit dans la continuité du débat public sur le NFL de 2019 Suite au débat public sur le NFL en 2019 sous l'autorité de la CPDP (Commission Particulière du Débat Public), le ministère de la transition écologique et solidaire a publié le 11 décembre 2019 au journal officiel l'avis confirmant la décision de SNCF Réseau en accord avec ses partenaires financeurs (Etat, Région, métropole de Lyon) de poursuivre les études du projet à long terme, en étudiant en priorité la mise à quatre voies de la section Saint-Fons – Grenay; priorité issue du débat de 2019. Ce projet n'est qu'une partie de la réponse aux problèmes que vivent les usagers du train. En effet, la section Saint-Fons-Grenay est un des goulets d'étranglement qui a des conséquences directes sur le vécu des usagers du train. La configuration de la ligne actuelle (4, puis 3, puis 2 voies) ne permet pas d'offrir : fluidité, régularité et une efficacité de circulation aux trains voyageurs (TER omnibus, TER directs, TGV) mais aussi aux trains de fret et aux circulations techniques dont les vitesses sont différentes. C'est une des raisons de sa saturation, et des sources de retard des circulations sur cette ligne. L'urbanisation de la Métropole lyonnaise et des territoires connexes, actée dans les SCOT (Schéma de COhérence Territorial et inter-SCOT) se développe plus vite que prévu à l'Est de l'agglomération Lyonnaise entraînant l'augmentation et le besoin de déplacements. Sans cet aménagement, il est impossible d'augmenter les fréquences des liaisons TER. Ce projet est donc une nécessité pour répondre aux besoins des usagers qui doivent se voir proposer une offre du type RER avec des fréquences à la ½ heure dans un 1er temps puis au ¼ heure. C'est une condition nécessaire pour susciter un report modal avec l'objectif de réduire la circulation automobile et éviter des aménagements routiers (comme l'élargissement de l'A46 Sud ou le prolongement de l'A432) destructeurs de l'environnement, de terres agricoles et sources de pollutions. Un projet qui s'inscrit dans une vision globale du désengorgement routier et ferroviaire de la métropole lyonnaise Ce projet, avec le doublement du raccordement à la ligne PLM à St-Fons, ne concerne pas uniquement les liaisons avec Lyon et la Part-Dieu, mais le développement des liaisons régionales, liaisons intercités directes entre les Métropoles de la Région AURA (Annecy, Chambéry, Grenoble, Saint-Étienne...) sans passer par le centre de Lyon ; mais aussi des liaisons inter-régionales et internationales avec la connexion à la ligne d'accès au Lyon-Turin . Ces nouvelles liaisons offriront des temps de parcours compétitifs par rapport à l'autoroute. Les avis exprimés durant cette concertation mettent en avant le besoin de développement de la gare de Saint-Exupéry comme un complément aux gares de la Part-Dieu et de Perrache pour développer une offre TER et offrir une alternative à la route aux habitants de l'Est lyonnais, de la plaine de l'Ain et du Nord-Isère... Cette concertation et celle en cours sur les mobilités dans l'Est lyonnais ont mis en évidence la nécessité de mettre en œuvre rapidement les conditions d'amélioration de l'intermodalité (réouverture de gares, tarification, parkings relais, coordination entre autorités organisatrices des mobilités, accès au train). Au-delà de l'aspect local et régional, ce projet concerne aussi les liaisons à grande vitesse vers le Sud en permettant de nouvelles circulations du type TGV pour accompagner la demande de voyages plus respectueuse de l'environnement et pour concurrencer le trafic aérien, très émetteur de gaz à effet de serre. Concernant le développement du Fret ferroviaire, ce projet plus le doublement du raccord de Saint-Fons et la réalisation du CFAL nord et Sud donnera la possibilité de sortir les trains de fret traversant la gare de Lyon-Part Dieu, libérant ainsi de la capacité dans cette gare saturée pour offrir de nouvelles dessertes voyageurs aujourd'hui impossibles à mettre en service.		nominative
03/06/2023 06:31:11		Nous avons assez de nuisances sonores et olfactives sur la commune pour ne pas en rajouter. Peut-être que pour certain l'est lyonnais n'a aucune commune mesure avec l'ouest du rhône et que de ce fait nous pouvons en supporter un peu plus.		nominative
03/06/2023 07:04:34		La réunion du 01/06 a mis en évidence que la section en cause n'est pas intégrée par rapport aux lignes en amont en aval dont il n'a rien été dit. L'alternative entre l'option rouge et l'option bleue impose d'accepter que les trains passent où il a été décidé qu'ils passeraient sans un vrai débat public mettent en balance la solution le long de la ligne LGV. Sidéré d'entendre l'État limiter la présentation de ce projet au désengorgement de la part dieu. De même sncf a reconnu ne pas être en mesure de quantifier l'impact quantitatif du fret . Aucune information sur la gestion de ce fret a la sortie des wagons: où et comment?		anonyme
03/06/2023 10:47:24		Je suis contre le passage a 4 voies sur le tronçon Grenay St Fons pour les raisons suivantes: l'objectif nécessaire du passage a 4 voies sensé permettre de favoriser le voyageur est complètement dévoyé par la non réalisation d'u CFAL Sud le long de la LGV. en effet l'ensemble du fret supplémentaire du Lyon Turin et du CFAL nord empruntera cette voie historique amputant ainsi des sillons pour le trafic voyageur. de plus se fret dangereux que l on veut retirer du centre de Lyon (voir le discours d'introduction de Mme la Préfète) sera réinjecté sur la métropole qui plus est sur un secteur avec des industries classée Seveso. Par conséquent sans une concomitance du passage à 4 voies et de la réalisation d'un CFAL sud le long de la LGV je réaffirme ma position contre ce projet;		nominative

Date de soumission par	Organisme	Votre contribution	Pièces j	Type de publicatio
03/06/2023 14:47:08	DARLY-FNAUT	Complément à la contribution de DARLY Compte tenu des informations présentées lors de la réunion du 1er juin à Saint-Priest sur le calendrier de la mise en service de ces aménagements et de la réalisations des grands projets CFAL Nord, CFAL Sud et accès au Lyon-Turin, nous souhaitons apporter ce complément d'information à notre 1ère contribution. Calendrier prévisionnel présenté le 1er juin (nouvelles dates par rapport à celles annoncées jusque là durant cette concertation) : Aménagement Saint-Fons-Grenay 2028-2032 (nous supposons : y compris raccordement de Saint-Fons) (au lieu de 2035), Nouveau franchissement du Rhône 2028-2032, CFAL Nord tranche 1 Dagnieux - Saint-Pierre de Chandieu 2025-2033, CFAL Nord tranche 2 Leyment - Dagnieux 2033-2037, CFAL Sud 2033-2037, Lyon-Turin Grand gabarit 2038-2042, Lyon-Turin Compléments 2043 et + Commentaires que nous inspire ce nouveau calendrier : Si l'on peut se réjouir de la réduction annoncée des délais de réalisations et de mise en service de ces aménagements et projets, ce nouveau calendrier comporte en lui plusieurs interrogations et sujets d'inquiétudes : Le doublement du raccordement de Saint-Fons n'apparaît pas dans la présentation, est-ce un oubli ? est-ce que la solution est trop compliquée et sa réalisation incertaine pour ne pas l'avoir mentionnée ? Nous supposons qu'il sera mis en service en même temps que l'aménagement de la ligne Saint-Fons – Grenay, pour donner toute leur efficacité à ces aménagements. Sur le CFAL : Mr De MESTER Directeur de RFF en 2004 avait annoncé à l'occasion d'un COPIL (Comité de Pilotage du CFAL) la mise en service du CFAL pour 2015 (voir compte-rendu du COPIL du CFAL) Lors des ateliers de réflexions sur le NFL pilotés par Mme Marie-Line MEAUX, (rapport de mission n°006680-03) il est dit : L'engagement national pour le fret ferroviaire prévoit de livrer les parties Nord et Sud du CFAL dans la foulée l'une de l'autre... les études du NFL à l'horizon 2030+ ont bien pris en compte la réalisation intégrale du CFAL à l'horizon 2020. Que de temps perdu depuis ces annonces. Aujourd'hui, on nous annonce un CFAL Nord coupé en 2 et une réalisation échelonnée sur 8 à 12 ans. Pourquoi avoir coupé en deux le CFAL Nord ? Est-ce pour réaliser le bouclage entre les gares Part-Dieu et Saint-Exupéry via les lignes existantes (Ambérieu-Lyon et Saint-Fons-Grenay), ce qui était prévu dans les réflexions du SEPAL dès 1996 ? Ce découpage du CFAL Nord et découplage entre le CFAL Nord et le CFAL Sud ne sont pas de bon augure, ni acceptables et favorisent la suspicion que l'on a vu s'exprimer durant cette concertation. La crainte étant de ne jamais voir se réaliser le CFAL Sud. Il faut donc prévoir la réalisation du CFAL Nord d'un seul tenant depuis Ambérieu Nord jusqu'à Grenay et concomitamment (au pire dans la foulée) réaliser le CFAL Sud; ce qui nécessite la mise en enquête publique sans délais du CFAL Sud.		nominative
03/06/2023 17:33:08	CAEL Collectif d"Associations de l'Est Lyonnais	'- Le CAEL est d'accord avec le passage à 4 voies de Saint Fons-Grenay pour pouvoir dégager des sillons entre le sud de Lyon et la Part-Dieu et aussi faciliter un RER à la Lyonnaise pour les liaisons Heyrieux-Perrache via Vénissieux et Jean Macé (avec relance de la gare Toussieu-St Pierre de Chandieu) - Si le CFAL Nord se fait en complément, il permettra d'éviter aux transports de matières dangereuses de passer dans le centre de Lyon pour traverser l'agglomération. - Mais le risque c'est qu'un CFAL Sud ne se fasse jamais, les 4 voies Saint Fons-Grenay en tenant lieu. Il faudrait un engagement de l'État sur sa réalisation à moyen terme . Nous ne souhaitons pas choisir si les voies supplémentaires doivent être à droite ou à gauche des voies existantes, ou une de chaque coté, laissant aux riverains proches le soin de voir les inconvénients de chaque choix.		nominative
04/06/2023 05:11:33		Je suis contre ce projet, vous pensez aux habitants impactés leurs maisons détruites, les nuisances, et elles n'auront plus de valeur pour celles qui seront à proximité !!!!!!!		anonyme
04/06/2023 19:22:20		OUI A UN RER A LA LYONNAISE NON AU FRET SUR LA LIGNE OUI AU CFAL SUD LE LONG DE LA LIGNE LGV		nominative
04/06/2023 20:18:24		oui au passager non au fret trop bruyant trop de nuisance d'autres tracé moins pénalisant pur les riverains existent		anonyme
04/06/2023 22:04:37	Earl	Dans le cadre des réunions de présentation du projet et lors de notre entretien à la permanence de SNCF réseau qui s'est déroulée en mairie de Saint Pierre de Chandieu, nous avons pu indiquer notre opposition au projet. Les représentants de SNCF Réseau, nous ont assuré que ces échanges seraient consignés, aussi, nous ne reviendrons donc pas dans le détail des éléments factuels apportés à l'occasion de nos différentes rencontres, éléments qui ont motivé notre opposition au projet. En tant que riverains notre qualité de vie serait définitivement dégradée par le projet. En tant qu'exploitants agricoles (Earl Les Tâches) nous sommes fortement impactés par le TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 3/4, ce projet remet en question la pérennité de l'exploitation agricole et son rattachement au réseau d'irrigation, il vient s'ajouter à d'autres projets : CFAL Nord et Sud. Nous notons qu'à ce stade de la concertation, les emprises et impacts de rétablissement des voies et création de ponts ne sont pas matérialisés sur les documents fournis. La société française est très soucieuse de l'environnement, nous sommes très surpris de cette artificialisation de très bonnes terres agricoles dans ce « poumon vert » que devrait rester l'est Lyonnais ! Il nous semble nécessaire de retrouver un peu de lucidité quant à l'utilisation du patrimoine agricole et environnemental français plutôt que d'aggraver la situation. Enfin, on nous propose de nous prononcer sur un tracé bleu ou rouge concernant le TRONÇON SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU / GRENAY 3/4 alors que cette zone quelque soit la couleur du tracé est pour partie, l'emplacement réservé n° 6 inscrit au bénéfice de SNCF Réseau pour la réalisation du projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL Nord) en partie Nord du territoire communal, sur une emprise de 498 553 m2, dans la plaine agricole. Il s'appuie sur la mise en compatibilité du POS intervenue suite à la Déclaration d'Utilité Publique par Décret du 28 novembre 2012. Dans l'espoir que nos observations ne resteront pas lettre morte.		ne_pas_publier

Pièces jointes aux avis déposés

par ordre d'affichage des contributions

Mai 2023

Concertation sur le projet Saint-Fons – Grenay : mise à 4 voies

Contribution de la FNAUT AURA

La section Auvergne Rhône Alpes de la Fédération Nationale des Usagers des Transports souhaite apporter sa contribution à la concertation sur le projet de mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble entre St Fons et Grenay.

Ses adhérents sont directement concernés par les difficultés de fonctionnement du système ferroviaire Lyonnais : ils le vivent tous les jours.

Ce projet est une partie de la réponse aux problèmes que vivent les usagers.

La section St Fons-Grenay est un des goulets d'étranglement qui a des conséquences directes sur le vécu des usagers.

En raison de sa saturation, il fait partie des principales sources de retard et la ligne Lyon-Grenoble/ Chambéry est une des lignes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dont le taux de régularité est le plus mauvais.

Alors que l'urbanisation se développe sur tout un territoire à l'est de l'agglomération Lyonnaise et que le besoin de déplacement augmente, sans cet aménagement, il est impossible d'augmenter les fréquences des liaisons TER.

Ce projet est donc une nécessité pour répondre aux besoins des usagers qui doivent se voir proposer une offre du type RER avec des fréquences au ¼ heure, condition pour susciter un report modal avec l'objectif de réduire la circulation automobile et éviter des aménagements routiers destructeurs de l'environnement.

Un projet qui ouvre de nombreuses perspectives en matière de déplacements

Ce projet ne concerne pas uniquement les liaisons autour de Lyon, avec la ligne d'accès Lyon-Turin, on va pouvoir créer de nouvelles liaisons interrégionales accélérées qui offriront des temps de parcours compétitifs par rapport à l'autoroute.

Au-delà de l'aspect régional, ce projet concerne les liaisons à grande vitesse vers le sud en permettant de tracer de nouvelles circulations du type TGV pour accompagner la demande de voyages respectueuse de l'environnement et réduire le trafic aérien, très émetteur de gaz à effet de serre.

Avec le doublement du raccord de St Fons et le CFAL nord et en attendant la construction du CFAL sud, ce projet va donner la possibilité de dévier les trains de fret traversant la gare de Lyon-Part Dieu, libérant ainsi de la capacité dans cette gare saturée pour offrir de nouvelles dessertes voyageurs aujourd'hui impossibles à mettre en service. Pour la FNAUT-AURA, le passage à 4 voies Saint-Fons-

Grenay avec l'aménagement du raccordement de Saint-Fons est à considérer comme une solution d'attente à la réalisation du CFAL sud.

Le choix des variantes de tracé

La FNAUT AURA ne se prononce pas directement sur les variantes du tracé 1 à 5 qui concernent essentiellement les riverains. Pour le tronçon 6, St Pierre de Chandieu-Grenay la FNAUT AURA préconise la variante rouge qui donne le maximum d'efficacité à ce projet en facilitant la connexion vers le CFAL Nord et la ligne d'accès Lyon-Turin.

Un projet dont il faut accélérer la réalisation

La mise en service de ce projet n'est malheureusement pas envisagée avant 2035.

Compte-tenu des enjeux, le COI (Conseil d'orientation des infrastructures) dans son rapport de février 2023 « estime que la mise à 4 voies de Saint-Fons Grenay est urgente, pour répondre à l'échéance de l'ouverture du tunnel Lyon-Turin mais aussi aux ambitions du RER métropolitain ; il recommande donc que toutes les pistes soient recherchées pour en accélérer le calendrier »

La FNAUT ne peut qu'approuver cette demande et souhaite que cette concertation soit l'occasion de mettre en évidence cette nécessité d'accélérer, autant que possible, la réalisation de ce projet qui apparait incontournable pour répondre aux enjeux de déplacements des prochaines années. C'est la demande des usagers.

La FNAUT AURA apporte son soutien à ce projet qui répond aux besoins des usagers et va permettre de nombreuses possibilités de développement des services ferroviaires. Elle demande, en reprenant les conclusions du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures(COI), que toutes les pistes soient recherchées pour en accélérer le calendrier de réalisation.

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) a été créée en 1978. Elle rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises.

Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.
Groupe de pression d'intérêt général, la FNAUT s'est constituée sur la base de deux objectifs complémentaires :
- faciliter les déplacements de tous, en particulier des personnes non motorisées.
- promouvoir une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable.

La FNAUT AURA est l'émanation de la FNAUT dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Elle fédère 28 associations d'usagers des transports réparties sur tout le territoire.

FNAUT AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
5 Place Bir Hakeim 38000 GRENOBLE

Contact http://fnaut-aura.fr/
https://twitter.com/fnaut_aura
https://www.facebook.com/fnautaura

Cabinet du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Paris, le mardi 15 avril 2014

COMMUNIQUE DE PRESSE

Une innovation majeure pour un transport de marchandises plus compétitif et plus durable : Frédéric CUVILLIER salue le succès du nouvel essai du train de fret le plus long d'Europe

Samedi 12 avril 2014, le train de fret le plus long d'Europe a effectué avec succès une deuxième batterie de tests, destinés à en valider la faisabilité technique avant de passer à l'exploitation commerciale.

Ces tests ont été menés entre la gare de triage de Sibelin (près de Lyon) et Nîmes, à l'initiative de Fret SNCF et de RFF. Deux trains de 750 mètres ont été jumelés en gare de triage de Sibelin (Rhône) pour ne former qu'un train de 1500 mètres et de 4000 tonnes, tracté par deux locomotives. Techniquement, l'innovation réside dans un système de radiocommande qui permet de relier la locomotive de tête conduite par un agent et la locomotive sans conducteur située au milieu du train. Un tel train pourra ainsi transporter jusqu'à 70 wagons au lieu de 35 pour un train classique de 750 mètres.

Frédéric CUVILLIER salue « *cette prouesse technique qui renforce la compétitivité du fret ferroviaire et le rend plus attractif pour les chargeurs français et européens. C'est aussi une excellente solution pour un transport de marchandises moins émetteur de CO2. Cela prouve que la recherche et l'innovation permettent de construire des solutions durables et compétitives pour nos entreprises. La mise en exploitation de ces doubles trains est clairement envisageable sous deux ans, courant 2016, sur les grands corridors de fret européens* ».

Optimiser l'utilisation du réseau et réduire les coûts

L'allongement des trains permettra, à terme, aux opérateurs ferroviaires de capter du trafic sans commander de sillons supplémentaires, permettant ainsi d'optimiser l'utilisation du réseau. Cette innovation permet de réaliser des économies d'échelle et de réduire les coûts d'exploitation, de générer de la capacité pour le fret ferroviaire et

Contact presse :
Service de presse: *01 40 81 77 57*
secretariat.presse-transports@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Avis et observations de la Chambre d'Agriculture du Rhône concernant le projet ferroviaire de mise à 4 voies entre St Fons et Grenay dans le cadre de la concertation publique préalable

Dans le cadre de la concertation publique engagée par SNCF réseau pour son projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, la Chambre d'Agriculture du Rhône souhaite renouveler ses observations sur l'impact des tracés envisagés sur l'activité agricole du territoire.

Les impacts et enjeux vis-à-vis de l'activité agricole :

Le dossier de concertation publique présente les deux variantes envisagées pour la réalisation du projet.

- ⇨ La variante « rouge » présente un prélèvement de terre agricole conséquent sur l'ensemble de la ligne. Ce scénario aura un impact considérable sur l'activité agricole du secteur en termes de prélèvement de surface et donc d'impact sur le potentiel agricole et alimentaire du territoire.

- ⇨ La variante « bleue » quant à elle, à un impact moins conséquent sur le foncier agricole puisque ce scénario a une emprise plus importante sur une carrière.

Pour mesurer l'ensemble des impacts agricoles sur l'activité agricole et le potentiel de production alimentaire, il est bien nécessaire de différencier les incidences d'ordre individuel sur les exploitations agricoles *(SAU concernée par le projet, part de la SAU prélevée sur la surface initiale de l'exploitation, coupure de la structure d'exploitation etc…)* et les incidences collectives.

1) Le prélèvement de surface agricole

Pour ce qui est des incidences collectives, le premier impact pour l'activité agricole du territoire est la disparition de surfaces agricoles, support premier de l'activité, ainsi que la fragilisation de l'ensemble de l'activité agricole sur le territoire. Tout prélèvement de foncier vient accroitre la pression foncière sur le secteur.

Chambre d'agriculture du Rhône
18 avenue des Monts d'Or
69890 La Tour de Salvagny

www.rhone.chambre-agriculture.fr

En effet, les exploitations agricoles qui subissement un prélèvement foncier devront rétablir leur potentiel cultural en recherchant de nouvelles surfaces à exploiter et donc accroitre la pression foncière déjà importante sur ce territoire péri-urbain.

Les effets d'emprises et de prélèvement de terres agricoles ne peuvent être supprimés, seule la limitation des emprises du projet au strict nécessaire et l'optimisation des surfaces prélevées peuvent réduire les dommages causés aux zones agricoles.

2) Les effets de coupure et risques de délaissés

Le deuxième impact potentiel du projet est l'aggravation de l'effet de coupure sur le parcellaire agricole exploité et sur les îlots de culture associés. Ces coupures peuvent entrainer la création d'îlots isolées de tènements plus importants ne représentant plus les caractéristiques morphologiques pour être exploitées raisonnablement (parcelles non mécanisables, temps de travail trop important etc…). Les risques de délaissés sont notamment fonction de la situation des parcelles, de leur accessibilité mais surtout de leur superficie et de leur géométrie. La conséquence de ces délaissés sera l'abandon du reliquat et par conséquent l'augmentation des surfaces perdues pour l'activité agricole.

Le projet étant une mise à 4 voies de la ligne existante, l'effet de coupure semble limité. Néanmoins, la Chambre d'agriculture insiste sur le fait de coupler les nouvelles voies aux voies existantes afin de ne pas créer des délaissés. De plus, nous vous demandons également d'être vigilants sur le positionnement des aménagements connexes (bassins de rétentions…) afin là aussi de ne pas créer de délaissés ou de couper des ilots d'exploitations.

3) Le maintien des cheminements agricoles

Le projet peut également avoir une incidence sur les cheminements et la circulation agricole.

⇨ La Chambre d'agriculture demande le rétablissement de l'ensemble des cheminements agricoles. Ce secteur déjà très contraint en termes de voiries. Des projets de fermeture de voieries supplémentaires seraient dommageable pour l'ensemble de l'activité économique du secteur.

Cette demande est à relier au projet de suppression des passages à niveau sur le territoire de la commune de Saint Pierre de Chandieu. Ces suppressions vont générer un allongement de parcours importants pour les exploitations agricoles dont le parcellaire est situé de part et d'autre de la ligne ferroviaire mais également pour rejoindre les silos des organismes collecteurs implantées sur le territoire. Cet impact n'est pas à négliger puisqu'il entraine des charges supplémentaires ainsi qu'une perte de temps considérables pour les exploitants agricoles qui sont amenés à réaliser des distances plus importantes dans le cadre de leurs activités.

4) L'impact sur les outils agricoles structurants

1. Réseau d'irrigation SMHAR

La zone concernée est une zone reliée au réseau d'irrigation du SMHAR et de l'ASA du VAL D'OZON. Le projet va nécessairement avoir un impact sur cet outil destiné à renforcer l'agriculture dans des secteurs mis à mal par de nombreuses infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires. Vous trouverez ci-contre les alertes du SMHAR (cf. note).

2. Organismes collecteurs : Oxyane et Cholat

Le projet quel que soit la variante choisie va avoir un impact important sur les organismes collecteurs implantés sur le territoire, notamment la Coopérative Oxyane et la Coopérative Cholat. En effet, les installations de ces opérateurs économiques sont positionnées en partie sur les deux tracés envisagés par le projet. Il est important de prendre en considération l'avenir de ces opérateurs économiques ayant un rayonnement sur plusieurs départements.

⇨ Une rencontre et une discussion avec ces opérateurs est nécessaire afin de limiter l'impact du projet sur leurs installations mais aussi travailler avec eux dès maintenant au maintien et au fonctionnement de leurs installations pendant et après les travaux afin de sécuriser l'organisation des filières sur le territoire.

Conclusion

En conclusion, la Chambre d'Agriculture du Rhône affirme son positionnement en faveur de la variante bleue ayant un impact foncier moins conséquent par rapport à la variante rouge.

De plus, il faut garder à l'esprit que les exploitations agricoles en place sont également menacées par d'autres projets en cours sur le secteur de l'Est Lyonnais. Cette accumulation de prélèvements foncier et la désorganisation économique qu'elle engendre est préjudiciable aux exploitations du secteur et à l'économie des filières agricoles du territoire.
Dans ce contexte, il est nécessaire de limiter tous les prélèvements de foncier directs (emprise) et indirects (compensations environnementales…)

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
loi du 31/01/1924
Siège social : 18 Avenue des Monts d'Or
69890 LA TOUR DE SALVAGNY
Siret 186 910 014 00031 APE 9411Z

d'augmenter la vitesse commerciale. C'est donc un véritable levier de productivité pour les entreprises ferroviaires qui choisiront d'exploiter les doubles trains.

Frédéric CUVILLIER rappelle que « *ce record s'appuie les compétences multiples des 16 partenaires engagés dans le projet et confirme l'efficacité du programme Marathon au service du transport ferroviaire, avec le soutien de l'Union européenne* ».

Contact presse :
Service de presse: *01 40 81 77 57*
secretariat.presse-transports@developpement-durable.gouv.fr

SMHAR

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU RHONE
PREFECTURE DU RHONE

SYNDICAT MIXTE
D'HYDRAULIQUE AGRICOLE DU RHONE

(Autorisé par arrêté ministériel du 27-9-1966)

Secrétariat : 234, rue Général de Gaulle –BP 53- 69530 BRIGNAIS
Téléphone : 04.72.31.59.90 / Télécopie : 04.78.05.22.62 / Email : smhar@smhar.fr

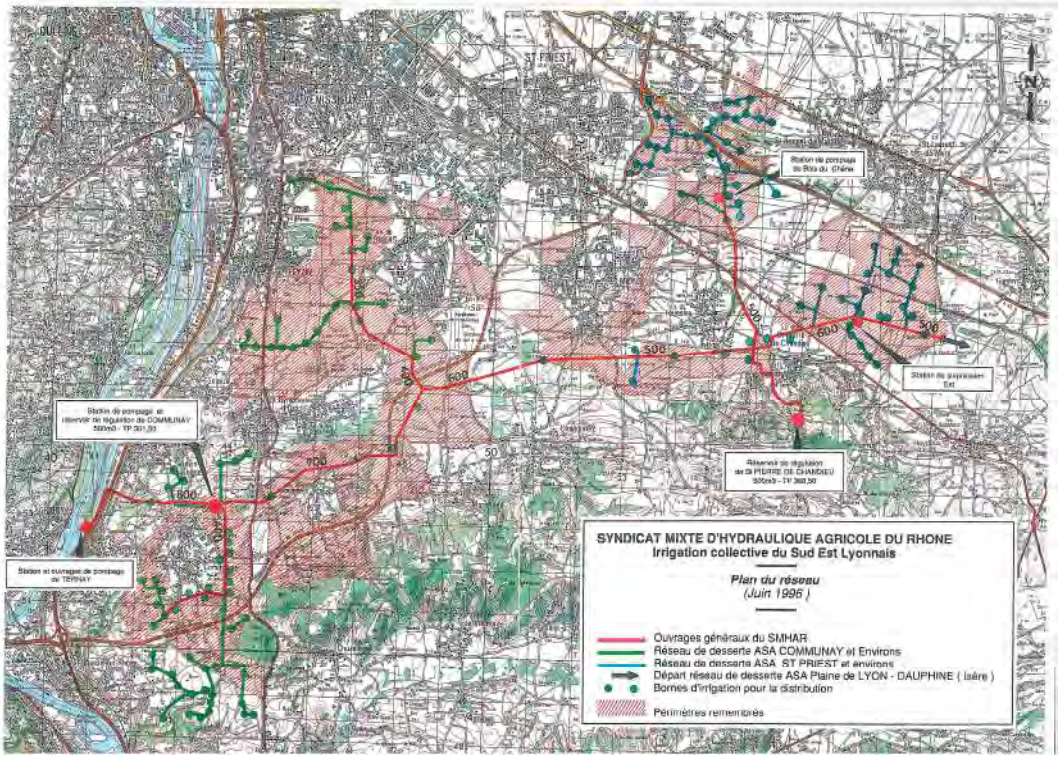
AVIS ET OBSERVATIONS DU SMHAR ET DE L'ASA D'IRRIGATION DU VAL D'OZON

Concernant le projet ferroviaire de mise à 4 voies entre St Fons et Grenay
Dans le cadre de la concertation publique préalable

1. PRESENTATION DE L'IRRIGATION COLLECTIVE DU SUD EST LYONNAIS

Au début des années 1990, le projet d'irrigation collective du SUD EST LYONNAIS a été mis en place par le SMHAR (Syndicat Mixte d'Hydraulique Agricole du Rhône) et les ASA locales (Associations Syndicales Autorisées) d'irrigation.

Il s'agissait d'un projet structurant destiné à renforcer l'agriculture dans les zones agricoles du SUD EST LYONNAIS, notamment, dans les zones remembrées (5.300 ha) suite à la mise en place d'infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires (A 46 SUD - BUS (Boulevard Urbain Sud) - TGV) dans ce secteur SUD EST du département du RHONE, ainsi que sur les zones limitrophes du département de l'ISERE.



Les travaux d'aménagement et d'autorisation de prélèvement ont été jugés d'utilité publique par **arrêté préfectoral de DUP en date du 30 septembre 1991.**

Le SMHAR (SYNDICAT MIXTE D'HYDRAULIQUE AGRICOLE DU RHONE) est maître d'ouvrage des ouvrages généraux d'infrastructure : captages - stations de pompage - réservoirs de régulation - canalisations principales de transit.

Les ***ASA (ASSOCIATIONS SYNDICALES AUTORISEES)*** d'irrigation sont maîtres d'ouvrage des réseaux de desserte : canalisations secondaires - bornes d'irrigation :

- **ASA d'irrigation du département du RHONE adhérentes au SMHAR :**

  ASA d'irrigation du VAL D'OZON, issue de la fusion des ASA de COMMUNAY et Environs et St Priest et Environs au 1er janvier 2018, concernant les communes de COMMUNAY - TERNAY – SEREZIN du RHONE - ST SYMPHORIEN D'OZON - CORBAS - SOLAIZE - FEYZIN - VENISSIEUX - SIMANDRES - MARENNES et secteurs limitrophes de CHASSE S/RHONE, SEYSSUEL et CHUZELLES - ST PRIEST - ST BONNET DE MURE (partie SUD RN 6) - ST LAURENT DE MURE (partie SUD A 43) - ST PIERRE DE CHANDIEU - TOUSSIEU - MIONS - CHAPONNAY.

- **ASA d'irrigation de la PLAINE de LYON DAUPHINE dans le département de l'ISERE pour laquelle le SMHAR assure une livraison d'eau en gros, en limite des départements RHONE/ISERE.**

  Cette ASA d'irrigation concerne les communes de HEYRIEUX - GRENAY - ST-QUENTIN FALLAVIER - DIEMOZ - BONNEFAMILLE.

1.1. Caractéristiques du projet initial et intervenants

Le projet global prévoyait la desserte de :

1 800 ha *pour les ASA (Association Syndicales Autorisées) d'Irrigation du Département du RHONE*
500 ha *pour l'ASA d'Irrigation de la PLAINE DE LYON DAUPHINE dans l'ISERE*

soit 2 300 ha au TOTAL.

Pour les desservir, il avait été prévu un prélèvement de 2,5 m³/h/ha, soit 5 750 m³/h au total se répartissant à l'origine comme suit :

1 500 m3/h dans la nappe phréatique des alluvions fluvio-glaciaire du couloir d'Heyrieux, lieu dit le Bois du Chêne à l'époque disponible pour des prélèvements agricoles
aux confins des communes de ST PRIEST, ST BONNET DE MURE et ST PIERRE DE CHANDIEU lieu-dit le Bois du Chêne.

4 250 m3/h dans la nappe alluviale du RHONE à TERNAY.
(Voir vues géographiques (annexe 1) et altimétriques (annexe 2) ci-jointes).

☞ *La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt du Rhône a été conducteur d'opération pour l'ensemble du projet pour la partie située sur le département du Rhône et également maître d'œuvre des travaux concernant les réseaux de desserte du Département du Rhône,*

☞ *La C.N.R. a été maître d'œuvre de la station de pompage principale de TERNAY,*

☞ *Le Cabinet MERLIN a été maître d'œuvre des autres stations de pompage et des travaux de canalisations des ouvrages généraux du SMHAR.*

1.2. Les travaux réalisés entre 1992 et 1996

Les ouvrages généraux du SMHAR et les réseaux de desserte des ASA ont été réalisés à partir de 1992 et sont achevés à l'heure actuelle à l'exception de l'équipement d'une dernière tranche de débit de 1 250 m^3/h aux stations de TERNAY et COMMUNAY qui devait être réalisée ultérieurement si nécessaire.

Les équipements réalisés permettaient donc ***de prélever sur les 2 sites de productions un débit théorique de :***

- *1 500 m^3 /h au Bois de Chêne*
- *3 000 m^3 /h à TERNAY*

soit 4 500 m^3 /h au TOTAL

correspondant à une superficie théorique de 1.800 ha devant se répartir comme suit :

1.300 ha sur le Département du Rhône,
500 ha sur le Département de l'Isère.

La station de pompage de TERNAY, située en bordure du canal de fuite du barrage de Pierre-Bénite, prélève l'eau ***dans la nappe d'accompagnement du Rhône*** *et la refoule dans le réservoir de COMMUNAY.*

Située à proximité de ce réservoir, la station de reprise de COMMUNAY comprend 2 services :

- COMMUNAY REPRISE qui refoule l'eau en direction du réservoir de ST PIERRE DE CHANDIEU,

- COMMUNAY SURPRESSEUR, qui dessert les réseaux de desserte situés sur les communes de COMMUNAY, CHASSE, SEYSSUEL, TERNAY, SEREZIN, ST SYMPHORIEN D'OZON.

La station du Bois de Chêne, située aux confins de ST PRIEST, ST BONNET DE MURE, et ST PIERRE DE CHANDIEU prélève l'eau ***dans la nappe phréatique du couloir d'HEYRIEUX (cette nappe a été par la suite classée d'intérêt patrimonial notamment pour la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable de la COURLY et fait l'objet d'un SAGE)*** *et la refoule en direction du réservoir de ST PIERRE DE CHANDIEU.*

Par ailleurs, un surpresseur situé à ST PIERRE DE CHANDIEU sur la canalisation alimentant le réseau de l'ASA PLAINE DE LYON DAUPHINE permet de desservir tout le secteur EST situé à une altitude plus élevée.

Le financement de ce projet structurant a été assuré grâce à d'importantes aides publiques : Etat - Région - Agence de l'Eau RMC - Départements de l'Isère et du Rhône.

Les superficies desservies en 2022 se répartissent comme suit :

1195 ha pour l'ASA du VAL D'OZON
485 ha pour l'ASA de la PLAINE DE LYON DAUPHINE
soit 1.680 ha au total.

1.3. Les travaux qui ont été réalisés en 2009 – TERNAY phase 1

La situation de déséquilibre quantitatif de la nappe du couloir d'Heyrieux, le conflit d'usages potentiel entre eau potable, industriel et irrigation, les dysfonctionnements de la station de Ternay liés d'une part à la faiblesse d'alimentation de la nappe d'accompagnement du Rhône (2000 m3/h obtenu alors que 3000 m3/h étaient attendu) et l'absence de fiabilité des moteurs immergés des pompes ont conduit le SMHAR à concevoir et réaliser un premier programme de travaux permettant la sécurisation et le renforcement de la station de Ternay de 1200 m3/h.

Ces travaux réalisés en 2009 consistaient :

- à créer une prise d'eau sur les eaux superficielles du canal de dérivation de l'usine CNR de Pierre Bénite et une station de reprise afin de réinjecter un débit de 1200 m3/h dans le réseau actuel en direction de COMMUNAY.

- à retrouver un potentiel de pompage de 3200 m3/h à Ternay (potentiel de 1995 perdu au fil du temps par faiblesse de la nappe alluviale du Rhône)

- à soulager les prélèvements d'irrigation collective en nappe d'Heyrieux par la mobilisation d'une ressource abondante par le fleuve RHONE.

Le montant des études et travaux estimés ont recueilli le concours financier des Conseils Généraux du Rhône et de l'Isère, de la Métropole de LYON, de l'Agence de l'Eau, de l'Etat. L'amortissement des emprunts pour cette phase de travaux s'achèvera en 2028.

La réalisation de ces nouveaux ouvrages a permis une meilleure gestion quantitative de l'eau de la nappe du couloir d'Heyrieux: baisse des prélèvements en nappe du couloir d'Heyrieux (20%) compensés par une augmentation des prélèvements au fleuve Rhône (80%).

2. INCIDENCE DU PROJET FERROVIAIRE DE MISE A 4 VOIES ENTRE ST FONS ET GRENAY

Le projet ferroviaire de mise à 4 voies entre St Fons et Grenay appellent de nombreuses observations puisqu'il traverse pour ses tronçons 5 et 6 une zone agricole équipée en irrigation collective.

2.1. Incidence sur le réseau d'irrigation existant : protection des ouvrages existants

La zone concernée par le projet ferroviaire de mise à 4 voies entre St Fons et Grenay est actuellement une zone agricole remembrée, irrigable à partir du réseau d'irrigation du SMHAR et de l'ASA du VAL D'OZON et des bornes d'irrigation appartenant à l'ASA du VAL D'OZON.

Voir plan ci-joint en ***annexe 1 et 3***.

Le projet de SNCF Réseau intercepte en 2 endroits le réseau d'irrigation collectif.

☞ Canalisation DN 500 mm du SMHAR à proximité de la rue Pasteur – St Pierre de Chandieu (PN 10)

Par convention en date du 18 février 1992, la SNCF a autorisé le SMHAR a implanté au P.K. 16.850 sous le domaine ferroviaire de la ligne LYON-GRENOBLE une canalisation fonte DN 500 mm sous fourreau béton DN 800 mm à 3,20m de profondeur sous les voies ferroviaires.

Cette canalisation de transit appartenant au SMHAR permet de véhiculer l'eau agricole de la zone de prélèvement du Bois du Chêne à St Priest au réservoir de St Pierre de Chandieu. Elle alimente l'intégralité du périmètre irrigué du secteur du SUD EST LYONNAIS décrit ci-dessus.

Il sera nécessaire de prolonger le fourreau et de renouveler la canalisation et les vannes quelques soit le tracé bleu ou rouge du tronçon 6. Le tracé bleu est clairement moins impactant que le tracé rouge au droit de cette canalisation.

☞ Canalisation DN 300 mm de l'ASA du VAL D'OZON à proximité de la rue des Taches – St Pierre de Chandieu (PN14)

Par convention en date du 19 octobre 1994, la SNCF a autorisé l'ASA de St PRIEST et Environs devenu ASA du VAL D'OZON, le 1er janvier 2018, a implanté au P.K. 21.004 (PN14) sous le domaine ferroviaire de la ligne LYON-GRENOBLE une canalisation fonte DN 200 mm sous fourreau acier DN 400 mm sur une longueur de 20 m sous les voies ferroviaires. (Profondeur à vérifier)

Cette canalisation appartenant à l'ASA du VAL D'OZON permet la desserte de 8 bornes d'irrigation 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709 permettant la sécurisation en eau du parcellaire agricole situé entre l'autoroute A43 au Nord et la voie ferrée au Sud sur la commune de St Laurent de Mure.

Il sera nécessaire de prolonger le fourreau et de renouveler la canalisation et les vannes quelques soit le tracé bleu ou rouge du tronçon 6. Le tracé bleu semble moins impactant que le tracé rouge au droit de cette canalisation.

Nota : en l'état des connaissances, la mise en sécurité de cette canalisation pourrait s'avérer complexe et onéreuse car le linéaire de protection sous le futur domaine ferroviaire est important (plusieurs centaines de mètres) quelques soit le tracé bleu ou rouge.

☞ Protection cathodique des ouvrages d'irrigation/ menace sur le vieillissement du patrimoine réseau SMHAR et ASA

Toute infrastructure ferroviaire électrifiée est génératrice de courant vagabond susceptible d'accélérer le vieillissement des canalisations métalliques situées à proximité immédiate par corrosion externe.
Les canalisations et un des deux fourreaux existants sont métalliques (fonte et acier) et peuvent faire l'objet de corrosion avancée si la protection cathodique de ces ouvrages n'est pas suffisante.

En outre l'augmentation du nombre de voies et surtout l'augmentation de la circulation ferroviaires induira automatiquement une augmentation des courants vagabonds. SNCF Réseau devra produire une étude de protection cathodique permettant d'assurer au SMHAR et à l'ASA la pérennité de leurs ouvrages.

2.2. Incidence hydrogéologique sur l'alimentation du couloir d'Heyrieux et sur la ressource en eau du SMHAR

☞ Incidence sur la ressource en eau :

Compte tenu d'une part des connaissances actuelles sur les différents modes d'alimentation de la nappe de l'EST LYONNAIS (en cours d'études par le SAGE de l'EST LYONNAIS), et d'autre part du déséquilibre quantitatif constaté depuis 2000, le SMHAR et l'ASA d'irrigation émettent les plus vives réserves sur l'impact d'une nouvelle infrastructure ferroviaires traversant de part en part, et surtout si l'infrastructure est en déblai important sur l'ensemble du couloir de la nappe d'Heyrieux.
Le risque de voir de nouvelles barrières hydrauliques se former et modifier l'écoulement des eaux est élevé.

Le changement de destination des eaux pluviales de la nouvelle infrastructure située à l'amont de la zone de prélèvement SMHAR du Bois du Chêne à St Priest est susceptible de modifier l'alimentation de la nappe par modification des bassins versants sur la commune de Grenay. (Cela a déjà été le cas pour la ligne LGV)

☞ Incidence sur la qualité des eaux :

La nouvelle infrastructure ferroviaire étant principalement destinée au fret, le risque d'accident (déraillement, incendie, etc) et de migration de produits polluants présents dans les wagons en direction de la nappe ne peut être écarté surtout si la nouvelle infrastructure est construite en déblai profond.

Le secteur du Val d'Ozon étant déjà concerné par cette problématique à travers le passage de l'A46, et de nombreux pipeline souterrains, il serait prudent de ne pas ajouter de risques supplémentaires.

2.3. Incidence du tracé choisi sur la structure foncière

La consommation directe, La déstructuration et l'enclavement parcellaire (fermeture des passages à niveau) consécutifs au projet ferroviaire de mise à 4 voies St Fons-Grenay sont incompatibles avec l'irrigation actuellement pratiquée sur les grandes parcelles exploitées et conduiront irrémédiablement à :

- une diminution du potentiel irrigué dans le secteur,
- une diminution du parcellaire irrigué ayant fait l'objet de compensations par un carrier (tronçon 5 - zone des 4 Chênes) en 2018
- une désorganisation des exploitations agricoles dont le potentiel productif sera amoindri,
- un développement de zones incultivables (délaissés agricoles) vouées à la friche.

En outre, ce projet contribue à déstructurer d'avantage le parcellaire agricole, celui-ci participant activement au maintien d'un équilibre souhaitable entre zone urbanisée et non urbanisée, mais aussi au maintien d'une bonne qualité de l'eau présente dans la nappe de l'EST LYONNAIS sous-jacente (recommandation du SAGE)

2.4. Incidence financière pour les ASA et le SMHAR/compensations

La modification parcellaire, par la diminution des surfaces irriguées qu'elle est susceptible d'engendrer, est également susceptible de pénaliser fortement, voire de mettre en péril le financement des ASA d'irrigation. Il faut rappeler que :

- Les ASA d'irrigation du VAL D'OZON et de la PLAINE DE LYON DAUPHINE sont des associations foncières de propriétaire dont « les droits et obligations dérivant de la constitution de l'association sont attachés aux parcelles et les suivent en quelques mains qu'elles passent ».

- Les ASA d'irrigation, pour financer la création de leur réseau, ont consenti des emprunts auprès d'organismes bancaires. Les annuités d'emprunts sont à 100% prises en charge par les agriculteurs sur la part fixe hectare s'appliquant aux surfaces facturées.

- Le SMHAR, pour financer ses stations de pompage et ses ouvrages généraux de canalisation, a consenti des emprunts auprès d'organismes bancaires qui ne seront définitivement remboursés qu'en 2028.

Par conséquent, la diminution des surfaces souscrites et donc facturées consécutives à la création d'une nouvelle emprise dans une zone irriguée peut directement induire une augmentation de la part fixe hectare pour les irrigants restants.

En ce sens, SNCF Réseau n'ayant aucune vocation à exercer son droit d'adhésion aux ASA, attaché aux parcelles dont il deviendrait propriétaire et à en assumer les charges, la seule solution consiste à définir des mesures compensatoires à ces préjudices (perte de terrain irrigable) à déterminer avec le SMHAR en concertation avec les acteurs agricoles locaux, par le biais :

- d'extension du réseau d'irrigation existant en vue d'irriguer de nouvelles parcelles pour les exploitations les plus touchées par la nouvelle emprise ferroviaire suivant le principe : 1 m² irrigué perdu est à minima reconquis par 1 m² à sécuriser en eau par une nouvelle infrastructure hydraulique.
- de compensation équivalente au préjudice subi par les exploitations agricoles et les ASA d'irrigation concernées.

3. AVIS GENERAL SUR LE PROJET FERROVIAIRE DE MISE A 4 VOIES ENTRE ST FONS ET GRENAY

En l'état des documents actuellement consultable

- **Le tracé bleu semble plus favorable que le tracé rouge pour les infrastructures hydraulique sous réserve que le projet ferroviaire ne soit pas construit en déblai profond** (aucun profil en travers du projet sur le tronçon 6 n'est présent dans le dossier consultable)

- **Le projet amputera le territoire agricole et enclavera la zone agricole situé entre l'A43 et la voie ferrée**, périmètre actuellement irrigué de l'ASA d'irrigation du VAL D'OZON

- **Le projet perturbera le fonctionnement des installations d'irrigation** du SMHAR et de l'ASA d'irrigation du VAL D'OZON – Les travaux de dévoiement et/ou de protection des ouvrages existants d'irrigation seront obligatoirement à phaser en hiver entre le 1er novembre et le 1er mars sinon ils auront un impact sur la sécurisation en eau d'une zone irriguée de 1680 ha.

- **Le projet peut constituer une menace sur l'équilibre financier** du SMHAR et de l'ASA d'irrigation du VAL D'OZON s'il n'est pas compensé collectivement par des extensions de réseaux permettant de sécuriser en eau une surface au moins équivalentes aux parcellaires agricoles irrigués perdus.

- **Le projet sera susceptible de modifier** durablement l'alimentation de la nappe du couloir d'Heyrieux et **d'altérer** la qualité des eaux souterraines nécessaires à l'irrigation et à l'alimentation humaine

- **Le projet remettra en cause la viabilité des exploitations agricoles qui se sont notamment spécialisées dans des productions à haute valeur ajoutée (*maïs* et tournesol semences, maraichages) grâce au réseau d'irrigation.**

Le 11 mai 2023, à Brignais

Le Président de l'ASA du Val d'Ozon
Jean Paul RIBEZ

PJ :

- ***annexe 1 :*** *Plan général du* réseau d'irrigation du secteur collectif du SUD EST LYONNAIS
- ***annexe 2 :*** Vue altimétrique des installations SMHAR du réseau collectif du SUD EST LYONNAIS
- ***annexe 3 :*** Réseau actuel SMHAR et ASA impacté par le projet de SNCF Réseau de mise à 4 voies entre St Fons et Grenay

Contact suivi de ce dossier :

Nicolas KRAAK
Directeur du SMHAR

SMHAR

SYNDICAT MIXTE D'HYDRAULIQUE AGRICOLE DU RHONE
234, rue Général de Gaulle - BP 53 - 69530 BRIGNAIS
☎: 04.72.31.59.90 / 💻 : 04.78.05.22.62 / smhar@smhar.fr **- http://www.smhar.fr/**

Localisation du secteur d'irrigation collective du Sud Est Lyonnais

VENISSIEUX

ST PRIEST

SAINT-BONNET-DE-MURE

SAINT-LAURENT-DE-MURE

FEYZIN

CORBAS

MIONS

TOUSSIEU

SAINT-SYMPHORIEN-D'OZON

SOLAIZE

SEREZIN-DU-RHONE

SIMANDRES

COMMUNAY

TERNAY

CHAPONNAY

SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU

CHASSE-SUR-RHONE

CHUZELLES

SEYSSUEL

Syndicat Mixte d'Hydraulique Agricole du Rhône

SMHAR

Adresse : 234, rue Général de Gaulle - BP 53 - 69530 BRIGNAIS

Tél : 04 72 31 59 90 / Fax : 04 78 05 22 62 / smhar@smhar.fr

Légende

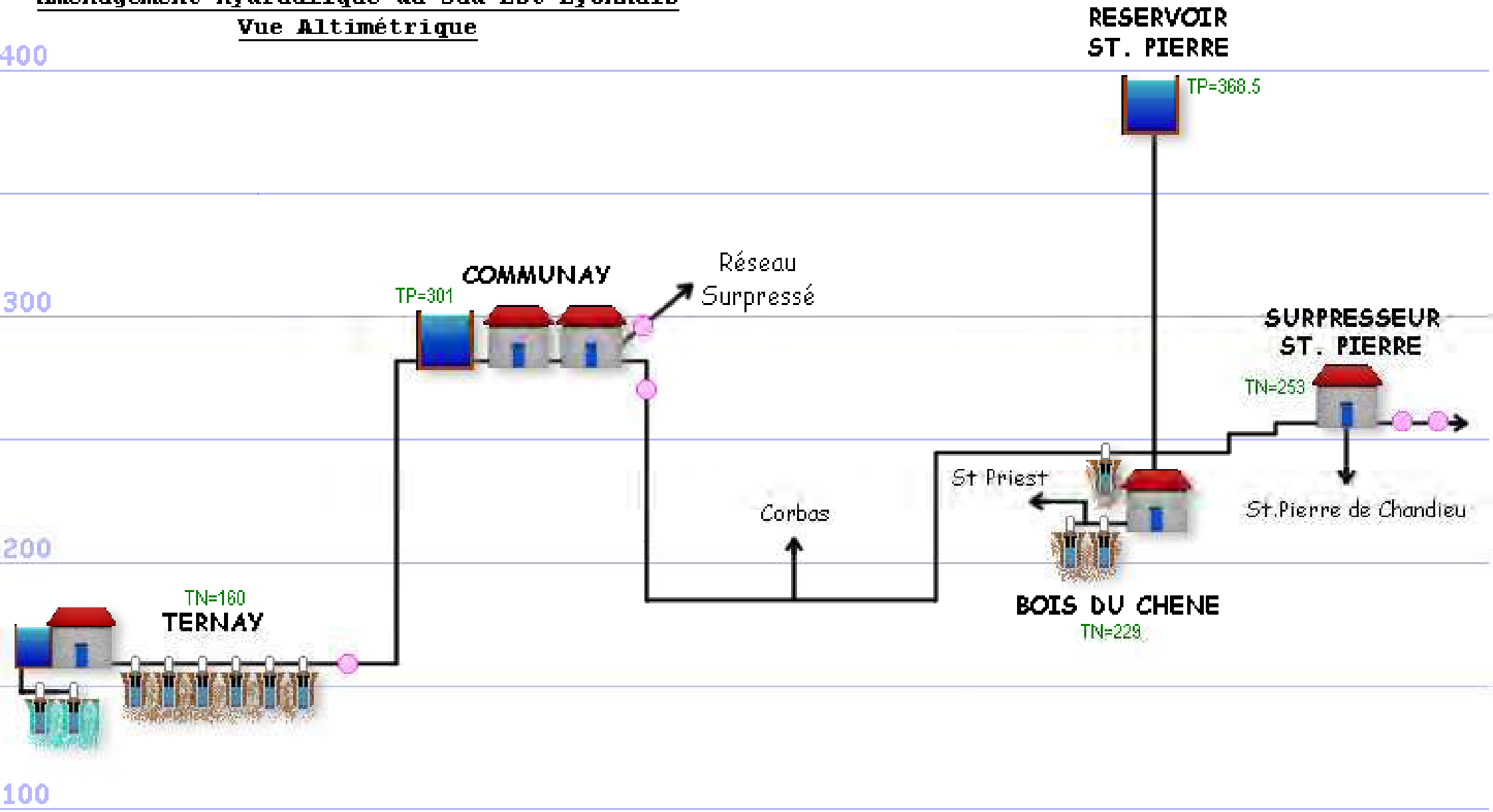
- Ouvrages généraux SMHAR
- Réseau de desserte ASA COM
- Réseau de desserte ASA STP
- Borne d'irrigation ASA
- Limite communale

0 1100 m

N W E S

Aménagement Hydraulique du Sud Est Lyonnais

Vue Altimétrique

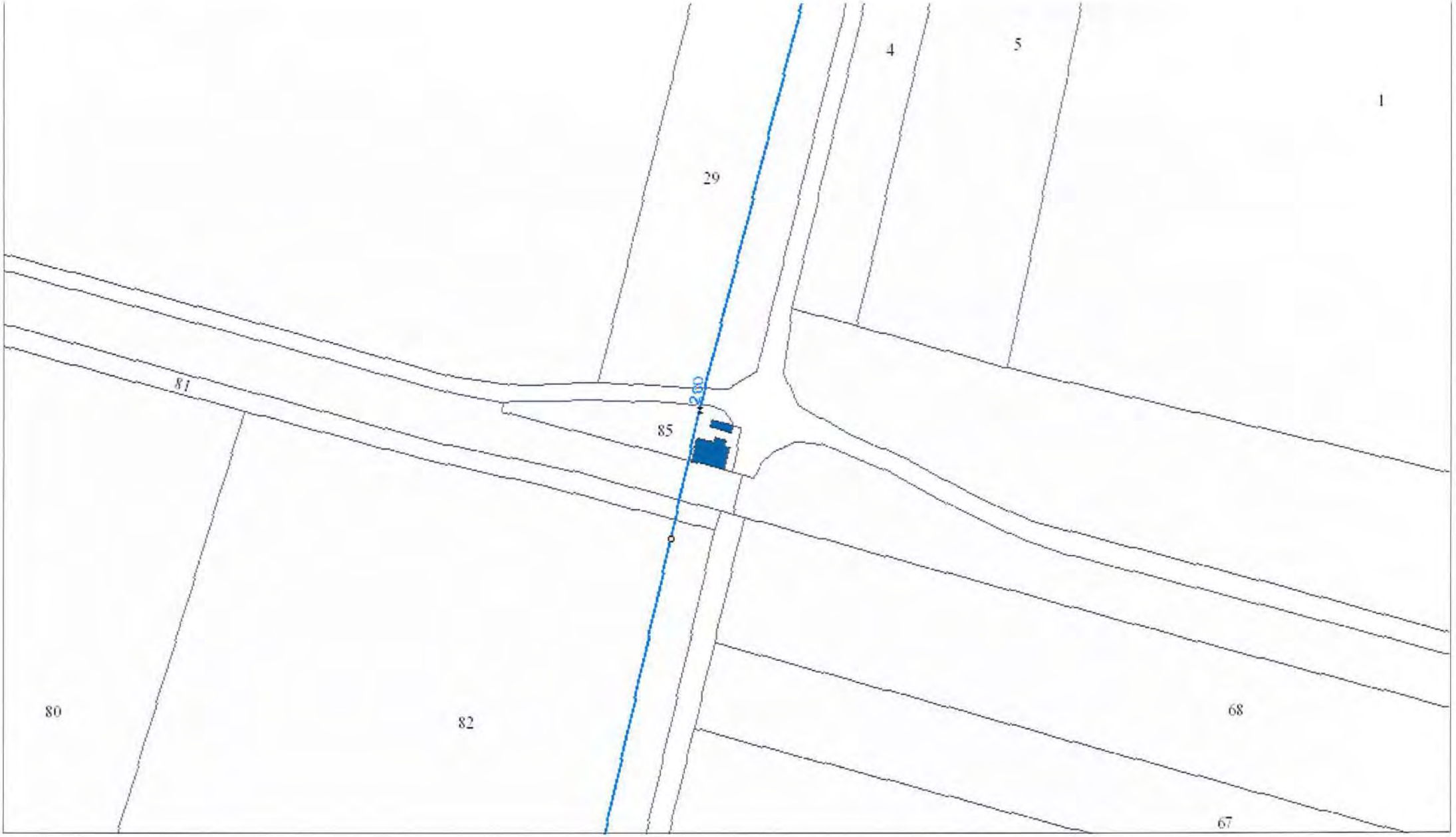


SMHAR- DN 500 mm

Echelle : 1:1 500

25/04/2023

SYNDICAT MIXTE D'HYDRAULIQUE AGRICOLE DU RHONE 234, rue Général de Gaulle - BP 53 - 69530 BRIGNAIS



ASA VAO - ch Taches- DN 200 mm

SMHAR

Echelle : 1:1 500

25/04/2023

SYNDICAT MIXTE D'HYDRAULIQUE AGRICOLE DU RHONE 234, rue Général de Gaulle - BP 53 - 69530 BRIGNAIS

Mai 2023

Concertation sur le projet Saint-Fons – Grenay : mise à 4 voies

Contribution de DARLY

La coordination associative DARLY adhérente de la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) apporte sa contribution à la concertation sur le projet de mise à 4 voies de la ligne Lyon-Grenoble entre Saint-Fons et Grenay, comme à l'occasion du débat public sur le NFL en 2019 (Nœud Ferroviaire Lyonnais, aujourd'hui dénommé EFL (Étoile Ferroviaire Lyonnaise).

Ce projet s'inscrit dans la continuité du débat public sur le NFL de 2019

Suite au débat public sur le NFL en 2019 sous l'autorité de la CPDP (Commission Particulière du Débat Public), le ministère de la transition écologique et solidaire a publié le 11 décembre 2019 au journal officiel l'avis confirmant la décision de SNCF Réseau en accord avec ses partenaires financeurs (Etat, Région, métropole de Lyon) de poursuivre les études du projet à long terme, en étudiant en priorité la mise à quatre voies de la section Saint-Fons – Grenay; priorité issue du débat de 2019.

Ce projet n'est qu'une partie de la réponse aux problèmes que vivent les usagers du train.

En effet, la section Saint-Fons-Grenay est un des goulets d'étranglement qui a des conséquences directes sur le vécu des usagers du train.

La configuration de la ligne actuelle (4, puis 3, puis 2 voies) ne permet pas d'offrir : fluidité, régularité et une efficacité de circulation aux trains voyageurs (TER omnibus, TER directs, TGV) mais aussi aux trains de fret et aux circulations techniques dont les vitesses sont différentes. C'est une des raisons de sa saturation, et des sources de retard des circulations sur cette ligne.

L'urbanisation de la Métropole lyonnaise et des territoires connexes, actée dans les SCOT (Schéma de COhérence Territorial et inter-SCOT) se développe plus vite que prévu à l'Est de l'agglomération Lyonnaise entraînant l'augmentation et le besoin de déplacements.

Sans cet aménagement, il est impossible d'augmenter les fréquences des liaisons TER.

Ce projet est donc une nécessité pour répondre aux besoins des usagers qui doivent se voir proposer une offre du type RER avec des fréquences à la ½ heure dans un 1er temps puis au ¼ heure. C'est une condition nécessaire pour susciter un report modal avec l'objectif de réduire la circulation automobile et éviter des aménagements routiers (comme l'élargissement de l'A46 Sud ou le prolongement de l'A432) destructeurs de l'environnement, de terres agricoles et sources de pollutions.

Un projet qui s'inscrit dans une vision globale du désengorgement routier et ferroviaire de la métropole lyonnaise

Ce projet, avec le doublement du raccordement à la ligne PLM à St-Fons, ne concerne pas uniquement les liaisons avec Lyon et la Part-Dieu, mais le développement des liaisons

régionales, liaisons intercités directes entre les Métropoles de la Région AURA (Annecy, Chambéry, Grenoble, Saint-Étienne...) sans passer par le centre de Lyon ; mais aussi des liaisons inter-régionales et internationales avec la connexion à la ligne d'accès au Lyon-Turin . Ces nouvelles liaisons offriront des temps de parcours compétitifs par rapport à l'autoroute.

Les avis exprimés durant cette concertation mettent en avant le besoin de développement de la gare de Saint-Exupéry comme un complément aux gares de la Part-Dieu et de Perrache pour développer une offre TER et offrir une alternative à la route aux habitants de l'Est lyonnais, de la plaine de l'Ain et du Nord-Isère... Cette concertation et celle en cours sur les mobilités dans l'Est lyonnais ont mis en évidence la nécessité de mettre en œuvre rapidement les conditions d'amélioration de l'intermodalité (réouverture de gares, tarification, parkings relais, coordination entre autorités organisatrices des mobilités, accès au train).

Au-delà de l'aspect local et régional, ce projet concerne aussi les liaisons à grande vitesse vers le Sud en permettant de nouvelles circulations du type TGV pour accompagner la demande de voyages plus respectueuse de l'environnement et pour concurrencer le trafic aérien, très émetteur de gaz à effet de serre.

Concernant le développement du Fret ferroviaire, ce projet plus le doublement du raccord de Saint-Fons et la réalisation du CFAL nord et Sud donnera la possibilité de sortir les trains de fret traversant la gare de Lyon-Part Dieu, libérant ainsi de la capacité dans cette gare saturée pour offrir de nouvelles dessertes voyageurs aujourd'hui impossibles à mettre en service.

Pour DARLY, le passage à 4 voies Saint-Fons-Grenay avec l'aménagement du raccordement de Saint-Fons ne peut pas être considéré comme une alternative au CFAL Sud dont la réalisation doit être concomitante avec celle du CFAL Nord.

Le choix des variantes de tracé

L'aménagement de cette ligne Saint-Fons-Grenay a été évoqué à l'occasion du 1er débat public sur le CFAL en 2001 (et dans le Cahier des charges pour le CFAL de 2003), car elle constituait une des options de CFAL qui à l'époque était envisagé d'un seul tenant d'Ambérieu à la rive droite du Rhône en passant par Sibelin.

Cet aménagement a ensuite été repris dans le rapport de Marie-Line Meaux & du CGEDD en 2011 ... et a fait l'objet d'études préliminaires à partir de 2015 (correspondant à la variante Sud ou rouge).

Cette concertation a permis l'expression des préoccupations, inquiétudes colères … des riverains, agriculteurs et entreprises qui ont pu exprimer leurs attentes et points de vigilance.

Le constat que nous pouvons faire à ce stade, étant donné que les fonctionnalités de circulations aux extrémités seront identiques pour les deux variantes, est que : l'option Nord (en bleu) serait moins impactante pour l'environnement et les riverains, mais plus impactante sur les circulations des trains pendant la période des travaux, et, vraisemblablement la variante la plus chère.

C'est certainement cette variante qu'il faut privilégier; mais c'est au Maître d'ouvrage de décider en fonction des observations et points de vigilances formulés au cours des ateliers et au regard des principales problématiques (impacts environnementaux, sociaux, chantier combiné de Vénissieux-Saint-Priest, PPRT de Créalis, zone de captage des 4 chênes, fermetures des voiries...) Problématiques connues depuis les premières études et dont les réponses à apporter relèvent de problématiques techniques et réglementaires.

Conclusions :

Trop de temps a été perdu depuis le 1er débat sur le CFAL du 15/10/2001 au 15/02//2002 ;

2003 Cahier des charges pour le CFAL (où tout est déjà inscrit : desserte de St-Exupéry, doublement St-Fons-Grenay, magistrale éco-fret...) et, début de l'expérimentation de l'AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine) Aïton – Orbassano, mais toujours pas de plateforme à proximité des bases logistiques de l'Est lyonnais ;

2006 Débat VRAL sur la politique des transports pour une alternative à l'engorgement routier de l'A7 ;

2007 COPIL du CFAL Nord dont l'horizon de mise en sevice est envisagé pour 2015.

2007 DUP du tunnel de base du Lyon-Turin ;

2008 concertation sur le fuseau Sud du CFAL ;

2009 arrêté du tracé Plaine d'Heyrieux – Sibelin Nord par le Ministre des transports ;

2009 enquête publique du CFAL Nord, déclaré d'utilité publique en 2012 ;

2010/2011 ateliers de réflexions sur le NFL pilotés par Mme Marie-Line MEAUX

2013 DUP des accès au Lyon-Turin ;

2014/2015 Consultation sur le CFAL Sud (du 6/10/2014 au 6/01/2015) sous l'égide du préfet de région. Elle a porté sur le choix du tracé au sein du fuseau retenu en 2009 et sur la localisation de l'ouvrage de franchissement du Rhône.

2019 Débat sur le NFL...

Pour avoir participé à tous ces débats, concertations... plus celles sur les infrastructures routières et sur les DTA, SCOT, PLU, PDU... notre vision globale et position sur ces infrastructures est suffisamment étayée et reste inchangée ;

Un projet dont il faut accélérer la réalisation

La réalisation et mise en service de cet aménagement, très attendu pour l'amélioration et le développement des services voyageurs, mais contesté pour son aspect développement du Fret, n′est malheureusement pas envisagée avant 2035. C'est beaucoup trop loin, nous devrions déjà en être au stade des études PROJET.

Il faut donc, autant que faire se peut, réduire les temps d'études, des concertations, la durée des travaux... pour viser une mise en service bien avant 2035.

Les participants à cette concertation qui ne sont pas opposés au projet souhaitent son accélération et veulent plus de visibilité sur sa mise en service et sur les réalisations des projets du CFAL Nord et Sud et des accès au Lyon-Turin.

La réalisation de ce projet qui est incontournable pour répondre aux enjeux de déplacements actuels et des prochaines années.

Au delà de cet aménagement, nous attendons de l'État qu'il prenne des engagements financiers ; comme nous l'avons déjà exprimé à l'occasion du débat sur le NFL (Cf. Cahier d'acteur N°16), le premier acte doit concerner l'engagement du Maître d'Ouvrage, des collectivités et AOM à financer et réaliser le développement des services RER au 1/4 h dans les 40 gares du NFL (sur l'aire d'influence de la métropole lyonnaise).

DARLY

DARLY est une coordination de 20 associations de défense de l'environnement et de promotion des modes de déplacements autres que la voiture « solo » sur l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. Elle constitue un véritable réseau citoyen acteur de la mobilité.
Née en 1995 de la fusion d'associations œuvrant dans ces domaines depuis 1986, elle fait la promotion des transports en commun.
Elle promeut notamment :
• les modes de déplacements doux (piétons, vélos, rollers), l'aménagement de zones 30 km/h, le « partage de la rue et de l'espace public », la mobilité moderne réellement adaptée à nos besoins et non subis...,
• la lutte contre les pollutions, nuisances et gaspillages dus à notre organisation des transports : le tout route, le fret routier.

Contacts
Bernard GIRARD Président
Joël DUBOS Vice-président
darlyassoc@gmail.com

ASSOCIATION SYNDICALE AUTORISEE D'IRRIGATION DU VAL D'OZON

Président : M. Jean Paul Elie RIBEZ
Siège social & administratif au SMHAR : 234, rue Général de Gaulle – BP 53 – 69530 BRIGNAIS
☎ 04.72.31.59.90 💻 04.78.05.22.62 - smhar@smhar.fr - **http://www.smhar.fr/**

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS **DU CONSEIL SYNDICAL**
L'AN DEUX MILLE VINGT TROIS et le 31 MAI à 18 h à ST PIERRE DE CHANDIEU
Le CONSEIL SYNDICAL de L'ASSOCIATION SYNDICALE AUTORISEE D'IRRIGATION DU VAL D'OZON
dûment convoqué le **17 mai**, s'est réuni en session ordinaire sous la présidence de M. le Président :
M. Jean Paul Elie RIBEZ

Nombre de membres en exercice :	15
Nombre de membres présents :	
Nombre de suffrages exprimés :	
VOTES : Pour	
Contre	
Abstention	

SECRETAIRE DE SEANCE :
assisté de monsieur Nicolas KRAAK
ETAIT(ENT) PRESENT(S) OU REPRESENTE(S) PAR POUVOIR :

ETAIT(ENT) ABSENT(S) :

Le quorum est constaté et le conseil peut valablement délibérer.
Le quorum n'est pas atteint et, conformément à l'article 10 des statuts, un 2ème conseil a lieu 30 minutes plus tard sans règle de quorum.

Objet :
PROJET SNCF RESEAU – mise à 4 voies ferrées entre St Fons et Grenay – *avis du CONSEIL SYNDICAL*

G:\ASA\SEL\VAO\Délibérations\Avis CS mise à 4 voies SNCF St Fons Grenay.doc

Monsieur le Président expose aux membres que SNCF Réseau a lancé une concertation préalable du 24 avril 2023 au 4 juin 2023 afin de permettre au public de s'informer et de s'exprimer sur le projet ferroviaire de mise à 4 voies entre St Fons et Grenay qui comporte 2 variantes. A l'issue de cette concertation, SNCF Réseau et ses partenaires retiendront une variante préférentielle pour le positionnement des voies supplémentaires dont les modalités d'insertion feront l'objet d'études complémentaires et d'une nouvelle phase de concertation (horizon fin 2023) en vue de l'enquête publique prévue en 2025.
En l'état des documents actuellement consultables, et après lecture de la note détaillée qui sera remis à SNCF Reseau, M. le Président demande au conseil syndical de l'ASA du VAL D'OZON de se prononcer sur ce projet.

APRES DELIBERATION, le CONSEIL SYNDICAL :

1° - Emet un avis défavorable sur les 2 variantes proposées compte tenu de la consommation démesurée du foncier agricole, de leurs impacts sur les surfaces souscrites à l'ASA sur la commune de St Pierre de Chandieu et les travaux à prévoir pour la protection des ouvrages de l'ASA et du SMHAR situés sous l'emprise du projet.

2°- Demande à ce stade, que des mesures compensatoires collectives pour l'ASA soient d'ors et déjà actées par SNCF Réseau pour compenser les surfaces irriguées collectives perdues sous peine de modifier l'équilibre économique de l'ASA.

3°- Désigne le SMHAR comme assistant technique de l'ASA pour imaginer et chiffrer les travaux nécessaires à la protection des réseaux collectifs de l'ASA.

Un membre du Conseil Syndical
NOM - Prénom
Signature

LE PRESIDENT

PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY
CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

Contribution de France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
A l'attention de SNCF Réseau - Etoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL)
1er juin 2023

SITUATION

Lors du débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) du 11 avril au 11 juillet 2019, FNE AURA a remis une contribution sous forme du Cahier d'acteur n°7 - Juin 2019 avec pour titre « Nous n'en « poumons » plus : il y a urgence !!! ».

Nous sommes favorables à la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay tant pour améliorer les performances de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) que pour le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) partie Nord.

L'Étoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL)

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Le projet 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Toutefois, certains points de grande attention de notre part méritent l'application du principe « Éviter, réduire, compenser » (ERC).

A. TROIS IMPACTS MAJEURS SONT A EXAMINER EN PRIORITE

1. Le bruit

Cet impact est récurrent pour tous les projets d'infrastructures ferroviaires, qu'ils soient neufs, en élargissement ou en aménagements sur place.
Le bruit est d'autant plus impactant lorsqu'il est proche d'un habitat ou regroupement d'habitats.
À la différence d'un bruit routier ou autoroutier, le bruit ferroviaire, comme celui de l'aérien, n'est pas un bruit caractérisé comme continu dans une journée, tout en ayant un maximum et un minimum, mais un bruit discontinu avec des pics émergents fortement gênants pour les riverains.

La source du bruit provient majoritairement du contact fer de la roue / fer du rail.
Il faut y ajouter l'impact sonore des systèmes de freinage.
La grande vitesse, essentiellement pour les TGV, est aussi une source émergente mais ce critère vitesse n'est pas à prendre en compte pour ce projet car elle sera inférieure à 160 km/h.

Si pour les trains usagers/voyageurs, les émissions sonores ont considérablement baissé (on peut ne pas les entendre !), c'est essentiellement pour les trains de fret que les problèmes se posent.
Aujourd'hui, ils sont lourds et longs avec des wagons souvent anciens et peu entretenus. Leurs systèmes de freinage sont souvent bruyants. A l'horizon de la mise en service de cette section à 4 voies, qu'en sera-t-il de la modernisation des trains de fret ?

Nous souhaitons le développement du fret ferroviaire, en particulier pour le transfert modal de la route vers le rail, comme cela était écrit dans le rapport final du débat public dit Vallée du Rhône et Arc Languedocien (VRAL) en 2006.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Nous savons qu'il existe 2 corridors européens se cumulant sur cette section :

- N°2 : RFC North Sea - Med
- N°6 : RCF Mediterranean Rail Freight Corridor

Le fret ferroviaire se développera d'autant plus vite avec la réalisation très attendue du CFAL partie Nord.
Il faut aussi noter que, pour faciliter l'exploitation des services usagers/voyageurs, dont les futurs Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), les circulations de fret se feront majoritairement aux heures creuses, dont de nuit.

Si les nouvelles techniques de rail long, de ballast et d'absorbeurs de vibrations ont permis de gagner quelques décibels, le contact roue / rail pour les lourds trains de fret est toujours d'un niveau émergent inacceptable.

Nous demandons que la Recherche & Développement (R&D) permette une technique la plus efficace possible d'absorption de l'émission sonore du contact roue / rail.
La technique de couverture totale ou partielle de l'ensemble de l'infrastructure au droit des riverains peut être une solution.

Nous rappelons qu'un bon sommeil récupérateur est perturbé par les bruits supérieurs à 30 dB(A).
Au-delà de 30 dB(A), les bruits émergents peuvent être catastrophiques pour la santé.

Si la législation sur les mesures de protection sonores évolue, il n'en demeure pas moins qu'elle se base toujours sur un seuil LAeq (22h- 6h) de 55 dB (A) en façade des habitations toutes fenêtres fermées. Or, avec les températures moyennes en hausse d'année en année, les habitants ouvrent de plus en plus leurs fenêtres la nuit pour avoir de la fraîcheur sans investir dans une climatisation énergivore.

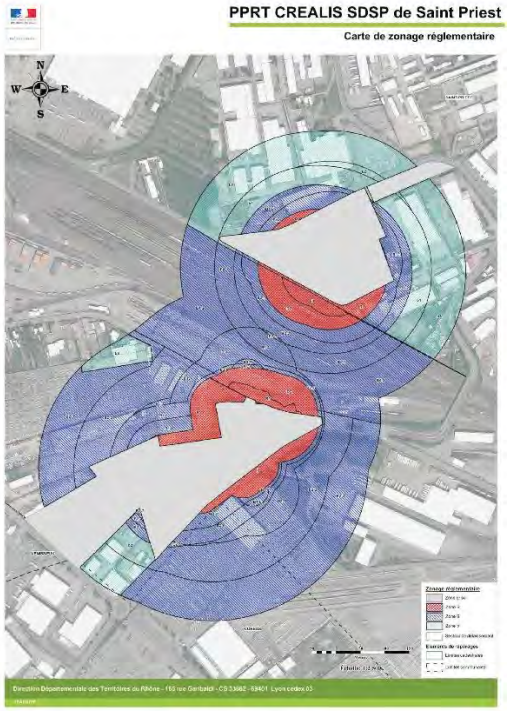
FNE AURA soutient les riverains et leurs associations afin qu'ils obtiennent une réduction efficace des émissions sonores liées **aux bruits émergents afin d'avoir un bon sommeil récupérateur.**

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

2. Les risques industriels

Nous avons noté, dans le tronçon 2, l'existence d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques, le PPRT de Créalis et SDSP de Saint-Priest depuis 2009.
Il n'y aurait pas de variante possible pour la 4ème voie. Elle serait toutefois au sud des 3 voies existantes.

Mais les 4 voies passent dans les zones rouge et bleue du PPRT.



Extrait du règlement du PPRT : *« des zones rouges et bleues, réglementées, où la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages ainsi que les constructions nouvelles et les extensions de constructions existantes sont interdites ou subordonnées au respect de prescriptions relatives à la construction, à l'utilisation ou à l'exploitation. Les communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents peuvent y instaurer le droit de préemption urbain dans les conditions définies à l'article L. 211-1 du code de l'urbanisme. Au sein de ces zones, des prescriptions peuvent être identifiées. Elles concernent les mesures de protection des populations face aux risques encourus, relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des installations et des voies de communication existantes à la date d'approbation du plan ».*

Deux solutions sont à étudier :

- Le retrait des entreprises pour une implantation ailleurs et hors danger pour l'environnement et les personnes.
- Une couverture performante et totale des voies sur une section mettant les trafics ferroviaires hors de danger.

Les trafics ferroviaires attendus, tant d'usagers/voyageurs que du fret, seront très importants de jour comme de nuit. Parmi les convois de fret, il y aura des convois de matières dangereuses.

FNE AURA demande à participer aux différentes réunions de concertations spécifiques sur ce point à haut risque.

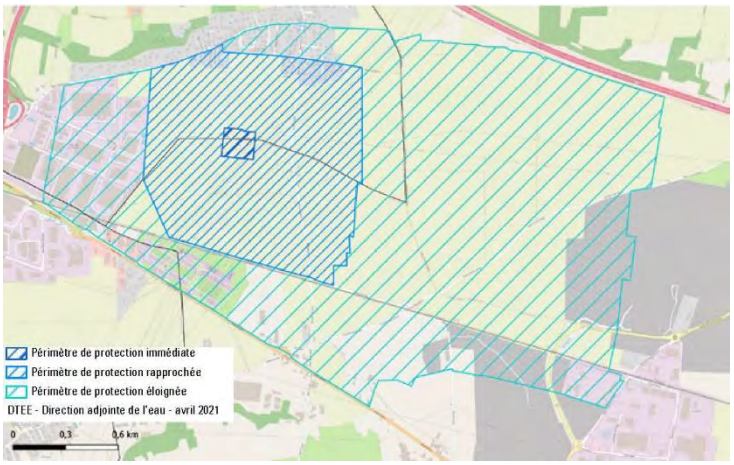
3. <u>Périmètre de protection rapproché du captage des Quatre Chênes</u>

Extrait de l'arrêté préfectoral n° 98-205 du 30 janvier 1998 :

- déclarant d'Utilité Publique les travaux de prélèvement d'eau destinée à la consommation humaine et instaurant des périmètres de protection et les servitudes s'y rapportant,
- autorisant le prélèvement d'eau et son utilisation en vue de la consommation humaine du captage de Saint-Priest lieu-dit « les Quatre Chênes », sur les communes de Saint-Priest et Saint Pierre de Chandieu.

5.2.1 SONT INTERDITS :
5.2.1.1 Les nouvelles constructions et installations suivantes :

→ *Les constructions et installations superficielles… dès lors qu'elles impliquent un assainissement ou qu'elles sont de nature à nuire directement ou indirectement, de manière permanente ou accidentelle, à la qualité des eaux souterraines.*



Les périmètres de protection du captage des Quatre Chênes

Là encore, il y a un haut risque au regard du développement du trafic de fret ferroviaire, dont des convois de matières dangereuses.

La réglementation de protection de la zone rapprochée penche en faveur de la variante Sud qui ne touche pas à l'existant.
Or, comme il n'existe aucune protection physique actuellement, c'est l'occasion de la mettre en œuvre contre tous risques ferroviaires.

C'est dans cet objectif que FNE AURA exige, quelle que soit la variante retenue, une protection physique contre tous risques liés au trafic ferroviaire, dont celui du fret.

Dans cet objectif, FNE AURA demande à participer aux différentes réunions de concertations spécifiques sur ce point à haut risque.

B. BIODIVERSITE, FAUNE, FLORE

Nos associations locales auront l'occasion de rencontrer les parties prenantes afin que soit préservé au maximum l'existant (application du principe ERC) dans le cadre de l'élaboration des études de définitions du projet retenu.

C. OBSERVATIONS SUR LES VARIANTES DE TRACE

Comme il ne s'agit pas d'un projet de nouvelle infrastructure mais de l'ajout d'une ou deux voies aux voies existantes, les impacts sont :

- connus mais accentués si rien n'est fait : bruit, urbanisme (espace public, habitat et entreprises), risques industriels, protection d'un captage d'eau, corridors de biodiversité, biodiversité riveraine,
- nouveaux mais nécessaires pour l'aménagement : urbanisme (espace public, habitat et industriel), ouvrages d'art, fermetures ou réaménagement de voiries et d'accès latéraux, fermetures de passages à niveau.

Le choix de la variante à retenir va donc dépendre des observations et demandes des riverains (habitants et entreprises), des citoyen.ne.s, des associations et des autorités locales. Ceci concerne en particulier les effets environnementaux au sens large du terme pour lesquels le transport ferroviaire doit être hautement bénéfique sur la qualité de l'air et le climat sous réserve des transferts modaux de la route vers le rail attendus.

Voici quelques observations et remarques à la lecture du dossier de concertation faites dans le seul but d'apporter des éléments dans les débats.

<u>Tronçon 1 : gare de Vénissieux / pont Berliet</u>

La variante rouge (au Sud) impacte plus sur les riverains, dont le bruit et les voiries riveraines. Elle oblige fortement les autorités à réorganiser l'urbanisme, les voiries et les accès.

Quel que soit le choix de la variante, il sera impératif de diminuer fortement les émissions de bruit en tenant compte de nos observations écrites au point A. 1.

D'autre part, nous regrettons de ne pas voir apparaître le projet de réhabilitation du pôle multimodal de Vénissieux, comprenant la gare ferroviaire. Cela d'autant plus qu'il est fortement probable que l'intégration de la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du futur SERM Lyonnais générera un fort accroissement du nombre des circulations de 5h à minuit, tous les jours.

Tronçon 2 : triage fret de Vénissieux / Saint-Priest

Il n'y a pas de variante : la voie supplémentaire se fera au Nord des 3 voies actuelles.
C'est dans ce tronçon que se situe le PPRT de Créalis et SDSP de Saint-Priest. Voir le point A. 2. ci-dessus.

Tronçon 3 : gare de Saint-Priest / route de Mions

De toute évidence, la variante rouge (au Sud) a nettement plus d'impacts négatifs sur les riverains que la variante bleue (au Nord).
Dans tous les cas, les déconstructions/reconstructions des ouvrages routiers de franchissements des voies ferrées doivent permettre la priorisation des lignes de transports collectifs urbains et des aménagements pour les modes actifs.

D'autre part, nous regrettons de ne pas voir apparaître le projet de réhabilitation de la station gare de Saint-Priest pour la même raison que pour la gare de Vénissieux.
Est-il envisageable d'aménager une branche du tramway T2 avec la station gare comme terminus ?

Quel que soit le choix de la variante, il sera impératif de diminuer fortement les émissions de bruit en tenant compte de nos observations écrites au point A. 1.

Tronçon 4 : Mions / route d'Heyrieux

La récupération intégrale du pont de la route d'Heyrieux apparaît comme intelligente.
Cela favorise la variante bleue : une nouvelle voie de chaque côté.

Cependant, un bilan est à faire sur les espaces à caractère agricole et vert existants.

Tronçon 5 : Saint-Pierre-de-Chandieu Ouest

C'est dans ce tronçon que se situe au Nord des voies existantes, le périmètre de protection rapproché du captage des Quatre Chênes. Voir le point A. 3. ci-dessus.
La variante bleue, 2 voies au Nord, est la plus défavorable pour ce périmètre de protection.
Mais la variante rouge, 2 voies au Sud, est très nettement impactante sur les terres agricoles.

Pourquoi ne pas avoir continué la variante du tronçon précédent avec une voie de chaque côté comme compromis acceptable dans la mesure où nous demandons des mesures pour le périmètre de protection quelle que soit la variante retenue ?

Tronçon 6 : Saint-Pierre-de-Chandieu / Grenay

C'est le tronçon le moins urbanisé.
Mais c'est le tronçon qui aura le plus d'impact en termes d'emprises nécessaires du fait des raccordements vers le CFAL partie Nord et la LGV.
Il n'y a pas le bilan environnemental de ces emprises par variante.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Dans la même logique que pour les 2 tronçons précédents, pourquoi ne pas proposer une variante avec une voie supplémentaire de chaque côté ? Est-ce que cela complexifie les raccordements ?

Nous demandons que soient étudiées les requalifications des emprises agricoles, des espaces verts publics ou privés, des carrières et des autres délaissés en faveur d'un environnement paysager et de la biodiversité autour des voies ferrées.

Tronçon 6 : gare de Chandieu - Toussieu

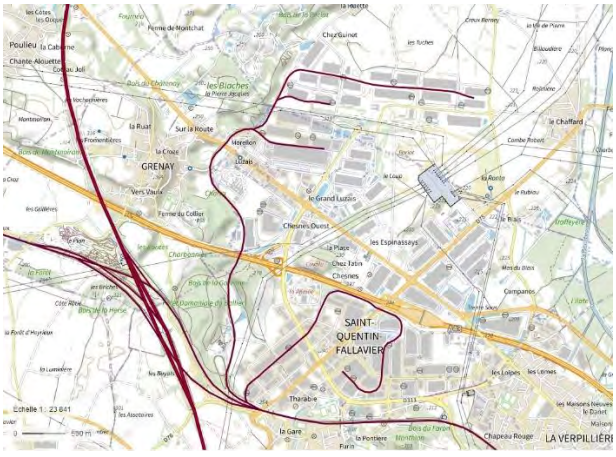
Excellente information attendue dans un territoire de l'Est lyonnais en forte croissance démographique.
Les remarques pour le pôle multimodal de Vénissieux et la station gare de Saint-Priest valent pour cette future gare qui sera sur la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du futur SERM Lyonnais.

D. LES MANQUES

Les observations ci-après sont à considérer comme complémentaires au projet de 4 voies dans la mesure où il ne peut pas être indépendant de toute la partie Est de l'EFL comprenant :

1. Les 4 gares en Isère sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI), avec ses 110 000 habitants et ses plus de 3 millions de voyages en 2019

- La 1ère gare, celle de Saint-Quentin-Fallavier, est à environ 4 km de la bifurcation de Grenay.
- Comment se fera la liaison performante fret ferroviaire avec la ZAC de Chesnes et son embranchement (ITE) ?



- Comment sera assurée la performance de la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du SERM ?

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

2. Le pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Saint-Exupéry

Voir notre cahier d'acteur n°7 de juin 2019 en annexe.

- ➲ Comment TOUS les transports d'usagers/voyageurs TIC (Intercités), TER et futurs SERM pourront-ils accéder à ce PEM d'importance régionale et nationale ?
- ➲ Le projet CFAL partie Nord étant mixte, voyageurs et marchandises, nous nous demandons où seront situés les raccordements nécessaires tant pour accéder, dans les 2 sens, à la gare de Lyon Saint-Exupéry par le Nord ou par le Sud que pour accéder dans les 2 sens depuis la ligne Lyon ⇔ Ambérieux au Nord et la ligne en Y Lyon ⇔ Grenoble/Chambéry au Sud ?

Michel Jarry
Président de FNE Auvergne-Rhône-Alpes

Suivi par :
Jean-Paul Lhuillier
Tél : +33 681 622 080
Mail : fne-tmd@jplhuillier.eu

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019

Cahier d'acteur n°7 - Juin 2019

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT (FNE) – AURA

Nos objectifs : « Être garants de nos biens communs : les Sols, l'Air, le Vivant et l'Eau. »

La FNE Auvergne-Rhône-Alpes est la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement. Elle est le porte-parole d'un mouvement de plus de 200 associations qui comptent 51 000 adhérents.

La FNE Aura est au service de l'intérêt général. C'est un partenaire exigeant et indépendant.

Nos missions : Comprendre, Convaincre, Mobiliser, Défendre, Gérer des espaces naturels.

Contact
Jean-Paul LHUILLIER
FNE AURA
HEVEA-ETIC LYON
2, rue du Pr Zimmermann
69007 Lyon
Mail : region@fne-aura.org
Site : www.fne-aura.org

CAHIER D'ACTEUR

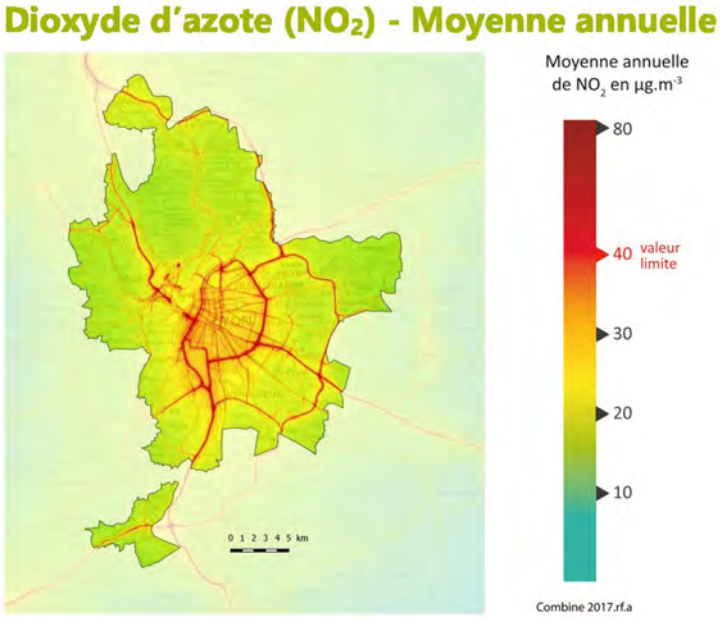
NOUS N'EN « POUMONS » PLUS : il y a URGENCE !!!

En 2017, la carte des trafics routiers de la Direction Départementale des Territoires du Rhône, comptabilisait 190 millions de véhicules particuliers (VP) et 12 millions de poids lourds (PL) aux entrées-sorties du périphérique de Lyon.

Seulement 7 % de ces véhicules seraient en transit.

La même année, source DREAL-AURA, 32 millions de VP et 7 millions de PL ont emprunté la Rocade Est et l'A432 avec 27 % de véhicules en transit.

Dans son bilan de la qualité de l'air en 2017, Atmo écrit : *« Le territoire du Rhône est particulièrement touché par la pollution atmosphérique, avec notamment une exposition marquée au dioxyde d'azote en proximité routière. »*



Le transfert massif des déplacements des personnes et du transport des marchandises sur le mode ferroviaire est une des solutions.

Le rapport Mobilité 21 de juin 2016 a mis en 1re priorité du 1er scénario l'urgence du traitement du Nœud ferroviaire lyonnais.

Les usagers vivent la congestion tous les jours.

URGENCE D'UN RÉSEAU DE RER

En 1997 la Région Rhône-Alpes a lancé les TER. Quel succès de croissance à presque 2 chiffres par an sur les 10 premières années !

Sauf que… le système ferroviaire (infrastructure et exploitation) n'a pas suivi et il craque de partout aujourd'hui.

Nous ne sommes pas les seuls à demander la mise en place de services à forte fréquence et grande capacité de type RER avec un abonnement multimodal généralisé.

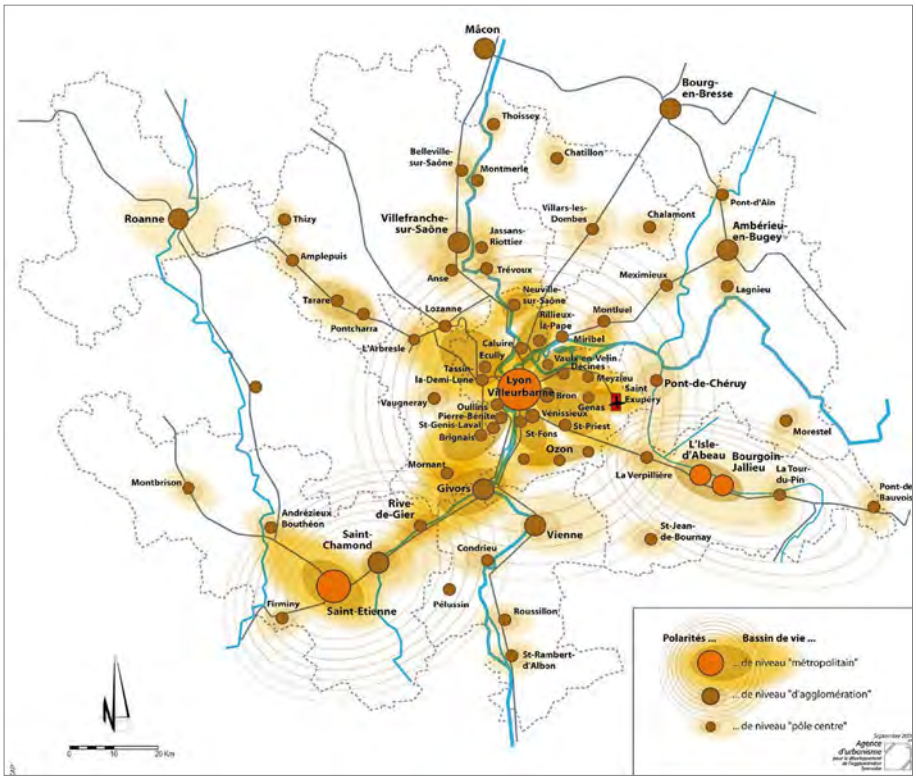
Le SCoT 2030 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise y fait référence.

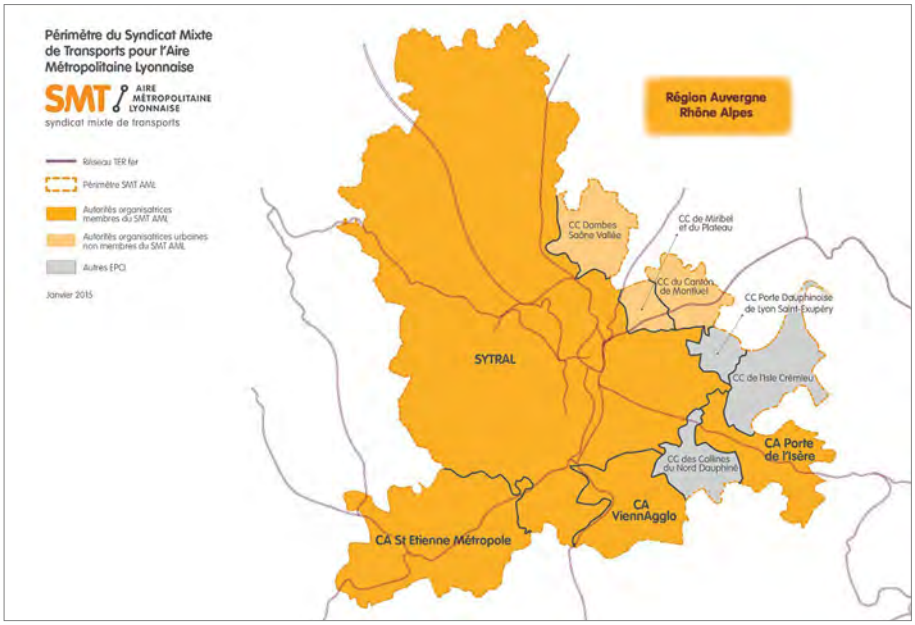
Nous considérons que le Syndicat mixte des transports de l'Aire métropolitaine lyonnaise (*http://smtaml.fr/*) qui associe la Région AURA est la bonne échelle pour une nouvelle Autorité organisatrice des transports (AOM) de gestion des réseaux structurants et des services de transports publics dont le RER à la lyonnaise.

C'était l'esprit du projet REAL en 2005.

Les conditions sont aujourd'hui réunies pour sa mise en place.

L'objectif est d'absorber massivement le transfert du mode voiture particulière au mode ferroviaire avec un excellent niveau de service : fiabilité des horaires, fréquence, amplitude de 5 heures à minuit, intermodalité (dont vélos) dans les 117 gares, confort, billetterie, services en gares (services publics, livraisons…).





MAIS POURQUOI VOULOIR FAIRE UN « MANHATTAN PART-DIEU » ?

Nous savons que le facteur majeur des congestions entre Saint-Étienne et Lyon est le manque d'emplois dans l'agglomération de Saint-Étienne. Avec 1 actif sortant pour 4 entrants dans la Métropole lyonnaise, on comprend pourquoi il y a un trafic déséquilibré matin et soir tant sur la A47 que dans le TER.

Ce dernier, qui n'assure que le ¼ des déplacements sur cet axe, peut largement être amélioré tant en fiabilité qu'en capacité.

Nous dénonçons la concentration artificielle de type « hub » des services ferroviaires sur un lieu aux espaces très contraints qu'est celui du quartier de La Part Dieu.

Nous demandons une urbanisation durable, respectueuse de notre environnement, bien répartie sur le territoire, tant pour l'habitat que pour les entreprises et les services autour d'un réseau RER bien maillé et non pas étoilé depuis un hyper-centre.

DEBAT PUBLIC **Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme**
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon
Tél. : 04 72 91 30 80 | DebatNFL@debat-cndp.fr | noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

D'ABORD L'EXISTANT

Les séances de ce débat public l'ont largement abordé et prouvé : le réseau existant tant en infrastructure qu'en exploitation peut largement être amélioré avec deux objectifs prioritaires :

1. La fiabilité
   Ce que demande l'usager avant tout c'est le respect des horaires !
2. La capacité

À eux seuls, ces 2 facteurs permettent la crédibilité de l'offre et donc du potentiel attrait pour un transfert de la « voiture solo ».

Comme cela a été souvent relevé en séance, y compris par la SNCF, il y a une grande marge de progrès dans l'exploitation des services « à vide » mais aussi par la maîtrise des inter-trains de sécurité via l'ERTMS (système d'exploitation en temps réel qui permet d'augmenter significativement l'offre de trains dans l'heure).

Soit 300 M€ (1 M€/ rame) à trouver sans attendre pour donner une bouffée d'air à une situation extrêmement tendue !

ENSUITE SON AMÉLIORATION

Un train ne peut pas en doubler un autre !!!

Prioritairement à des investissements coûteux sur la seule gare de la Part Dieu, dont il reste à démontrer le bien-fondé, il y a des nombreux équipements à réaliser dont des Installations permanentes de contresens (IPCS) et 3ème ou 4ème voie de doublement.

L'élaboration des grilles horaires, par les exploitants de tous les services de transport public, doit être coordonnée pour rechercher des correspondances performantes aux gares structurantes.

ENFIN OUVERTURES DE NOUVELLES GARES ET RÉHABILITATION DE LIGNES EXISTANTES

Ce débat public révèle l'absence totale de réflexion locale sur le renforcement du maillage territorial par de NOUVELLES gares d'intérêt régional et métropolitain, alors que plus d'1 million d'habitants est attendu d'ici 2040. Confrontée à cette échéance, la vision court-termiste du renforcement de la concentration de tous les échanges ferroviaires sur la Part Dieu, apparaît à la fois absurde et inquiétante. Toutes les gares existantes sont appelées à absorber ces nouveaux échanges dans un développement équilibré et maîtrisé du territoire. De nouvelles haltes sont à prévoir.

AMÉNAGEMENTS NOUVEAUX POUR LE FRET ET LES USAGERS

LE CFAL

Nous avons donné un avis favorable, sous réserves, à la partie Nord du projet lors de son enquête publique en 2011.

Sa réalisation est impérative pour désengorger le NFL. **MAIS** nous demandons que TOUS les accès sur les lignes existantes Nord (Lyon ↔ Ambérieu), Sud (Lyon ↔ Grenoble/Chambéry) et en gare de Lyon Saint-Exupéry soient possibles pour TOUS les services Intercités ou RER.

Nous demandons que soit réalisé après enquête publique, le contournement d'Ambérieu tel qu'il était prévu au début des consultations.

Nous demandons que soit réalisé dès les premiers travaux du CFAL partie Nord, une plateforme performante de chargements/déchargements des conteneurs et remorques aux Fromentaux sur la commune de Leyment.

LE DOUBLEMENT DU VIRAGE DE SAINT-FONS

Ce virage permettra des continuités de services dans les 2 sens Sud ↔ Est tant pour les voyageurs que pour les marchandises afin d'éviter le centre de Lyon.

LE DOUBLEMENT DE LA SECTION SAINT-QUENTIN-FALLAVIER (GRENAY) ↔ SAINT-FONS

Déjà, lors du débat piloté par Mme Marie-Line Meaux en 2011, ce doublement est vite apparu comme une nécessité.

Ces 3 aménagements sont cohérents et largement prioritaires bien avant de faire 2 voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière via La Part-Dieu.

CONCLUSION

L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

Près de 2,5 millions d'habitants doivent pouvoir se déplacer au quotidien sans avoir à utiliser leur voiture.

Si moins de 42 % des déplacements au quotidien se font en voiture particulière dans la Métropole, c'est 66,7 % dans le reste de l'AML (enquête déplacements sur l'AML 2015). **Soit plus de 2 déplacements sur 3 au quotidien qui sont réalisés en voiture.**

Or, c'est hors Métropole de Lyon qu'un réseau de RER est pertinent.

On voit là, l'**URGENCE** du transfert modal sur un des modes les plus respectueux de notre environnement tant pour notre santé que pour notre climat mais aussi pour notre cadre de vie.

L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM)

Dès maintenant tout doit être mis en œuvre pour la création d'une AOM à l'échelle des enjeux. Le Syndicat mixte des transports (SMT) en est la bonne structure.

Cette AOM doit être l'outil de gestion des réseaux structurants de transports publics sur l'AML dont le futur RER à la lyonnaise avec sa carte d'abonnement multimodale.

Elle pourra déléguer ses pouvoirs aux Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui demanderont la gestion des déplacements de proximité de faible portée.

Il est remarquable que pendant la période du Débat Public du NFL, le SMT-AML ait mis en place un plan d'actions intermodalité sur la période 2019 – 2021 (à télécharger sur son site *http://smtaml.fr/*).

DES TRAVAUX SUR L'EXISTANT

Notre réseau ferroviaire comme son exploitation ne sont pas au niveau des enjeux du 21e siècle.

Il y a urgence d'investir dans sa modernisation tout en l'adaptant aux exigences de la demande de niveau de service des usagers.

UN CONTOURNEMENT NÉCESSAIRE

L'enchaînement suivant permettra de dégager le fret ferroviaire du centre de Lyon tout en offrant la possibilité de nouveaux services RER et TER Intercités :

1. Réalisation du doublement du virage de Saint-Fons.
2. Doublement des voies entre Saint-Fons et Saint-Quentin-Fallavier (Grenay).
3. CFAL partie Nord avec TOUS les accès Nord et Sud afin d'avoir des services RER et TER Intercités performants en gare de Lyon Saint-Exupéry.
4. Amélioration des protections sonores avec exigence d'un seuil de 55 dB(A) pour les **riverains dans leur jardin**.
5. Avec FNE-AURA et ses associations locales comme partenaire avant, pendant et après travaux pour que toutes les mesures soient prises pour **« éviter, réduire et compenser »**.
6. S'engager dans l'enquête publique pour le contournement d'Ambérieu-en-Bugey.

PAS DE TRAVAUX SUR LA PART-DIEU

Les travaux actuels de grande ampleur sur le site de La Part-Dieu doivent se terminer d'ici 2 ans.

Sauf à persister à vouloir un « Manhattan Part-Dieu », ce qui serait une grave erreur d'investissement urbain alors qu'il y a d'autres besoins sur le territoire de l'AML, nous demandons d'attendre les effets du contournement décrit ci-dessus ainsi que la mise en place d'un RER performant à la Lyonnaise sur l'AML, avant d'envisager quoique ce soit sur la section Saint-Clair ↔ Guillotière via La Part-Dieu.

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

cndp Commission nationale du **débat public**

Commission particulière du débat public
Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon
Tél. : 04 72 91 30 80
DebatNFL@debat-cndp.fr
noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

3.2 Courriers

De : MANCEAU Anthony <anthony.manceau@derichebourg.com>
Envoyé : lundi 15 mai 2023 12:09
À : ULRICH-MICHEL Catherine (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT AURA - PPE) <catherin.michel@reseau.sncf.fr>
Cc : CARVES Marie-christine <marie-christine.carves@derichebourg.com>
Objet : 4 voies St-Fons/Grenay

Madame,
En complément de la réunion de concertation du 11 mai à St-pierre de Chandieu au cours de laquelle j'ai pu appréhender la complexité du débat public, je tenais à vous faire part d'une observation lors de la relecture du dossier support disponible.
En effet page 51, notre ITE est abordée ainsi qu'une « dépollution » dans les impacts moyens de la variante rouge.

Cette terminologie, utilisée uniquement pour notre entreprise (et pas pour GRS VALTECH par exemple) n'est pas adaptée.

Cette formulation est négative alors qu'aucune étude de sols n'a encore été menée à notre connaissance et que nos obligations règlementaires, ainsi que les vôtres pour la maitrise des fonciers prévus nécessiteront des investigations et une caractérisation plus précise.
Je vous remercie de prendre cette remarque en considération pour les éventuels nouveaux document que vous serez amener à produire dans le cadre de la concertation.

Restant disponible pour échanger sur les impacts de votre projet,

Bien cordialement,

Anthony MANCEAU
Responsable QSE

DERICHEBOURG environnement

DERICHEBOURG Environnement PURFER
Chemin de Mure – 69780 SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU – France
Tél. : 00 33 4 72 48 12 50
Mobile : 00 33 6 87 93 18 56

This e-mail may be privileged and/or confidential, and the sender does not waive any related rights and obligations. Any distribution, use or copying of this e-mail or the information it contains by other than an intended recipient is unauthorized. If you received this e-mail in error, please advise me (by return e-mail or otherwise) immediately

Ce courriel est confidentiel et protégé. L'expéditeur ne renonce pas aux droits et obligations qui s'y rapportent. Toute diffusion, utilisation ou copie de ce message ou des renseignements qu'il contient par une personne autre que le (les) destinataire(s) désigné(s) est interdite. Si vous recevez ce courrier électronique par erreur, veuillez m'en aviser immédiatement.

Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. L'intégrité de ce message n'étant pas assurée sur Internet, la SNCF ne peut être tenue responsable des altérations qui pourraient se produire sur son contenu. Toute publication, utilisation, reproduction, ou diffusion, même partielle, non autorisée préalablement par la SNCF, est strictement interdite. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, merci d'en avertir immédiatement l'expéditeur et de le détruire.

This message and any attachments are intended solely for the addressees and are confidential. SNCF may not be held responsible for their contents whose accuracy and completeness cannot be guaranteed over the Internet. Unauthorized use, disclosure, distribution, copying, or any part thereof is strictly prohibited. If you are not the intended recipient of this message, please notify the sender immediately and delete it.

Dossier SNCF Mise à 4 Voies

[contribution des carriers du Cheval Blanc. adressée à SNCF Réseau à la suite d'une permanence à ST Pierre de Chandieu].

Présentation des entreprises :

- **Les Carrières du cheval blanc :**
    a. **Site de production :**

Entreprise familiale créée en 1983, employant 22 salariés à ce jour. Arrêté préfectoral datant de 2016 pour 30 ans avec une autorisation d'extraction de 30 000T/an.

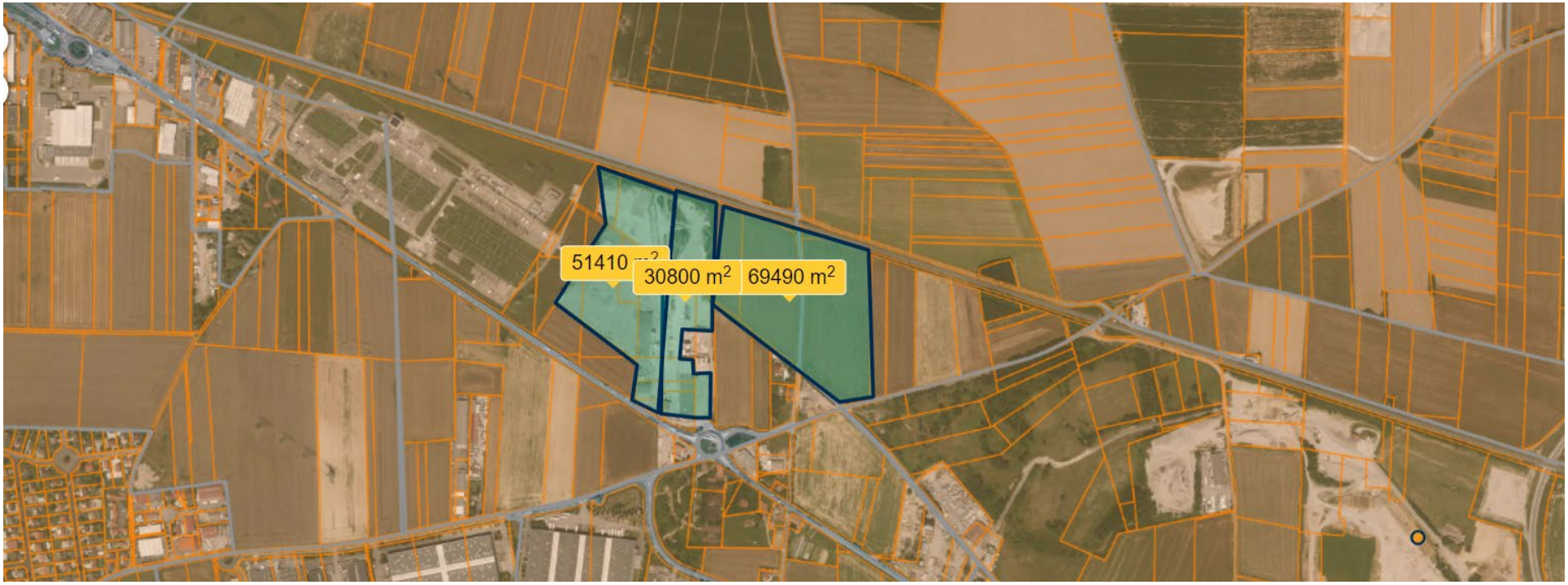
La carrière du Cheval Blanc exploite et traite des granulats de type alluvionnaire en silico calcaire, la matière première (le gisement = le tout-venant) provient essentiellement de la société Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu (autorisation : 510 000T/an). Les matériaux traités sont vendues à des clients pour la fabrication de béton, d'enrobé, des moellons, travaux public, maçon, …

Situation : lieu dit forêt de l'aigue, 69780 Saint Pierre de Chandieu ; surface 25ha

b. **<u>Site administratif et négoce de matériaux :</u>**

<u>Situation :</u> 274 route d'Heyrieux, 69780 Saint pierre de Chandieu

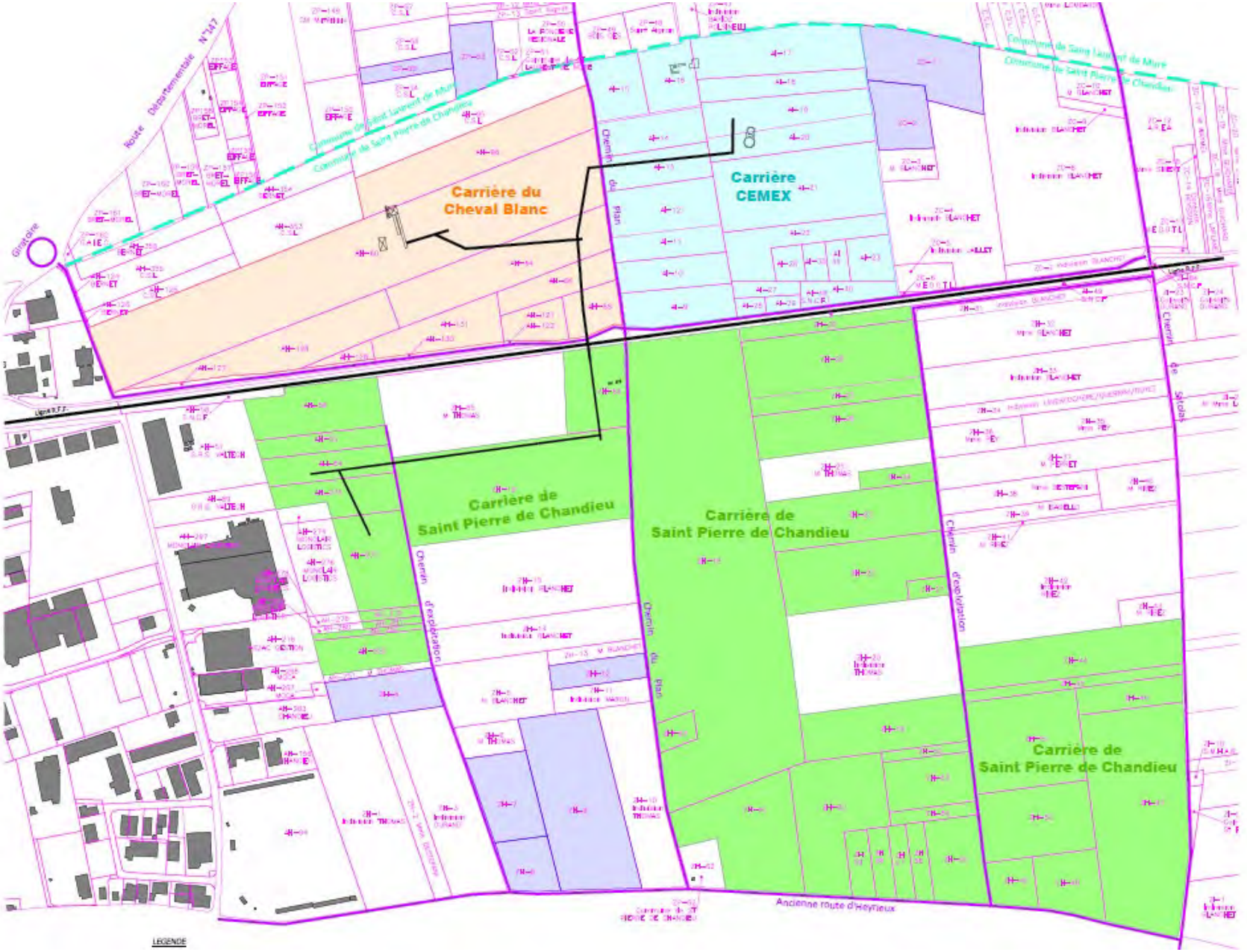
Surface : le site administratif et négoce est d'environ 3ha, les autres terrains nous appartiennent pour environ 5ha et 7ha.



c. Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu :

Société d'extraction et de remblaiement, Arrêté préfectoral datant de 2012 pour 30 avec une extraction de 510 000T/an. Société en participation (50% Cheval Blanc et 50% CEMEX). Cette carrière alimente la Carrière du cheval blanc en Tout Venant via des convoyeurs à bande et une passerelle au-dessus de la Voie SNCF. Cette Passerelle a été conçu pour une mise à 6 voies (obligation de la SNCF) dessous et celle-ci a été posé le 03 et 04/12/2014.

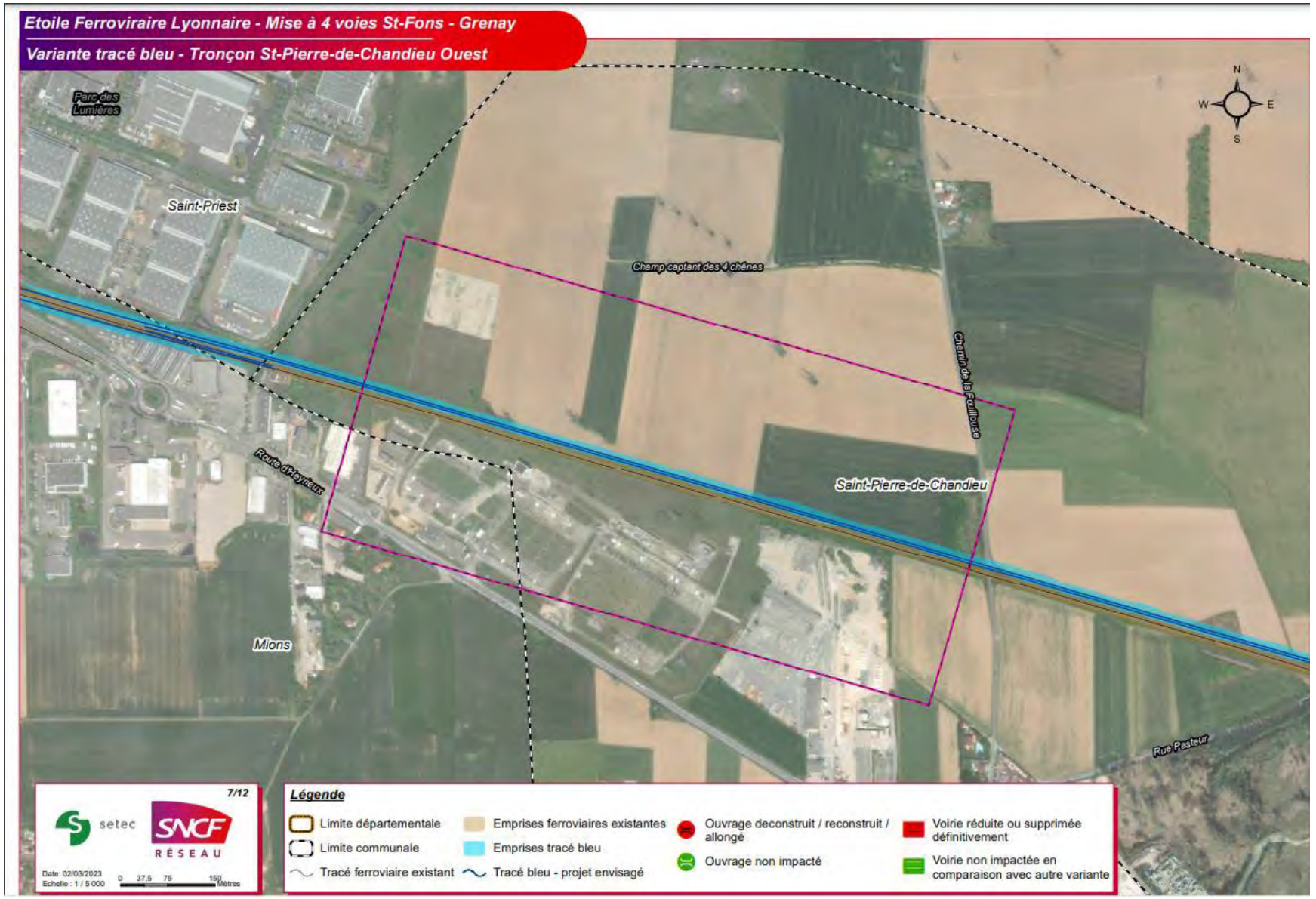
Situation : chemin du plan, 69780 Saint Pierre de Chandieu. En vert on constate l'emprise du site carrière de Saint pierre, avec une passerelle en place (voir photo dessous le plan)


Carrière du
Cheval Blanc
Carrière
CEMEX
Carrière de
Saint Pierre de Chandieu
Carrière de
Saint Pierre de Chandieu
Carrière de
Saint Pierre de Chandieu
Chemin d'exploitation
Chemin du Bief
Chemin d'exploitation
Ancienne route d'Heyrieux
Route Départementale N°147
Giratoire
LEGENDE

Le stock pile tampon sous la passerelle repose sur un tunnel béton qui reprend le tout venant et l’achemine jusqu’à notre installation de traitement.

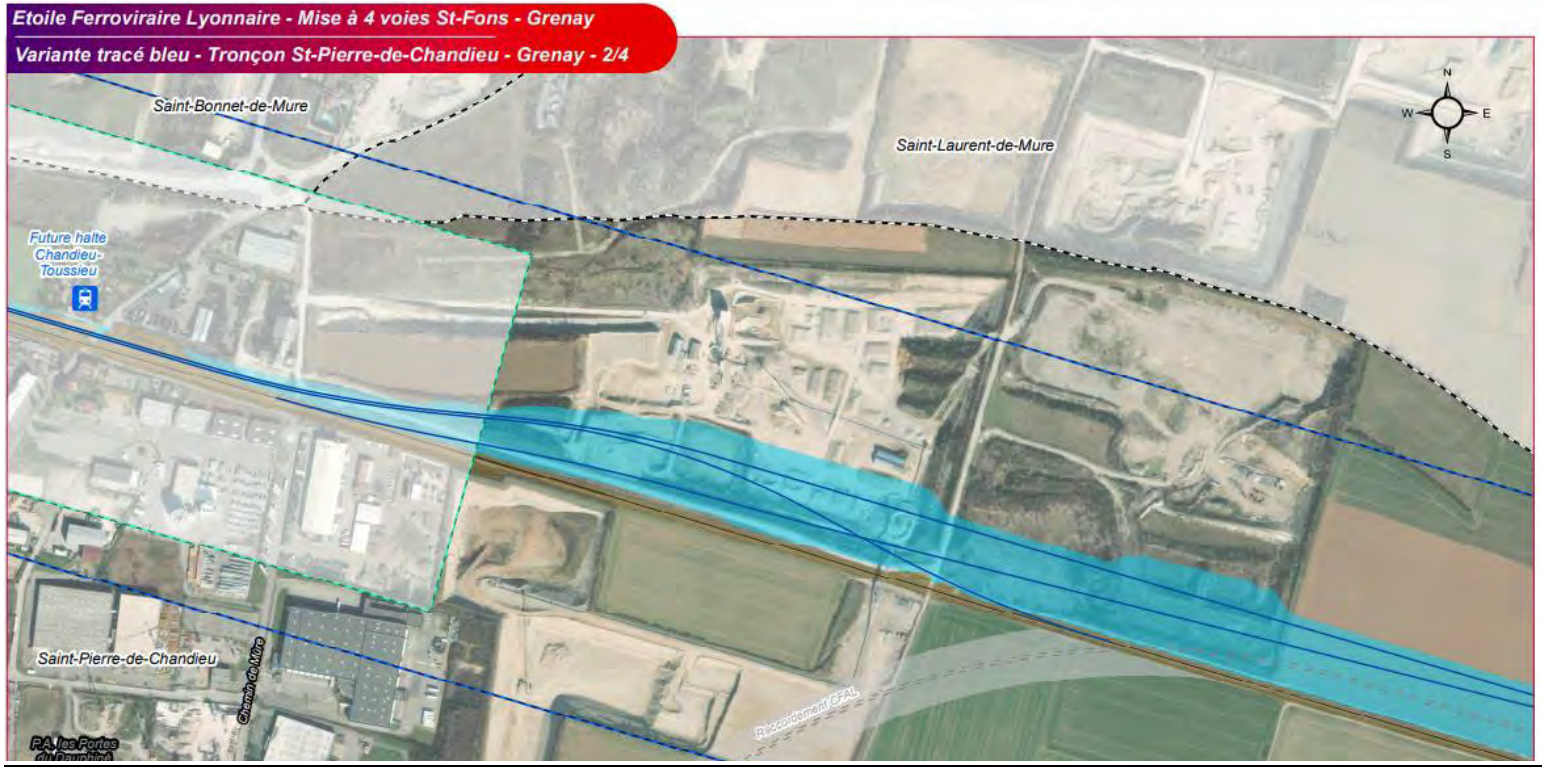
Présentation des deux Tracés SNCF :

- **Tracé Bleu :**
  - **a.** Site administratif : Pas d'incidence sur notre site administratif et négoce



b. <u>Site de production Cheval Blanc :</u> Incidence très conséquente, perte d'exploitation et de surface de stockage

- **i.** Nous perdons environ 8 HA
- **ii.** Plus de bassin de stockage de boues de lavage
- **iii.** Le puit d'alimentation entre les deux bassins est condamné, il faut en refaire un avec une autorisation
- **iv.** Le bassin de récupération des eux pluviales est perdu
- **v.** Plus de place de stockage des matériaux recyclés
- **vi.** Plus d'alimentation en tout venant de la carrière de sainte pierre avec l'infrastructure qui saute
- **vii.** La carrière du cheval blanc ne peut plus produire
- **viii.** Perte du gisement (tout venant) (1.8ha x 20m=360 000m3 soit 720 000T)
- **ix.** Perte de volume de remblais (1.8ha x 20m=360 000m3 soit 720 000T)
- x. Plus de réseau d'alimentation d'eau du Smharr
- xi. Perte de surface de stockage : 8HA – 1.8HA = 6.2HA ; la Surface de stockage est de 14.2HA aujourd'hui, demain 14.2-6.2= 8HA.
    1. On perd presque la moitié de notre surface de stockage
- xii. Modifier les Arrêtés préfectoraux pour changer les phasages d'exploitation et de remblaiement sur CCB.



Surface perdue total d’environ 8 Ha ci-dessous :

Perte du gisement et de remblaiement ci-dessous : 1.8HA

Surface de Stockage les Carrières du cheval blanc aujourd’hui : 14.2HA

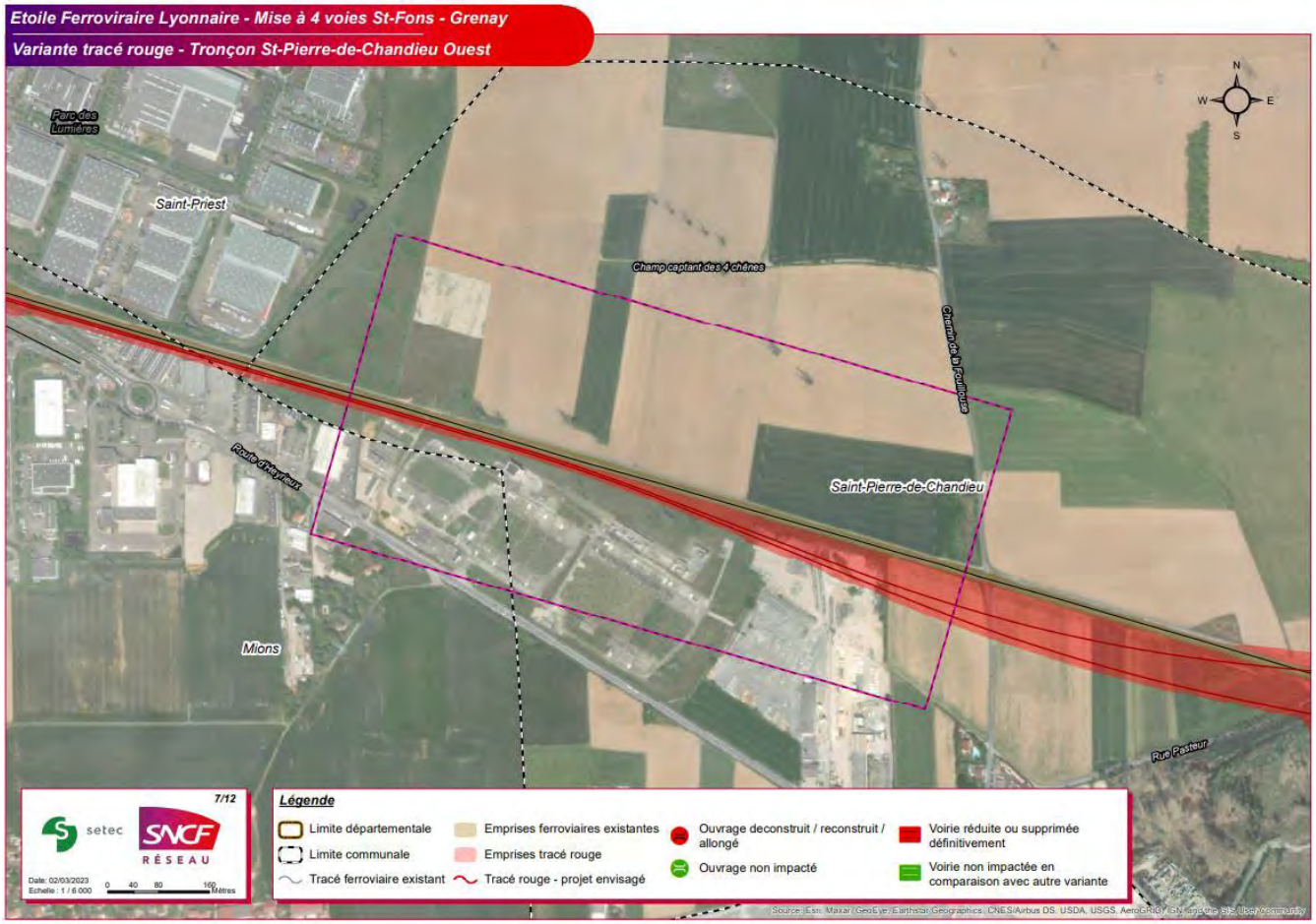
:

c. Site les Carrières de St Pierre de Chandieu : Aucune emprise sur les terrains, incidence conséquente pour
   i. Plus de passerelle pour acheminer le tout venant
   ii. Stock pile éliminé
   iii. Passage à niveau fermé, comment faire pour accéder et devoir remblayer (obligation de la DREAL suite à notre Arrêté préfectoral)
   iv. Modifier les Arrêtés préfectoraux pour changer les phasages d'exploitation et de remblaiement sur CSP

- **Tracé Rouge :**

a. Site administratif et négoce : Incidence très importante

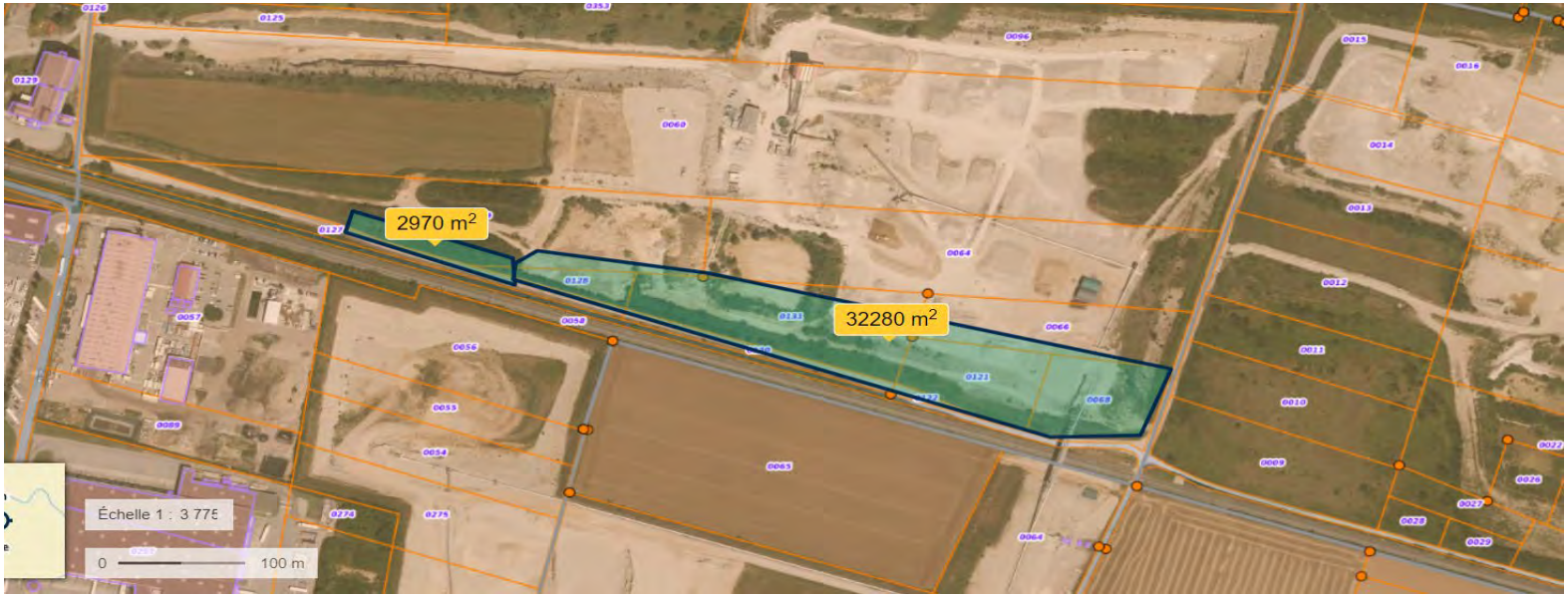
i. Perte d'environ 3.5HA de stockage de matériaux et notamment de notre plateforme de vente de végétaux



b. <u>Site de production Cheval Blanc :</u> Incidence très conséquente

- **i.** Nous perdons environ 3.5 HA
- **ii.** Diminution des bassins de stockage de boues de lavage
- **iii.** Le puit d'alimentation entre les deux bassins est condamné, il faut en refaire un avec une autorisation
- **iv.** Le bassin de récupération des eaux pluviales est perdu en partie
- **v.** Plus de place de stockage des matériaux recyclés
- **vi.** Plus d'alimentation en tout venant de la carrière de sainte pierre avec l'infrastructure qui saute
- **vii.** La carrière du cheval blanc ne peut plus produire
- **viii.** Perte du gisement (tout venant) (3000m2 x 20m=60 000m3 soit 120 000T)
- ix. Perte de volume de remblais (3000m2 x 20m=60 000m3 soit 120 000T)
- x. Plus de réseau d'alimentation d'eau du Smharr
- xi. Perte de surface de stockage : 3.5HA – 0.3 HA = 3.2HA ; la Surface de stockage est de 14.2HA aujourd'hui, demain 14.2-3.2= 11.2HA.
    1. On perd moins de surface que le bleu
- **xii.** Modifier les Arrêtés préfectoraux pour changer les phasages d'exploitation et de remblaiement sur CCB.

Surface de stockage perdu et du gisement + décharge (remblais) :

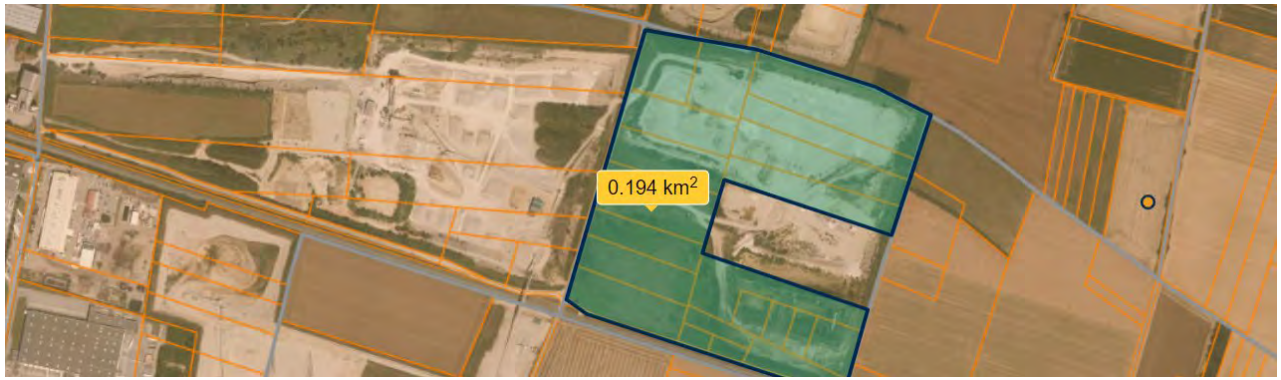


c. <u>Site les Carrières de St Pierre de Chandieu :</u> Emprise très conséquente

- **i.** Nous perdons environ 7.3HA
- **ii.** La Carrière de Saint Pierre ne peut plus extraire ni remblayer
- **iii.** Le local électrique, les locaux, le transformateur doit être déplacer
- **iv.** Plus d'alimentation en tout venant de la carrière de sainte pierre avec l'infrastructure qui saute
- **v.** Perte du gisement (tout venant) (7.3HA x 20m=1 460 000m3 soit 2 920 000T)
- vi. Perte de volume de remblais (7.3HAx 20m=1 460 000m3 soit 2 920 000T)
- vii. Plus de réseau d'alimentation d'eau du Smharr
- viii. Il faut trouver une solution pour alimenter cheval blanc et pouvoir remblayer avec des camions (passage à niveau qui ferme)
- ix. Modifier les Arrêtés préfectoraux pour changer les phasages d'exploitation et de remblaiement sur CSP

<u>Surface d'emprise sur Carrière de St Pierre :</u>

propriétaire des terrains ancienne Carrière CEMEX : Mr Dafflon ; surface de 19.5Ha



Emprise SNCF **Tracé rouge** Carrière Mr Dafflon : Environ 4.3HA

Emprise SNCF **Tracé Bleu** Carrière Mr Dafflon : Environ 5HA

50210 m2

Ville de
MIONS
CABINET DU **MAIRE**

Mions, le 25 mai 2023

SNCF RESEAU - DT AURA
Courrier arrivé le :
01 JUIN 2023
APP N° A2023-240

Téléphone : 04.72.23.62.46
Courriel : secretariatmaire@mions.fr
N/Ref. : MB-23/073

Objet : Mise à 4 voies St Fons-Grenay

M. Jean-François BORELLA
SNCF Réseau
78 rue de la Villette
69425 LYON cedex 03

Monsieur,

En réponse à votre mail du 24 mai dernier, je vous confirme qu'aucun habitant des quartiers de la Pesselière, des Etachères et de Leopha n'a reçu dans sa boîte aux lettres de flyer concernant le projet de l'étoile ferroviaire lyonnaise.

Vous avez pu constater de vous-même que les deux seules familles présentes à la réunion publique du 15 mai à Mions avaient été informées par un tract de l'association Apache.
Pour vos deux permanences effectuées en Mairie, une seule personne s'est présentée le 22 mai et aucune personne ne s'est présentée le 25 mai.

Comme je vous l'ai dit de vive voix lors de notre entrevue du 23 mai dernier, le contrôle de légalité n'était pas présent à l'atelier du 15 mai et aucun document, aucune étude, ne m'a été transmise sur la variante enterrée lors de cette soirée. Certes, la version enterrée apparaît dans les documents de concertation mais de manière lapidaire et avec un parti pris certain.
Il me semblait important, pour une totale transparence républicaine, de vous apporter ces éléments.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de nos plus respectueuses salutations.

Le Maire,
Conseiller métropolitain,

MAIRIE DE MIONS
69780 RHÔNE

Claude Cohen

LES CARRIÈRES DE SAINT-PIERRE DE CHANDIEU
Société par actions simplifiée au capital de 37.000 €uros
Siège social : Le Cheval Blanc – RD 518
69780 SAINT-PIERRE DE CHANDIEU
SIREN : 499.282.291 RCS LYON
Tél. 04.42.24.45.24

SNCF DIRECTION GÉNÉRALE CLIENTS ET SERVICES DIRECTION TERRITORIALE AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
PÔLE PROSPECTIVE ET EMERGENCE
78 rue de la Villette
69425 LYON Cedex 3

À l'attention de Mme. ULRICH-MICHEL Catherine

Lettre Recommandée avec Avis de Réception n° 2C 167 234 0741 5

E.mail : yvan.pascoletti@cemex.com
N./Réf.: YP – 23.093
Objet : Projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay
Impact sur le site LES CARRIERES DE SAINT-PIERRE DE CHANDIEU
P.J.: 1 Arrêté Préfectoral

Saint-Pierre-de-Chandieu, le jeudi 1er juin 2023

Madame,

Dans le cadre de la première phase de concertation publique liée au projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay qui s'est tenue entre le 24 avril et le 4 juin 2023, nous vous faisons parvenir ce courrier afin de mettre en évidence le fait que ce projet aura un impact direct sur l'activité de notre société.

En effet, la société LES CARRIERES DE SAINT PIERRE DE CHANDIEU exploite une carrière de sable et graviers sur la commune de Saint-Pierre de-Chandieu aux lieux-dits « Les Quinonières » et « La Forêt de l'Aigue ». L'exploitation de ce site est autorisée par Arrêté Préfectoral en date du 16 juillet 2012 pour une durée de 30 ans.

Le projet de mise à 4 voies, et plus particulièrement « la variante rouge » du tracé, induira pour notre activité la perte de plusieurs millions de tonnes de gisement exploitable et remblayable. De plus, la réalisation de cette variante compromettra les possibilités de développement du site sur des terrains dont la maîtrise est d'ores et déjà détenue par notre société. Enfin, ce projet grèvera notre société de multiples contraintes d'ordre technique, juridique, administratif et économique et pour lesquelles une prise en compte nous paraît indispensable.

Nous sollicitons donc un échange préalable avec vos services afin de définir les modalités de compatibilité, ou à défaut de compensation, entre notre activité et votre projet.

Dans cette attente, nous restons à votre disposition,
Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de notre considération distinguée.

Président
Philippe NYKOLYSZYN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU RHONE

Direction départementale
de la protection des populations

Service protection de l'environnement
Pôle installations classées et environnement

Dossier suivi par Marie-Christine BENINCASA
☏ : 04 72 61 37 35
✉ : marie-christine.benincasa@rhone.gouv.fr

Lyon, le 16 JUIL. 2012

ARRETE

autorisant la société CEMEX GRANULATS RHONE MEDITERRANEE à poursuivre l'exploitation de la carrière lieu-dit "Les Quinonières" à SAINT-PIERRE DE CHANDIEU et à exploiter des installations de traitement de matériaux

Le Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Sud-Est
Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Officier de la Légion d'Honneur,

VU le code minier ;

VU le code du patrimoine, partie réglementaire, livre V, titre III ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L 512-2 et R 512-26 à R 512-30 ;

VU la loi n° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement, dite «Grenelle 2», et notamment ses dispositions visant à réduire la consommation de terres agricoles et à promouvoir une agriculture durable ;

VU la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche, et notamment ses dispositions visant à lutter contre la consommation de terres agricoles ;

VU l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié relatif aux exploitations de carrière et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières ;

VU l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement ;

VU l'arrêté ministériel du 9 février 2004 modifié relatif à la détermination du montant des garanties financières de remise en état des carrières prévues par la législation des installations classées ;

VU l'arrêté ministériel du 20 novembre 2009 portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône-Méditerranée et arrêtant le programme pluriannuel de mesures ;

VU le plan régional d'élimination des déchets dangereux Rhône-Alpes (PREDD) approuvé par le conseil régional les 21 et 22 octobre 2010 ;

VU l'arrêté inter-préfectoral n° 2008-2834 du 30 juin 2008 portant approbation du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise ;

VU l'arrêté inter-préfectoral n° 2009-4049 du 24 juillet 2009 portant approbation du schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Est Lyonnais (SAGE) ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2001-2254 du 18 juillet 2001 portant approbation du schéma départemental des carrières ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2003-2318 du 3 décembre 2003 portant approbation de la révision du plan de gestion des déchets ménagers et assimilés dans le département du Rhône ;

VU l'arrêté préfectoral n° 982-89 du 3 juillet 1989 modifié autorisant la société DAFFLON à exploiter une carrière à ciel ouvert, de sables et graviers, pour une durée de 20 ans, sur le territoire de la commune de SAINT-PIERRE DE CHANDIEU, lieu-dit «Les Quinonières» d'une superficie globale approximative de 23 ha 3a 40ca ;

VU l'arrêté préfectoral n° 20-92 du 8 janvier 1992 autorisant la société MORILLON CORVOL à se substituer à la société DAFFLON pour l'exploitation de la carrière de SAINT-PIERRE DE CHANDIEU, lieu-dit «Les Quinonières» ;

VU l'arrêté préfectoral du 22 octobre 1992 autorisant la société MORILLON CORVOL à exploiter une installation de broyage, concassage, criblage de sables et graviers sur le territoire de la commune de SAINT-PIERRE DE CHANDIEU, au lieu-dit «Les Quinonières» ;

VU l'arrêté complémentaire du 16 août 1999 autorisant la société MORILLON CORVOL RHONE MEDITERRANEE à reprendre l'exploitation d'une carrière située au lieu-dit «Les Quinonières» à SAINT-PIERRE DE CHANDIEU ;

VU l'arrêté préfectoral du 5 mars 2007 imposant des prescriptions complémentaires à la société MORILLON CORVOL RHONE MEDITERRANEE pour l'exploitation de la carrière située au lieu-dit «Les Quinonières» à SAINT-PIERRE DE CHANDIEU ;

VU la demande d'autorisation présentée le 03 février 2009 complétée en dernier lieu le 16 août 2011 par la société CEMEX GRANULATS RHONE MEDITERRANEE en vue de poursuivre l'exploitation d'une carrière de matériaux alluvionnaires au lieu-dit "Les Quinonnières" à SAINT-PIERRE DE CHANDIEU et d'exploiter des installations de traitement de matériaux ;

VU l'avis technique de classement en date du 17 octobre 2011 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, service chargé de l'inspection des installations classées ;

VU l'avis de l'autorité environnementale formulé le 8 novembre 2011 sur le dossier de demande d'autorisation précité ;

VU les résultats de l'enquête publique à laquelle Mme Elisabeth BAUDON-GELBER, désignée en qualité de commissaire enquêteur, a procédé du 30 janvier au 29 février 2012 inclus ;

VU la délibération en date du 02 février 2012 du conseil municipal de SAINT-BONNET DE MURE ;

VU la délibération en date du 23 février 2012 du conseil municipal de SAINT-PIERRE DE CHANDIEU ;

VU la délibération en date du 29 février 2012 du conseil municipal de SAINT-PRIEST;

VU ensemble le courrier en date du 6 décembre 2011 ainsi que les arrêtés de la direction régionale des affaires culturelles de Rhône-Alpes en date des 27 janvier et 14 mars 2012 portant prescription de diagnostic archéologique sur le terrain faisant l'objet de la demande susvisée ;

VU l'avis en date du 20 décembre 2011 de la direction de la sécurité et de la protection civile ;

VU l'avis en date du 22 décembre 2011 de l'agence régionale de santé Rhône-Alpes ;

VU l'avis en date du 6 janvier 2012 du service départemental d'incendie et de secours ;

VU l'avis en date du 10 janvier 2012 de la Chambre d'agriculture du Rhône ;

VU l'avis du 13 janvier 2012 de la Commission locale de l'eau (SAGE) de l'Est Lyonnais complété le 27 février 2012 ;

VU l'avis en date du 17 janvier 2012 du Réseau Ferré de France ;

VU l'avis en date du 23 janvier 2012 de la direction départementale des territoires ;

VU l'avis en date du 3 février 2012 du Conseil général du Rhône ;

VU l'avis favorable en date du 5 avril 2012, sous conditions, de l'expert délégué de la commission flore du Conseil national de Protection de la Nature ;

VU l'avis favorable, en date du 9 avril 2012, sous conditions, de l'expert délégué de la Commission faune du Conseil national de Protection de la Nature ;

VU le rapport de synthèse en date du 24 mai 2012 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, service chargé de l'inspection des installations classées ;

VU l'arrêté préfectoral en date du 6 juin 2012 autorisant la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées, la destruction de spécimens d'espèces animales protégées, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées, la capture ou l'enlèvement de spécimens d'espèces animales protégées, par la société CEMEX GRANULATS RHONE MEDITERRANEE ;

VU l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites – formation spécialisée des carrières - exprimé dans sa séance du 27 juin 2012 ;

CONSIDERANT que, afin de répondre aux besoins en matériaux alluvionnaires, la société CEMEX GRANULATS RHONE MEDITERRANEE souhaite poursuivre l'exploitation de la carrière située lieu-dit «Les Quinonières» en conservant le périmètre précédemment autorisé, soit 23 ha, avec une production maximale de 50 000 t/an de graves sableuses, pendant 30 ans, remise en état comprise ;

CONSIDERANT que les activités exercées par la Société CEMEX GRANULATS RHONE MEDITERRANEE sur le site de la carrière de SAINT-PIERRE DE CHANDIEU sont subordonnées à l'obtention d'une autorisation préfectorale au titre de la rubrique n° 2510-1 et 2515-1 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement ;

CONSIDERANT qu'en vue de prévenir les risques et nuisances potentiels présentés par ses installations, l'exploitant met ou mettra en œuvre les dispositions suivantes :

■ ***S'agissant de l'impact sur la circulation et les infrastructures***

Les mesures de réduction d'impact permettant la diminution du trafic sont les suivantes :

- le transport, sans emprunter la RD 318, de 25 000 tonnes par an de granulats par camions sur la zone industrielle du secteur, permet d'éviter 8 camions par jour sur celle-ci,
- la mise en place d'un double fret sur les camions (aller avec des remblais et retour avec des granulats) avec l'objectif de faire passer de 0% aujourd'hui à 100% en 2013, le nombre de camions de remblais réemployés pour le transport de granulats ;

■ ***S'agissant de l'impact sur l'agriculture***

- les techniques de remise en état agricole s'inspireront des recommandations existantes et de l'expertise agronomique pour permettre de bonnes potentialités,
- parmi l'ensemble des surfaces rendues à l'agriculture, il est prévu d'aménager, sur 16,6 ha, une agriculture diversifiée, avec des pratiques raisonnées,
- le remblaiement de la moitié sud jusqu'au niveau du terrain naturel permet de restituer à l'agriculture une surface identique à l'origine ;

En ce qui concerne la protection des eaux souterraines

- des mesures préventives matérielles : rétention sous les stockages de liquides polluants, y compris sur les installations de traitement fixes et mobiles ; aires de lavage des engins avec traitement des effluents par décanteur-deshuileur ; aire de stationnement des engins étanche avec traitement des eaux pluviales par décanteur-déshuileur ; dispositif d'assainissement non collectif conforme à la réglementation,
- des mesures organisationnelles : entretien et ravitaillement des engins sur aire étanche, avec capacité de rétention ; stationnement des engins sur une aire étanche, présence d'un kit absorbant dans les engins et formation du personnel à son utilisation ;

■ ***Sur la question de l'impact faunistique et floristique***

En vue d'éviter et de réduire l'impact, les mesures suivantes sont prises :

- le maintien des haies au sud,
- l'utilisation de clôtures non électriques et utilisations de piquets en bois,
- la mise en défense des zones de nidification d'oiseaux repérées, du 1er mars au 30 septembre,

Les mesures compensatoires aux impacts résiduels prévues sont :

- la création et l'entretien de 3 mares temporaires,
- la création de front artificiel sableux,
- la création de 2 km de zones de régulation écologique (bandes herbeuses) correspondant à environ 1,5 ha,
- la création de 0,7 km de haies arbustives et arborées en périphérie de certaines cultures et en hauteur de talus herbeux,
- l'implantation et entretien d'un linéaire d'environ 430 m de fossés sur les parcelles à vocation compensatoire,
- la création de talus enherbés (1,4 km et 3 ha),
- la mise en place d'une agriculture diversifiée alliant cultures précoces, tardives et jachères tout en instaurant une rotation,
- la limitation des intrants de type matières nutritives et produits phytocides et biocides,
- la création de front artificiel sableux pour l'hirondelle des rivages ;

Pendant et après l'exploitation, un encadrement au travers des actions suivants est prévu avec:

- le recensement par écologue préalablement aux travaux si ceux-ci débutent après mars,
- la formation et sensibilisation du personnel à la reconnaissance et à la préservation des espèces protégées,
- un audit durant les travaux pour contrôler l'absence de destruction d'espèces protégées et également après les travaux, pour vérifier l'efficacité des mesures de réduction d'impact

S'agissant de l'impact paysager

En vue de réduire cet impact :

- les abords du chemin du Plan seront aménagés de manière à masquer la carrière, par réfection et amélioration d'un merlon doublé d'une haie,
- la hauteur des merlons de stériles et de terres végétales stockés au niveau du terrain naturel sera limitée à 2,5 m pour éviter toute excroissance dans le paysage et les merlons devant rester en place plusieurs mois ou années seront ensemencés rapidement, à la fois pour des raisons esthétiques et pour prévenir l'apparition de plantes invasives
- après remise en état, les haies seront maintenues, les merlons enlevés et la carrière entièrement vegetalisée ;

S'agissant de la protection de l'air

Pour limiter l'émission en poussières, est prévu:

- l'arrosage des pistes, couverture par un enrobé de la voie d'entrée/sortie de la carrière et aire de bâchage,
- la micro-pulvérisation d'eau aux points sensibles de l'installation de traitement, capotage des tapis convoyeurs et des cribles pour les produits concassés et brumisation du stock de sable fin ;

CONSIDERANT, de plus, que les dispositions spécifiées dans le présent arrêté, notamment celles destinées à la protection de l'eau et de l'air, à la lutte contre le bruit et celles visant à la réduction d'impact sur la faune, la flore, le paysage et l'agriculture ainsi que sur la circulation routière, sont de nature à permettre l'exercice de cette activité en compatibilité avec son environnement ;

CONSIDERANT dès lors que les intérêts mentionnés aux articles L 211-1 et L 511-1 du code de l'environnement susvisé sont garantis par l'exécution de ces prescriptions ;

CONSIDERANT, par ailleurs, que la demande présentée par la société CEMEX GRANULATS RHONE MEDITERRANEE est compatible, d'une part avec le schéma départemental des carrières et, d'autre part avec le SDAGE et le SAGE de l'Est Lyonnais précités ;

CONSIDERANT également que ledit projet répond aux préconisations du protocole de partenariat entre la chambre d'agriculture et l'UNICEM signé le 5 mai 2012 et aux préconisations mises en place autour dudit projet;

CONSIDERANT dans ces conditions qu'il peut être réservé une suite favorable à la demande d'autorisation présentée par la société CEMEX GRANULATS RHONE MEDITERRANEE en vue de poursuivre l'exploitation de la carrière de matériaux alluvionnaires, lieu-dit «Les Quinonières» à SAINT-PIERRE DE CHANDIEU et d'exploiter des installations de traitement de matériaux ;

SUR la proposition du directeur départemental de la protection des populations ;

ARRÊTE

TITRE I
DONNEES GENERALES

Article 1 : Bénéficiaire et portée de l'autorisation

Exploitant titulaire de l'autorisation

La société CEMEX GRANULATS RHÔNE MEDITERRANEE dont le siège social est situé 2, rue de Verseau – ZONE Silic – 94 583 RUNGIS CEDEX, est autorisée, sous réserve du strict respect des prescriptions du présent arrêté, à exploiter une carrière de matériaux alluvionnaires (sables et graviers), située au lieu-dit «Les Quinonières» sur la commune de Saint-Pierrede -Chandieu, ainsi que les activités désignées ci-après :

DESIGNATION DES INSTALLATIONS	VOLUME DES ACTIVITES	RUBRIQUE DE LA NOMENCLATURE	CLASSEMENT
EXPLOITATION DE CARRIERES	Tonnage annuel maximum extrait de 50 000 t/an	2510.1	AUTORISATION
BROYAGE, CONCASSAGE, CRIBLAGE (...) DE PIERRES, CAILLOUX, ET AUTRES PRODUITS MINERAUX NATURELS (...)	Puissance installée : 989kW	2515.1	AUTORISATION

Puissance installée de l'ensemble des machines concourant au fonctionnement des installations (hors puissance des engins mobiles) : @ installation fixe + convoyeurs = 989 kW			
STATION DE TRANSIT DE PRODUITS MINERAUX	STOCK DE 60 000 M3 DE TOUT VENANT EN PROVENANCE D'UNE CARRIERE VOISINE	2517.2	DECLARATION
DEPOT DE LIQUIDES INFLAMMABLES DE 2EME CATEGORIE • Une citerne de GNR de 5 m^3 Volume équivalent Total : 5 m3 x coefficient 1/5 = 1 m3	Volume équivalent total : 1 m^3	1432.2.	NON CLASSE
STATIONS-SERVICE : Installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur **Installation de distribution de GNR** (coefficient 1/5) Volume annuel de carburant distribué : 87 m^3, soit 17,4 m^3 en capacité équivalente	Volume annuel équivalent : 17,4 m^3	1435	NON CLASSE
ATELIER DE REPARATION ET D'ENTRETIEN atelier de 150 m^2	Surface totale : 150 m^2	2930.1	NON CLASSE

Modifications et compléments apportés aux prescriptions des actes antérieurs

Les prescriptions des arrêtés suivants sont supprimées :

- arrêté préfectoral n°982-89 du 3 juillet 1989 fixant pour 20 ans l'autorisation d'exploiter la carrière sur une surface de 23,03 ha jusqu'à la profondeur de 20 m en dessous du terrain naturel,
- arrêté préfectoral n°20-92 du 8 janvier 1992 autorisant le changement d'exploitant de la carrière au profit de la société Sablières et Entreprises MORILLON CORVOL,
- arrêté préfectoral du 22 octobre 1992 autorisant la société MORILLON CORVOL à exploiter une installation de concassage-criblage-lavage de granulats au lieu-dit «Les Quinonières» à Saint-Pierre de Chandieu,
- arrêté préfectoral du 10 juin 1999 fixant les modalités et les montants des garanties financières de la carrière pour les périodes 1999 à 2009,
- arrêté préfectoral du 16 août 1999 autorisant le changement d'exploitant de la carrière au profit de la société MORILLON CORVOL RHÔNE MEDITERRANEE,
- arrêté préfectoral complémentaire du 13 juin 2006 modifiant les conditions d'exploitation et de réaménagement de la carrière,
- arrêté préfectoral du 5 mars 2007 imposant les prescriptions complémentaires relatives au remblaiement de la carrière,

- arrêté préfectoral du 21 août 2009 modifiant le tableau des activités classées de l'arrêté du 22 octobre 1992 pour les installations de traitement exploitées par la société CEMEX GRANULATS RHÔNE MEDITERRANEE

La société CEMEX GRANULATS RHÔNE MEDITERRANEE est tenue de respecter, pour l'exploitation de ces installations, les prescriptions techniques contenues dans les articles 2 et suivants du présent arrêté.

Article 2 : Caractéristiques de l'autorisation

Les installations doivent être implantées, exploitées et remises en état conformément aux plans et données contenus dans le dossier de demande d'autorisation en date de novembre 2011 en tout ce qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions du présent arrêté.

Les prescriptions du présent arrêté sont applicables immédiatement à l'exception de celles pour lesquelles un délai est explicitement prévu.

Les parcelles concernées par l'extraction des granulats et l'installation de traitement sont les suivantes :

Commune, lieu-dit et section	Numéro de parcelle	Surface (m²)
Commune de Saint-Pierre de Chandieu Lieu-dit «Les Quinonières» Section AI	9	11 855
	10	10 357
	11	8 796
	12	15 458
	13	11 218
	14	11 048
	15	9 867
	16	10 123
	17	22 846
	18	10 958
	19	15 515
	20	12 937
	21	35 420
	22	14 389
	23	5 805
	24	2 563
	25	2 628
	26	3 227
	27	3 085
	28	1 571
	29	1 562
	30	6 095
	Total	**230 340 m²**

Un plan parcellaire donnant les limites du site autorisé est joint en **annexe 1**. Toute activité liée à la carrière est interdite en dehors de ce périmètre, notamment le stockage de matériaux.

L'autorisation est accordée **pour une durée de 30 ans à compter de la notification du présent arrêté,** remise en état inclue. Elle est accordée sous réserve des droits des tiers et n'a d'effet que dans les limites du droit à propriété du bénéficiaire et des contrats de fortage dont il est titulaire à la date de notification du présent arrêté.

La présente autorisation vaut pour une exploitation de sables et graviers, devant conduire à un aménagement conforme aux plans de phasage présentés dans le dossier de demande d'autorisation et joints au présent arrêté, en **annexe 2**. Les réserves estimées exploitables sont d'environ 2 millions de tonnes de graves sableuses environ.

Le tonnage annuel maximum extrait autorisé est de 50 000 t par an.

Les parcelles devant faire l'objet d'une extraction au titre du présent arrêté sont les suivantes : 13 pour partie, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21.

Les matériaux extraits de la carrière sont uniquement destinés à des usages nobles, et doivent à ce titre faire l'objet d'un traitement avant utilisation.

La cote limite d'exploitation en profondeur est de 230 m NGF sur les parcelles restants à exploiter.

TITRE II
REGLEMENTATIONS GENERALES

Article 3 : Réglementation générale

L'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières est applicable aux installations objets du présent arrêté.

Les compresseurs d'air équipant les installations de traitement sont exploités conformément à l'arrêté du 15 mars 2000 modifié, relatif à l'exploitation des équipements sous pression.

Article 4 : Police des carrières

L'exploitant est également tenu de respecter les dispositions prescrites par :

1. les articles L.175-3, L.175-4, L.152-1 du code Minier,
2. le code du travail complété, ou adapté, pour sa partie 4 (santé et sécurité au travail) par le texte cité en 3.
3. le décret n°80-331 du 7 mai 1980 modifié portant Règlement Général des Industries Extractives,

Le titulaire de l'autorisation d'exploiter doit déclarer au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement :

- le nom de la personne physique chargée de la direction technique des travaux,
- les entreprises extérieures éventuellement chargées de travaux et de tout ou partie de l'exploitation.

Il rédige par ailleurs le document de sécurité et de santé, les consignes, fixe les règles d'exploitation, d'hygiène et de sécurité. Il élabore les dossiers de prescriptions visés par les textes.

Il porte le document de sécurité et de santé, les consignes et dossiers de prescriptions à la connaissance du personnel concerné ou susceptible de l'être et des entreprises extérieures visées ci-dessus, les tient à jour, et réalise une analyse annuelle portant sur leur adéquation et sur leur bonne application par le personnel.

Une formation à l'embauche et une formation annuelle adaptées sont assurées à l'ensemble du personnel.

Le bilan annuel des actions menées dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement, la liste des participants à ces actions et formations est tenu à la disposition de la DREAL.

Article 5 : Clôtures et barrières

Une clôture solide et efficace, entretenue pendant toute la durée de l'autorisation doit être installée sur le pourtour du périmètre sollicité en renouvellement.

L'entrée du site autorisé est matérialisée par un dispositif mobile, interdisant l'accès en dehors des heures d'exploitation.

Article 6 : Dispositions particulières

6.1 - Information du public

L'exploitant est tenu de mettre en place sur chacune des voies d'accès au site des panneaux indiquant en caractères apparents :

- l'identification de l'installation (objet des travaux),
- la raison sociale et l'adresse de l'exploitant,
- le numéro et la date du présent arrêté,
- les jours et heures d'ouverture,
- la mention « interdiction d'accès à toute personne non autorisée »,
- le numéro de téléphone de la gendarmerie ou de la police, et des services départementaux d'incendie et de secours,
- le numéro de téléphone permettant au public de joindre un salarié responsable de la société, en cas de nuisances,
- l'adresse de la mairie où le plan de remise en état du site peut être consulté.

Les panneaux sont en matériaux résistants, les inscriptions sont inaltérables.

6.2 - Bornage

L'exploitant est tenu de placer :

- des bornes en tous les points nécessaires pour déterminer le périmètre de l'autorisation,
- des bornes de nivellement afin de s'assurer du respect des profondeurs d'exploitation autorisées.

Ces bornes doivent demeurer en place jusqu'à l'achèvement des travaux d'exploitation et de remise en état du site.

6.3 - Accès à la carrière

L'accès à la voirie publique, depuis la carrière, est aménagé de telle sorte qu'il ne crée pas de risque pour la sécurité publique.

L'accès à la carrière est contrôlé durant les heures d'activité, et en dehors des heures ouvrées, cet accès est interdit.

En cas de gardiennage des installations, l'exploitant établit une consigne sur la nature et la fréquence des contrôles que doit assurer le personnel de gardiennage, formé aux risques générés par la carrière et ses installations associées.

6.4 – Dossier préalable aux travaux d'extraction

Préalablement à l'extraction des matériaux proprement dite, l'exploitant est tenu d'adresser au Préfet un dossier préalable aux travaux d'extraction, en trois exemplaires, comprenant :

- le document établissant la constitution des garanties financières visé à l'article 21 du présent arrêté ;
- les documents attestant de l'exécution des mesures prévues à l'article 4 du présent arrêté ;

6.5 – Travaux préliminaires à l'exploitation

Préalablement à l'exploitation du gisement, l'exploitant devra avoir réalisé les travaux et satisfait aux prescriptions mentionnées aux articles 4, 5, 6.1 à 6.4.

6.6 – Moyens de pesée

A proximité de l'accès principal à la carrière, sont implantés des dispositifs de pesée des granulats et des remblais, munis d'une imprimante (ou dispositif enregistreur équivalent) permettant de mesurer le tonnage des granulats et remblais entrant ou sortant de l'installation. Le système de pesage est conforme à un modèle approuvé et contrôlé périodiquement en application de la réglementation relative à la métrologie légale.

6.7 – Préservation des chemins inscrits au plan départemental de promenade et de randonnée (PDIPR)

Durant l'exploitation de la carrière, et notamment lors des travaux d'implantation des convoyeurs, l'exploitant veille à maintenir sur le chemin du Plan, les poteaux directionnels et les balisages peinture.

Dans le cas où ce chemin serait coupé, l'exploitant doit prendre à sa charge la réalisation d'un itinéraire de contournement équipé et balisé suivant la charte du PDIPR puis, après exploitation et remise en état du site, assurer le rétablissement des itinéraires et les modifications des équipements.

6.8 – Prise en compte du tracé CFAL Nord

L'exploitant se rapproche de Réseau Ferré de France qui mènera une étude géotechnique au droit du passage du CFAL dans l'emprise de la carrière, afin de connaître la stabilité des matériaux déjà mis en place entre 230 m NGF et 240 m NGF. En fonction des résultats de cette étude, il mettra en place un remblaiement en respectant les préconisations qui seront fournies par RFF

TITRE III
EXPLOITATION

Article 7 : Dispositions particulières d'exploitation

7.1 - Décapage des terrains

La découverte de la terre végétale a déjà été effectuée sur les emplacements restants du gisement.

La terre végétale et les stériles sont stockés séparément en attendant d'être utilisés pour la remise en état du site. L'exploitant prévient l'apparition d'ambroisie de ces stocks, et le phénomène d'érosion, en ensemençant ces terres immédiatement après leur mise en place, par d'autres espèces indigènes.

La hauteur des merlons de terre végétale est limitée à 2,5 mètres. La hauteur des stockages de stériles ne doit pas dépasser une cote égale à 2,5 mètres au dessus du terrain naturel, pour limiter leur impact visuel. La hauteur des stockages de stériles pourra être être augmentée sous réserve que l'analyse des impacts paysagers du plan de gestion des déchets inertes mentionné ci-dessous ne démontre pas d'impact négatif.

Les merlons de terre végétale, ainsi que les merlons de stériles sont disposés soit sur les bandes périphériques de 10 m, soit sur des zones non exploitables, soit en fond de fouille ou bien immédiatement remobilisés pour le réaménagement à l'avancement.

Prioritairement, les terres végétales et stériles sont utilisés en premier lieu, pour la constitution des merlons paysagers sur les secteurs exploités exposés à la vue depuis les sentiers et voies environnantes, puis remobilisés pour le réaménagement à l'avancement, et en dernier lieu stockés sous forme de merlons.

A cet effet, l'exploitant transmet à l'inspection des installations classées, préalablement aux travaux d'extraction, une actualisation de son plan de gestion des déchets inertes, en indiquant le phasage mettant en valeur la remobilisation à l'avancement des terres végétales et stériles, et localisant leurs stocks.

Les stockages de terre végétale ne doivent pas être déplacés ni rechargés par-dessus, avant leur remise en place définitive. Leur forme est bombée avec une légère pente permettant le drainage naturel.

7.2 - Patrimoine archéologique

Lorsque des prescriptions archéologiques ont été édictées par le préfet de région en application du décret n°2004-490 du 3 juin 2004, pris pour l'application de la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 et relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, la réalisation des travaux est subordonnée à l'accomplissement préalable de ces prescriptions.

Toute découverte de vestiges archéologiques doit être signalée sans délai à la Mairie, à la Direction Régionale des Affaires Culturelles, avec copie à l'Inspection des installations classées.

Le cas échéant, la durée de validité de l'autorisation peut être prolongée à concurrence du délai d'exécution des prescriptions archéologiques édictées par le préfet de région en application du décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 pris pour l'application de la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 modifiée et relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

7.3 – Épaisseur d'extraction

La cote limite d'exploitation en profondeur est de 230 m NGF.

L'épaisseur d'extraction varie entre 20 et 23 m, par rapport au terrain naturel.

7.4 – Conduite de l'exploitation

L'exploitation est conduite en 5 phases successives de durée variable (les plans de phasage d'extraction et de remblaiement sont joints en **annexe 2**).

Phase 1 : 3,5 ans

La zone sablonneuse à la cote 250 m NGF à l'est de l'emprise est extraite au chargeur, jusqu'à la cote 240 m NGF.

Une partie ouest de l'emprise est remblayée jusqu'à la cote du terrain naturel (250 m NGF)

Phase 2 : 7 ans

Les stocks de produits finis situés sur la partie sud du quart nord-est sont déplacés plus au nord.

Le gisement est extrait sur la partie sud du quart nord-est, jusqu'à la cote 230 m NGF

Le quart sud-est de la carrière est remblayé partiellement par les fines de décantation et matériaux inertes (bassins des boues de décantation)

Phase 3 : 7 ans

Les stocks de produits finis situés au nord-est sont déplacés vers le sud, sur la partie extraite

Le gisement est extrait sur la partie nord-est, jusqu'à la cote 230 m NGF

Le quart sud-est de la carrière est remblayé partiellement par les fines de décantation et matériaux inertes (bassins des boues de décantation)

Phase 4 : 12 ans

L'installation de traitement de matériaux, située dans le quart nord-ouest de l'emprise, est démontée, et remplacée par une nouvelle installation de matériaux de même capacité, située dans le quart nord-est.

Les matériaux situés sur le quart nord-ouest de l'emprise sont exploités jusqu'à la cote 230 m NGF.

Le quart sud-est de la carrière est remblayé partiellement par les fines de décantation et matériaux inertes (bassins des boues de décantation)

Phase 5 : 6 mois

Les installations de traitement sont démantelées et retirées.

Sur la moitié sud, le remblaiement est complété jusqu'au niveau du terrain naturel (250 m NGF). A la fin de cette opération, les parcelles suivantes sont remblayées jusqu'au niveau du terrain naturel : 9, 10, 11, 12, 13 pp, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.

L'ensemble des terrains est remis en état pour une vocation agricole. La cote définitive est d'environ 250 m NGF sur les parcelles remblayées, et d'environ 230 m NGF sur celles non remblayées.

7.5 – Distances limites et zones de protection

L'accès aux zones dangereuses des travaux d'exploitation est interdit par une clôture efficace ou tout autre dispositif équivalent et le danger est signalé par des pancartes. Tel est le cas notamment autour des bassins de décantation de boues.

Le bord de l'excavation est maintenu à une distance horizontale telle que la stabilité des terrains avoisinants et du chemin traversant le site ne soit pas compromise avec un minimum de 10 mètres.

En tout état de cause le niveau bas de l'exploitation sera arrêté de telle façon que la stabilité des terrains avoisinants ne soit pas compromise. Cette distance prend en compte la hauteur des excavations, la nature et l'épaisseur des différentes couches présentes sur toute cette hauteur. L'exploitant doit prendre toutes dispositions d'usage pour les travaux au voisinage des lignes électriques, des canalisations enterrées, des voies routières...

L'exploitant fournit dans un délai de dix-huit mois après notification du présent arrêté, une demande de dérogation au deuxième alinéa du présent paragraphe, de manière à permettre la consommation de la bande de 10 m mitoyenne et commune avec la carrière voisine autorisée (Carrières de Saint-Laurent). Ce dossier comportera les conventions avec ce carrier voisin, concernant le phasage et les modalités d'exploitation du merlon commun, et de remise en état au droit de celui-ci.

7.6 – Registres et plans

Il est établi un plan d'échelle adaptée à la superficie de l'exploitation. Ce plan est mis à jour au moins une fois par an par l'exploitant et envoyé à l'Inspection des Installations Classées. Sur ce plan sont reportés :

- les limites du périmètre sur lequel porte le droit d'exploiter ainsi que ses abords dans un rayon de 50 mètres et avec un repérage par rapport au cadastre,
- les bords de la fouille,
- les cotes d'altitude des points significatifs,
- l'emprise des infrastructures (voies d'accès, ouvrages, équipements connexes...), des stocks de matériaux, stériles et terres de découvertes,
- les zones défrichées, décapées, en cours d'exploitation, en cours de remise en état et remises en état,
- les zones de stockage de déchets inertes issus d'apports extérieurs,
- des éléments de la surface dont l'intégrité de l'emprise conditionne le respect de la sécurité et de la salubrité publiques.

7.7 – Intégration paysagère du site

Dans un délai d'un an après notification du présent arrêté, l'exploitant rénove et met en place une haie bocagère en limite de son emprise, du côté du chemin du Plan.

Avant de débuter les travaux d'extraction, l'exploitant remet à l'inspection des installations classées un phasage d'implantation et/ou de renforcement des haies autour de son emprise.

Après approbation de ce phasage par l'inspection des installations classées, il met en œuvre le phasage définitif.

La composition des haies, et la disposition des plantations sont conformes à la fiche C9 en **annexe 8** du présent arrêté. De plus, cette haie comporte des arbres de haut jet.

Les haies devront avoir une épaisseur suffisante pour constituer un écran efficace y compris en hiver : utilisation de végétaux marcescents en excluant l'utilisation de conifères ou de résineux (type pins noirs, thuyas...) qui renforceraient et révéleraient la nature artificielle de la haie.

Afin d'assurer la viabilité des haies plantées, des arrosages du feuillage des plantations sont effectués, si ceux-ci présentent des dépôts de poussières, en particulier l'été, et le long du sentier de randonnée (chemin du plan).

Sur le linéaire de périphérie, la clôture est implantée entre le merlon et la haie bocagère de manière à ne pas être visible depuis les routes bordant la carrière.

La bande de 10 m autour de l'emprise de la carrière est aménagée dans la succession suivante : Carrière – merlon – clôture – haie bocagère – route. Les haies doivent rester si possible en place après cessation d'activité, y compris dans les parties destinées à une remise en état à vocation industrielle.

7.8 – Réduction des impacts sur le secteur agricole

Avant de débuter les travaux d'extraction, et au plus tard, si ceux-ci n'ont pas encore débuté, dans un délai de six mois après notification du présent arrêté, l'exploitant transmet à l'inspection des installations classées une convention signée avec la Chambre d'Agriculture du Rhône, propre à sa carrière, traitant :

- de la coordination entre le plan d'exploitation des granulats / remise en état et l'exploitation agricole (remise en état agricole à l'avancement en vue de récolements partiels de secteurs de la carrière pour une restitution anticipée de terres agricoles par rapport à l'échéance d'autorisation de la carrière),
- du suivi agronomique pendant la remise en état,
- de la formation du personnel employé par l'exploitant de la carrière, pour la remise en état agricole,

Dans un délai d'un an après notification du présent arrêté, l'exploitant transmet à l'inspection des installations classées un plan de phasage de récolement partiel anticipé, établi en concertation avec la Chambre d'Agriculture du Rhône et les exploitants agricoles des parcelles dont le carrier n'est pas propriétaire. Ce plan définira les secteurs qui, après remise en état agricole, feront l'objet par le carrier de déclaration de cessation d'activité et demande de récolement partiel avant l'échéance d'autorisation de la carrière, en vue d'une restitution anticipée à l'agriculture, et les différentes échéances prévues par secteur pour les demandes de cessation d'activité partielle. Ces plans pourront faire l'objet d'une demande de révision motivée par l'exploitant. La procédure prévue aux articles R.512-33 et R.512-31 du code de l'environnement sera alors appliquée, si la demande est jugée recevable (consultation de la CDNPS et modification des prescriptions).

7.9 – Personnes responsables

L'exploitation de l'installation de traitement doit se faire sous la surveillance, directe ou indirecte, d'une personne nommément désignée par l'exploitant et ayant une connaissance de la conduite de l'installation et des dangers et inconvénients des produits utilisés ou stockés dans l'installation.

7.10 – Modalités de réalisation des digues

Dans l'actualisation du plan de gestion des déchets inertes cité au paragraphe 7.1, l'exploitant démontre la stabilité des digues délimitant les lits de séchages des boues, au regard de l'exploitation de ces bassin prévue dans le présent arrêté.

TITRE IV
REMISE EN ETAT

Article 8 : Plan de réaménagement du site

8.1 – Travaux de remise en état

La remise en état du site a pour objectif la restitution des terrains à vocation agricole, pour une agriculture diversifiée et raisonnée, et avec des zones de régulation écologiques (Cf plan de remise en état en **annexe 3**).

Sur une superficie de 12 hectares environ, la moitié sud de l'emprise est remblayée au niveau du terrain naturel, et restitués à l'agriculture. La pente des terrains est de l'ordre de 0,5 % pour éviter la stagnation d'eau.

Sur une superficie de 9 hectares environ, la moitié nord de l'emprise est rendue à l'agriculture en fond de fouille, après régalage des terres. La pente des terrains est de l'ordre de 0,5 % pour éviter la stagnation d'eau. L'accès aux fonds de fouille en zone agricole est assuré par une rampe débouchant sur le Chemin du Plan (VC n°3), attenante au talus périphérique ouest, tangentielle au terrain, de largeur environ 5 m et de pente inférieure à 10%.

Le talus entre la moitié nord et la moitié sud a une pente maximale de 35° avec une risberme intermédiaire à 10 m de profondeur, de largeur 3 m.

En cours d'exploitation:

- l'exploitant remet les parcelles en état, en remblayant dans le respect des dispositions énoncées au titre VI, ou en laissant en fond de fouille, selon les secteurs, et conformément au plan de remise en état en **annexe 3**.
- pour les secteurs remblayés, le remblaiement est réalisé jusqu'au niveau du terrain naturel avant extraction, soit de 250 m NGF, rabaissé de la hauteur de stériles puis de la couche de terre végétale à mettre en place,
- pour les secteurs laissés en fond de fouille, une pente suffisante et régulière (de l'ordre de 0,5 %), avant remise en place des stériles et de la terre végétale, est maintenue pour le drainage des eaux superficielles. Celles-ci sont recueillies, par des fossés drainants, au points le plus bas du profil,
- les talus à la périphérie de l'emprise de la carrière, de même que les talus des secteurs laissés en fond de fouille, possèdent une pente de 3/2 , avec des risbermes intermédiaires de largeur minimale 3 m. Ils sont semés avec des graminées, et partiellement boisés.

- afin de renforcer la stabilité des talus, l'exploitant compacte les bords, les recouvre d'amendement organiques et/ou minéraux, les engazonne avec des graminées à 100% de recouvrement du sol (essences locales avec une densité d'engazonnement comprise entre 80 kg/ha et 100 kg/ha), et, le cas échéant, renforce la stabilité par l'emploi de géotextiles, filets de jute, grillage. Il plante des espèces arbustives autochtones sur le haut des talus et sur la bande de 10 m en pourtour d'exploitation, de manière à créer un effet de lisières ; La composition des haies, et la disposition des plantations sont conformes à la fiche C9 en annexe 8 du présent arrêté, et de plus les haies comportent des arbres de haut jet.
- Des fossés périphériques en pied de talus et de risberme permettent le drainage des eaux pluviales.. .
- sur les zones remise en état à l'agriculture des aménagements périphériques sont effectués pour favoriser la biodiversité (voir plan de remise en état en **annexe 3**)

En fin d'exploitation :

a. les installations de traitement des matériaux et toutes les infrastructures liées à l'exploitation sont démantelées ;

b. les haies bocagères créées durant l'exploitation sur un certain linéaire en périphérie de site, restent toutes en place ;

c. les piézomètres restent en place pour un suivi des eaux souterraines postérieurement à l'échéance de la carrière, dont la durée sera proposée dans le mémoire cité à l'article 9.

d. lorsque le secteur est prêt à être remis en état (après exploitation, et dans certains cas, après remblaiement), selon le cas, le fond de fouille ou le remblai, sont assainis (retrait des objets et éléments indésirables, aplanissement), décompactés par défonçage ou sous-solage au trax ou au ripper, nivelés au chargeur pour créer la pente, sous contrôle d'un géomètre ; l'horizon minéral (stériles) est benné, régalé au godet du chargeur, ou à la pelle mécanique ou au bouteur à chenille, par bandes successives de 2,5 ou 3 m de largeur, l'engin ne devant pas rouler sur la surface ripée ou régalée ; ensuite la terre végétale est disposée en une couche superficielle, sur une épaisseur qui ne sera pas inférieure à 30 cm, et qui sera déterminée par l'expertise agronomique prévue dans la convention avec la Chambre d'Agriculture du Rhône ; tout comme l'horizon minéral, la terre végétale est déposée en tas, puis régalée, sur les bandes d'horizon minéral, sans compaction du sol (pas de circulation d'engins à pneus ou de scraper). L'horizon minéral, ainsi que la terre végétale, sont manipulés en conditions sèches ou sont correctement ressuyés avant d'être transportés.

e. le sol est ensuite préparé aux cultures selon les modalités définies par l'expertise agro-pédologique ;

f. un suivi de chantier et un état des lieux sont menés, conformément à la convention signée avec la Chambre d'Agriculture du Rhône, afin de valider la qualité de la remise en état. Un procès-verbal de cet état des lieux est joint dans le dossier de cessation d'activité à destination du préfet ;

En cas de restitution à l'agriculture anticipée par rapport à l'échéance d'autorisation de la carrière, l'exploitant respectera les dispositions d) à f).

8.2 – Échéancier de remise en état

L'avancement de la remise en état est conforme au plan joint en **annexe 2**.

Hormis pour la partie sud-ouest de l'emprise qui est aujourd'hui réaménagée, la remise en place des stériles d'horizons, de la terre végétale et la préparation du sol aux cultures est réalisée à la remise en état finale pour le site des infrastructures connexes (stockage de carburant, ateliers, installations de traitement, piste d'accès client, lits de séchage de boues, stockages de produits finis).

Article 9 : Cessation d'activité partielle et définitive

Lors de la mise à l'arrêt définitif de l'exploitation, ou de secteurs de l'exploitation (cessation d'activité partielle), l'exploitant notifie au Préfet la cessation d'activité six mois à l'avance. Il est joint à la notification un dossier comprenant le plan à jour des terrains d'emprise de l'installation, ainsi qu'un mémoire sur l'état du site. Le mémoire précise les mesures prises ou prévues pour assurer la protection des intérêts visés à l'article L. 511-1 du Code de l'Environnement, et comporte notamment :

- les mesures prises pour l'évacuation ou l'élimination des produits dangereux, ainsi que les déchets présents sur le site,
- les interdictions ou limitation d'accès au site,
- la suppression des risques d'incendie et d'explosion,
- la surveillance des effets de l'installation sur l'environnement (mesures sur les eaux souterraines,etc),
- un plan topographique de la carrière et un descriptif de la remise en état réalisée,
- l'état des lieux contradictoire de la remise en état agricole, avec les résultats de l'expertise agronomique en fin de remise en état,
- le dernier rapport de suivi annuel du milieu naturel (habitats, faune, flore) par le comité de pilotage, avec ses propositions de suivi (nature-fréquence-durée) sur la zone mise à l'arrêt définitif, après le récolement de cette zone.
- un rapport de travaux précisant les références des ouvrages souterrains (forage, ouvrages de suivi des eaux souterraines) comblés, l'aquifère précédemment surveillé ou exploité à partir de ces ouvrages, les travaux de comblement effectués. Cette formalité met fin aux obligations d'entretien et de surveillance des ouvrages.
- les mesures de maîtrise des risques liés aux sols éventuellement nécessaires ;
- les dispositions prises par l'exploitant pour s'assurer de la mise en œuvre d'une agriculture de Haute Valeur Environnementale de niveau 3 (application de la mesure C14 citée au titre VII).
- les mesures de maîtrise des risques liés aux eaux souterraines ou superficielles éventuellement polluées, selon leur usage actuel ou celui défini dans les documents de planification en vigueur ;
- en cas de besoin, la surveillance à exercer,
- les limitations ou interdictions concernant l'aménagement ou l'utilisation du sol ou du sous-sol, accompagnés, le cas échéant, des dispositions proposées par l'exploitant pour mettre en œuvre des servitudes ou des restrictions d'usage.

Ce mémoire s'appuie sur une étude de sols comprenant une caractérisation de l'état des milieux et des propositions d'actions en vue de garantir la compatibilité de l'état des milieux avec leurs usages.

TITRE V

PREVENTION DES POLLUTIONS

Article 10 : Dispositions générales

L'exploitant prend toutes les dispositions nécessaires dans la conduite de l'exploitation pour limiter les risques de pollution des eaux, de l'air ou des sols, et de nuisances par le bruit, les vibrations et l'impact visuel.

L'ensemble du site et ses abords placés sous le contrôle de l'exploitant sont maintenus en bon état de propreté.

Les bâtiments et installations sont entretenus en permanence.

Les voies de circulation internes et aires de stationnement des véhicules sont aménagées et entretenues.

Les véhicules sortant de l'installation ne doivent pas être à l'origine d'envols de poussières ni entraîner de dépôt de poussière ou de boue sur les voies de circulation publiques. La piste d'accès depuis le portail d'entrée jusqu'au pont bascule est enrobée et arrosée avec un système fixe.

Article 11 : Pollution des eaux

11.1 – Prévention des pollutions accidentelles

Le ravitaillement, l'entretien, le lavage, et le stationnement en dehors des périodes de travail, des engins de chantier, sont réalisés sur une ou plusieurs aire(s) étanche(s) entourée(s) par un caniveau et reliée(s) à un séparateur d'hydrocarbure muni d'une vanne d'isolement. Ces aires sont situées à une cote maintenant au moins 14 m par rapport au niveau des hautes eaux décennales de la nappe, pendant les phases 1 à 3. Pour les phases 4 à 5, l'exploitant cherchera à placer ces installations en hauteur par rapport à la cote de fond de fouille, tout en tenant compte des contraintes techniques. L'entretien de ces engins est réalisé sous abri, dans l'atelier.

Tout stockage d'un liquide susceptible de créer une pollution des eaux ou des sols est associé à une capacité de rétention étanche dont le volume est au moins égal à la plus grande des deux valeurs suivantes :

- 100 % de la capacité du plus grand réservoir,
- 50 % de la capacité des réservoirs associés.

Cette disposition ne s'applique pas aux bassins de traitement des eaux résiduaires.

Le stockage d'hydrocarbure et de liquides polluants sont sous abri, à une cote maintenant au moins 14 m par rapport au niveau des hautes eaux décennales de la nappe, pendant les phases 1 à 3. Pour les phases 4 à 5, l'exploitant cherchera à placer ces installations en hauteur par rapport à la cote de fond de fouille, tout en tenant compte des contraintes techniques.

Lorsque le stockage est constitué exclusivement en récipients de capacité inférieure ou égale à 200 litres, la capacité de rétention peut être réduite à 20 % de la capacité totale des fûts associés sans être inférieure à 1000 litres ou à la capacité totale lorsqu'elle est inférieure à 1000 litres.

Les centrales hydrauliques situées dans les installations de traitement sont également équipées de cuvettes de rétention.

En cas d'incendie sur la zone de stockage et de distribution de carburant, les eaux d'extinction sont confinées au niveau de l'atelier.

Dans un délai d'un an après notification du présent arrêté, l'exploitant transmet à l'inspection des installations classées une étude technico-économique sur la gestion des eaux incendie issues des installations annexes comportant un risque d'incendie (stockage et distribution de carburant, atelier d'entretien et stockage de lubrifiants..). Cette étude devra vérifier si les capacités de rétention actuellement présentes sont suffisantes.

En cas d'intervention exceptionnelle sur les engins dans le site d'excavation, des bacs de rétention mobiles de capacité suffisante sont mis en place.

L'exploitant met à la disposition du personnel (dans les engins, installations et bureaux) des matières absorbantes à même de permettre un traitement local rapide des pollutions éventuelles aux hydrocarbures, dans l'attente de la récupération des matériaux souillés par une entreprise spécialisée. Il forme ses personnels à la conduite à tenir en cas de survenance d'un tel événement.

Un kit de dépollution d'une forte capacité d'absorption (250 à 400 l) est présent dans l'atelier.

Les produits récupérés en cas d'accident ne peuvent être rejetés et doivent être soit réutilisés, soit éliminés comme les déchets.

L'exploitant rédige une consigne sur la conduite à tenir par le personnel en cas de pollution accidentelle du sol avec des hydrocarbures. Le personnel de la carrière est informé de cette consigne lors de son embauche. Des exercices de mise en œuvre de cette consigne sont périodiquement organisés par l'exploitant (au moins tous les 3 ans).

Les engins travaillant à l'extraction ou au remblai ne stationnent pas sur leur lieu de travail lors des pauses et en fin de journée, mais rejoignent l'aire de stationnement étanche des engins de la carrière.

Tout entretien des engins (utilisation de lubrifiants), et ravitaillement, est interdit en dehors de l'aire d'entretien à l'atelier.

11.2 – Prélèvement d'eau

Conditions d'alimentation en eau

L'eau d'appoint nécessaire au circuit de lavage des matériaux dans l'installation de traitement, à l'appoint pour le lavage des bennes, à l'arrosage des pistes et à l'humidification des matériaux pour prévenir les envols de poussières, provient du forage situé au niveau de l'ouvrage de suivi 92 à l'extrémité sud-ouest du site, et du forage situé au niveau de l'ouvrage de suivi 91 à l'ouest du site. Ces forages prélèvent l'eau uniquement dans la nappe des alluvions fluvio-glaciaires.

Le prélèvement d'eau dans la nappe, est limité à un débit horaire maximum de 90 m3/h, un débit journalier maximum de 300 m^3/jour, hors période de sécheresse (voir en fin de paragraphe 12.2) . Le prélèvement annuel est limité à 37 000 m^3 /an.

Annuellement, l'exploitant fait part à l'inspecteur des installations classées et au service en charge de la police du milieu du lieu de prélèvement, de ses consommations d'eau de forage.

La carrière n'est pas raccordée au réseau d'adduction communal, pour l'alimentation en eau potable. Celle-ci est acheminée par une entreprise extérieure (fontaine à eau).

En cas de raccordement ultérieur au réseau d'adduction communal, les dispositions du point 11.4 devront être respectées.

L'eau des forages n'est pas utilisée pour les besoins d'alimentation en eau potable.

Toute modification dans les conditions d'alimentation en eau du site doit être portée à la connaissance de l'inspection des installations classées.

Critères d'implantation et protection de l'ouvrage de prélèvement d'eau en nappe

L'ouvrage ne doit pas être implanté à moins de 35 m d'une source de pollution potentielle (dispositif d'assainissement collectif ou autonome, parcelle recevant des épandages, cuves de stockage...).

Des mesures particulières doivent être prises en phase chantier pour éviter le ruissellement d'eaux souillées ou de carburant vers le milieu naturel.

Après le chantier, une surface de 5 m x 5 m autour du forage est neutralisée de toutes activités susceptibles d'apporter une pollution, et de tous ou stockages, et exempte de toute source de pollution.

Réalisation et équipement de l'ouvrage

La cimentation annulaire est obligatoire, elle se fait sur toute la partie supérieure du forage, jusqu'au niveau du terrain naturel, sur au moins 5 cm d'épaisseur, sur une hauteur de 10 m minimum, voire plus, pour permettre d'isoler les venues d'eau de mauvaise qualité.

Les tubages sont en PVC ou tous autres matériaux équivalents, le cas échéant de type alimentaire, d'au moins 125 mm de diamètre extérieur et de 5 mm d'épaisseur au minimum. Ils sont crépinés en usine.

La protection de la tête du forage assure la continuité avec le milieu extérieur de l'étanchéité garantie par la cimentation annulaire. Elle comprend une dalle de propreté en béton de 3 m^2 minimum centrée sur l'ouvrage, de 0,30 m de hauteur au-dessus du terrain naturel, en pente vers l'extérieur du forage. La tête de forage est fermée par un regard scellé sur la dalle de propreté muni d'un couvercle amovible fermé à clef et s'élève d'au moins 0,50 m au-dessus du terrain naturel.

L'ensemble limite le risque de destruction du tubage par choc accidentel et empêche les accumulations d'eau stagnante à proximité immédiate de l'ouvrage.

La pompe ne doit pas être fixée sur le tubage mais sur un chevalement spécifique, les tranchées de raccordement ne doivent pas jouer le rôle de drain. La pompe utilisée est munie d'un clapet de pied interdisant tout retour de fluide vers le forage.

Les installations sont munies d'un dispositif de mesures totalisateur de type volumétrique. Les volumes prélevés hebdomadairement et annuellement ainsi que le relevé de l'index à la fin de chaque année civile sont indiqués sur un registre tenu à disposition des services de contrôle.

Ce registre indique également toute intervention significative de maintenance du forage.

Le forage est équipé d'un tube de mesure crépiné permettant l'utilisation d'une sonde de mesure des niveaux, et le prélèvement pour analyse des eaux brutes.

Le forage est équipé d'un dispositif anti-retour.

Abandon provisoire ou définitif de l'ouvrage

L'abandon de l'ouvrage est signalé au service de contrôle en vue de mesures de comblement.

Tout ouvrage abandonné est comblé par des techniques appropriées permettant de garantir l'absence de transfert de pollution et de circulation d'eau entre les différentes nappes d'eau souterraine contenues dans les formations aquifères.

- Abandon provisoire :

En cas d'abandon ou d'un arrêt de longue durée, le forage est déséquipé (extraction de la pompe). La protection de la tête et l'entretien de la zone neutralisée sont assurés.

- Abandon définitif :

Dans ce cas, la protection de tête peut être enlevée et le forage est comblé de graviers ou de sables propres jusqu'au plus 7 m du sol, suivi d'un bouchon de sobranite jusqu'à – 5 m et le reste est cimenté (de –5 m jusqu'au sol).

Étude complémentaire sur l'acceptabilité du prélèvement

Dans un délai de 12 mois après notification du présent arrêté, l'exploitant remet à la police de l'eau et à l'inspection des installations classées une étude évaluant l'impact du prélèvement sur la ressource, par rapport à la situation initiale (avant mise en service de tout prélèvement) :

- dans le cas de la situation précédemment autorisée (en se fondant sur les prélèvements réels constatés lors des cinq dernières années de fonctionnement). Les débits de pompage horaires moyens et maximaux annuels et le volume annuel prélevé réellement seront indiqués,
- dans le cas de la situation future prévue, au regard des débits horaires moyens et maximaux annuels prévus, et du volume annuel prélevé.

La recharge de la nappe sera évaluée dans le cas de la situation initiale et dans les deux cas de figure précédents.

Le déficit net pour la nappe lié à la carrière sera évalué dans les cas de figures suivants :

- situation des 5 dernières années de fonctionnement,
- situation future

en calculant le différentiel entre la recharge de la nappe dans chacune de ces deux situations et la recharge de la nappe dans la situation initiale, sans prélèvement.

Les capacités futures de prélèvement autorisées sont susceptibles d'être réexaminées au regard des résultats de cette étude, et du plan de gestion dynamique de la nappe prévu par le SAGE Est Lyonnais.

Dispositions en cas de sécheresse

En cas d'arrêté préfectoral sécheresse, visant à limiter la consommation en eaux souterraines, lorsque le secteur dans lequel se trouve l'exploitant :

- est en situation de vigilance : l'exploitant transmet mensuellement aux organismes impliqués dans la gestion de l'eau, ses relevés piézométriques et ses prélèvements d'eau en nappe
- est en situation d'alerte : en plus de l'action précédente, l'exploitant diminue de 10% son prélèvement maximal autorisé, qui passe à 270 m3/j, et compense en consommant ses stocks de produits lavés ; le lavage des engins est restreint.
- est en situation de crise : en plus des actions précédentes, l'exploitant diminue de 15% son prélèvement maximal autorisé, qui passe à 255 m3/j, et compense en consommant ses stocks de produits lavés.

- est en situation de crise renforcée : en plus des actions précédentes, l'exploitant diminue de 20% son prélèvement maximal autorisé, qui passe à 240 m3/j, et compense en consommant ses stocks de produits lavés ; le lavage des engins est interdit, ou limité au strict nécessaire pour des raisons de sécurité.

Ces dispositions pourront être revues dans le cadre du plan de gestion dynamique de la nappe, prévu par le SAGE de l'Est lyonnais.

Incitation aux économies d'eau

Dans un délai d'un an après notification du présent arrêté, l'exploitant fournit à l'inspection des installations classées une étude technico-économique visant à étudier toutes les pistes possibles de réduction supplémentaire de sa consommation en eau, et du prélèvement en eau de la nappe, que ce soit en période de sécheresse, comme hors période de sécheresse.

11.3 – Rejets d'eau dans le milieu naturel

11.3.1 - Eaux de procédés des installations

Les rejets d'eau de procédé des installations de traitement des matériaux à l'extérieur du site sont interdits. Ces eaux sont intégralement recyclées. Le prélèvement dans la nappe ne sert que d'appoint. Les eaux de procédé sont traitées par clarification, puis par déshydratation naturelle des boues argileuses par évaporation/infiltration dans des bassins de décantation.

Le circuit de recyclage est conçu de telle manière qu'il ne puisse donner lieu à des pollutions accidentelles.

Un dispositif d'arrêt d'alimentation en eau de procédé de l'installation, en cas de rejet accidentel de ces eaux, est prévu.

Les eaux de l'installation de lavage de bennes sont intégralement recyclées, et ne donnent pas lieu à des rejets d'effluents dans le milieu naturel.

11.3.2 - Eaux rejetées (eaux pluviales et eaux de nettoyage)

Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées, en provenance des aires de ravitaillement, et de stationnement en dehors des périodes de travail, des engins de chantier, ainsi que l'eau de l'aire de lavage des engins, transitent dans un débourbeur-décanteur-déshuileur spécifique, puis dans une tranchée drainante. Ces aires sont étanches, et munies d'un point bas, qui aboutit au(x) débourbeur(s)-décanteur(s)-déshuileur(s). Elles sont situées à 14 m par rapport au niveau des hautes eaux décennales de la nappe, pendant les phases 1 à 3. Pour les phases 4 à 5, l'exploitant cherchera à placer ces installations en hauteur par rapport à la cote de fond de fouille, tout en tenant compte des contraintes techniques.

Les débourbeurs-décanteurs-déshuileurs sont vérifiés et entretenus aussi souvent que nécessaire, et au moins une fois semestriellement. Ils sont dimensionnés selon les règles de l'art, et munis d'une alarme de niveau haut. Les résidus d'hydrocarbures éventuels sont récupérés par un éliminateur agréé.

Les eaux issues des décanteurs-déshuileurs, respectent en sortie les prescriptions suivantes:

- le pH est compris entre 5,5 et 8,5 ;
- la température est inférieure à 30°C

- les matières en suspensions totales (MEST) ont une concentration inférieure à 35 mg/l (norme NF EN 872),
- la demande chimique en oxygène sur effluent non décanté (DCO) a une concentration inférieure à 125 mg/l (norme NFT 90 101) ;
- les hydrocarbures ont une concentration inférieure à 10 mg/l (norme NF EN ISO 9377-2 et NF EN ISO 11 423-1).

Ces valeurs limites sont respectées pour tout échantillon constitué, soit par un prélèvement continu d'une demi-heure, soit par au moins deux prélèvements instantanés espacés d'une demi-heure.

L'exploitant procède annuellement à la vérification du respect de ces valeurs limites en concentration, lors d'un épisode pluvieux. Cette analyse est tenue à disposition de l'inspection des installations classées, sauf si un dépassement est constaté. Dans ce cas, l'exploitant lui transmet les résultats commentés et accompagnés de propositions de mesures correctives et/ou préventives.

L'émissaire est équipé d'un dispositif de prélèvement.

Toute concentration à l'infiltration des eaux ruisselées sur les zones décapées de la carrière, lors des pluies (effet de chasse et concentration ponctuelle des polluants), sera évitée, en aménageant des bassins ou tranchées d'infiltration, ou en maintenant une topographie plane, répartissant l'infiltration sur le site.

Dans un délai de 12 mois après notification du présent arrêté, l'exploitant remet à l'inspection des installations classées un document analysant la gestion des eaux pluviales des toitures et des zones étancheïfiées étendues sur le site. Cette gestion sera comparée avec les dispositions du cahier de bonnes pratiques d'assainissement pluvial élaboré dans le cadre du SAGE de l'Est Lyonnais, ou s'il n'est pas encore réalisé, du guide de préconisations des techniques applicables aux rejets des eaux pluviales dans le département du Rhône de la MISE 69, de juin 2004. En cas d'écart avec les dispositions de ce guide, l'exploitant proposera dans le document rendu, un plan d'action de mise en conformité accompagné d'un échéancier.

11.3.3 - Eaux vannes

Les eaux vannes des sanitaires et des lavabos sont traitées en conformité avec les règles sanitaires en vigueur. Elle proviennent des zones suivantes : bureau de la bascule et vestiaires reliés à une fosse septique avec champ d'épandage. Le dispositif d'assainissement autonome mis en place est contrôlé au moins tous les 4 ans. L'exploitant conserve une trace écrite de ce contrôle.

Une consigne relative à l'entretien, au contrôle et à la maintenance des installations d'assainissement des eaux vannes et des éventuelles cuves de stockage est rédigée.

11.3.4 - Eaux souterraines

L'exploitant implante un réseau d'ouvrages de suivi (permettant à la fois la mesure de niveau et le prélèvement pour l'analyse) comportant 3 ouvrages, positionnés selon la carte en **annexe 7**. Ce réseau comporte des ouvrages existants pérennes (piézomètres repérés 91, 92 et 93).

Avant le début des travaux d'exploitation, l'exploitant réhabilite l'ouvrage 91 de manière à ce qu'il soit fonctionnel pour la mesure du niveau piézométrique et la réalisation de prélèvement conformément aux normes citées ci-après. L'ouvrage de suivi 93 sera déplacé et recréé en dehors de l'emprise du CFAL dès communication par RFF de l'emprise exacte du CFAL.

D'une profondeur d'une quarantaine de mètres, ils permettent une surveillance des eaux souterraines **de la nappe des alluvions fluvio-glaciaires**.

Réalisation des nouveaux ouvrages de suivi

Les forages sont réalisés conformément aux recommandations du fascicule AFNOR NF X10-999 d'Avril 2007.

L'organisation du chantier prend en compte les risques de pollution, notamment par déversement accidentel. Les accès et stationnements des véhicules, les sites de stockage des hydrocarbures et autres produits susceptibles d'altérer la qualité des eaux sont choisis en vue de limiter tout risque de pollution pendant le chantier.

Le site d'implantation est choisi en vue de maîtriser l'évacuation des eaux de ruissellement et éviter toute accumulation de celles-ci dans un périmètre de 35 mètres autour des têtes des ouvrages.

Le soutènement, la stabilité et la sécurité des ouvrages de suivi, doivent être obligatoirement assurés au moyen de cuvelages, tubages, crépines, drains et autres équipements appropriés. Les caractéristiques des matériaux tubulaires (épaisseur, résistance à la pression, à la corrosion) doivent être appropriées à l'ouvrage, aux milieux traversés et à la qualité des eaux souterraines afin de garantir de façon durable la qualité de l'ouvrage.

Afin d'éviter les infiltrations d'eau depuis la surface, la réalisation des forages doit s'accompagner d'une cimentation de l'espace interannulaire, compris entre le cuvelage et les terrains forés, sur toute la partie supérieure du forage, jusqu'au niveau du terrain naturel. Cette cimentation doit être réalisée par injection sous pression par le bas durant l'exécution du forage. Un contrôle de qualité de la cimentation doit être effectué ; il comporte a minima la vérification du volume du ciment injecté. Lorsque la technologie de foration utilisée ne permet pas d'effectuer une cimentation par le bas, d'autres techniques peuvent être mises en œuvre sous réserve qu'elles assurent un niveau équivalent de protection des eaux souterraines.

Les injections de boue de forage, le développement de l'ouvrage, par acidification ou tout autre procédé, les cimentations, obturations et autres opérations dans les sondages, forages, puits, ouvrages souterrains doivent être effectués de façon à ne pas altérer la structure géologique avoisinante et à préserver la qualité des eaux souterraines.

En vue de prévenir toute pollution du ou des milieux récepteurs, le déclarant prévoit, si nécessaire, des dispositifs de traitement, par décantation, neutralisation ou par toute autre méthode appropriée, des déblais de forage et des boues et des eaux extraites des forages pendant le chantier. Les dispositifs de traitement sont adaptés en fonction de la sensibilité des milieux récepteurs.

Le déclarant est tenu de signaler au préfet dans les meilleurs délais tout incident ou accident susceptible de porter atteinte à la qualité des eaux souterraines, la mise en évidence d'une pollution des eaux souterraines et des sols ainsi que les premières mesures prises pour y remédier.

La coupe géologique du terrain, et la coupe technique, pour chaque ouvrage, établies durant les travaux de forage, ainsi que les caractéristiques des équipements, notamment les diamètres et la nature des cuvelages ou tubages, les conditions de réalisation (méthode et matériaux utilisés lors de la foration, volume des cimentations, profondeurs atteintes, développementeffectués...), la nature du repère de nivellement, et les modalités d'équipement des ouvrages, sont archivées par l'exploitant.

L'exploitant s'assure que la déclaration de sondage a été réalisée auprès du service compétent de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, en vue de sa prise en compte dans la banque nationale de données du Sous-Sol (BSS).

Équipement de tous les ouvrages de suivi

A la surface de chaque ouvrage de suivi, il est réalisé une margelle bétonnée, conçue de manière à éloigner les eaux de chacune de leur tête. Cette margelle est de 3 m² au minimum autour de chaque tête et 0,30 m de hauteur au-dessus du niveau du terrain naturel.

La tête des sondages, forages, puits et ouvrages souterrains s'élève au moins à 0,5 m au-dessus du terrain naturel. Elle est en outre cimentée sur 1 m de profondeur compté à partir du niveau du terrain naturel. En zone inondable, cette tête est rendue étanche ou est située dans un local lui-même étanche.

Un capot de fermeture ou tout autre dispositif approprié de fermeture équivalent est installé sur la tête de l'ouvrage de suivi. En dehors des périodes d'intervention, l'accès à l'intérieur est interdit par un dispositif de sécurité.

Ce capot comporte, marqué avec une peinture indélébile, le numéro du piézomètre. Celui-ci est a minima le numéro attribué par la Banque de donnée du Sous-Sol (BSS). L'exploitant peut y ajouter un deuxième numéro à son usage interne.

Les conditions de réalisation des ouvrages de suivi doivent permettre de relever le niveau statique de la nappe au minimum par sonde électrique.

Chacun des ouvrages doit faire l'objet d'un nivellement de la cote de tête de puits, et d'une géolocalisation en coordonnées Lambert II étendu.

Un repère de nivellement est apposé de manière indélébile sur le capot de l'ouvrage.

Abandon des ouvrages de suivi

Tout ouvrage de suivi abandonné est comblé par des techniques appropriées permettant de garantir l'absence de transfert de pollution.

Modalités de surveillance

La surveillance comprend :

- une mesure du niveau d'eau le premier lundi de chaque mois, sur l'ensemble des piézomètres
- une mesure de la qualité des eaux souterraines sur les paramètres définis **en annexe 4**, deux fois par an, l'une en période de basses eaux, l'autre en période de hautes eaux.

  La mesure de niveau est réalisée avec des sondes piézomètriques ou des sondes enregistreuses installées dans les ouvrages. Ces sondes sont vérifiées périodiquement, et étalonnées périodiquement (pour les sondes enregistreuses).

Dans sa fiche de relevé, l'exploitant mesure lors de chaque surveillance, la distance entre le repère de nivellement et le niveau du sol, ainsi qu'entre le repère de nivellement et le haut du tube PVC de l'ouvrage, afin de s'assurer, par comparaison avec les mesures précédentes, de l'absence de modification de la cote de repère de la mesure.

Le niveau statique de la nappe est mesuré par rapport au repère de nivellement, et reporté dans son tableau de suivi par l'exploitant.

Un deuxième tableau indique la cote NGF de la surface de l'eau après calcul par rapport au nivellement, pour chaque ouvrage de suivi.

Ces tableaux de suivi comportent les numéros BSS de chaque ouvrage de suivi, et l'éventuel numéro interne attribué par l'exploitant.

Les modalités de surveillance du niveau des eaux souterraines font l'objet d'une consigne écrite par l'exploitant, ainsi que la rédaction de modes opératoires pour les opérations qu'il effectue lui-même.

En ce qui concerne la mesure semestrielle de la qualité des eaux, le prélèvement, l'échantillonnage et le conditionnement des échantillons d'eau suivent les recommandations du fascicule AFNOR FD-X-31.615 de décembre 2000.

L'organisme procède également, à une mesure du niveau piézomètrique lors de son intervention, qui vient se rajouter aux mesures mensuelles à la charge de l'exploitant, si elle n'a pas lieu le jour prévu pour celles-ci.

L'exploitant s'assure que l'organisme choisi respecte bien ces dispositions.

Les analyses sont réalisées par un laboratoire agréé par le Ministère de l'Environnement, selon les normes en vigueur.

Pour chaque ouvrage de suivi, les résultats d'analyse doivent être consignés dans les tableaux (éventuellement sous forme électronique) comportant les éléments nécessaires à leur évaluation (niveau d'eau, paramètres suivis, analyses de référence...).

En cas d'évolution défavorable et significative d'un paramètre mesuré constaté par l'exploitant, l'inspection des installations classées est informée, les analyses périodiques effectuées conformément au programme de surveillance susvisé sont renouvelées pour ce qui concerne le paramètre en cause et éventuellement complétées par d'autres. Si l'évolution défavorable est confirmée, les mesures suivantes sont mises en œuvre :

- mise en place d'un plan d'action et de surveillance renforcée,
- communication, à une fréquence déterminée par le préfet, d'un rapport circonstancié sur les observations obtenues en application du plan de surveillance renforcée.

Les résultats des mesures relatives aux eaux souterraines sont archivés par l'exploitant jusqu'à la cessation d'activité. En fonction du résultat du suivi des eaux souterraines pendant la phase d'exploitation, le préfet pourra imposer un suivi de ces éléments pendant une durée déterminée après les derniers apports de remblais.

Information de l'inspection des installations classées

Une synthèse annuelle des relevés piézométriques et des analyses d'eau est communiquée à l'inspection des installations classées. Tout niveau piézomètrique mesuré mettant en cause le maintien d'une épaisseur de gisement de 3 mètres au-dessus du niveau de la nappe est porté sans délai à la connaissance de l'inspection des installations classées.

11.4 – Réseaux

Les réseaux intérieurs ne doivent pas pouvoir, du fait des conditions de leur utilisation, et notamment à l'occasion de phénomènes de retour d'eau, perturber le fonctionnement du réseau auquel ils sont raccordés ou engendrer une contamination de l'eau distribuée dans les installations privées de distribution.

Les niveaux et dispositifs de protection devront répondre aux recommandations formulées par le guide technique réseaux d'eau destinés à la consommation humaine à l'intérieur des bâtiments (CSTB 2003)

Il ne doit pas exister de communication entre le réseau d'eau public et le réseau d'eau provenant des forages du site (91 et 92).

Ce réseau d'eau industrielle (non potable) doit être identifié selon la norme NFX08-100, ainsi que les réservoirs et points de puisage.

11.5 – Plan d'alerte

L'exploitant rédige un plan d'alerte traitant des informations à transmettre, en cas de pollution accidentelle de la nappe, aux services de l'Etat et à tous les usagers de l'eau concernée, et des mesures à prendre. Ces mesures seront tirées du guide de bonnes pratiques pour la gestion des crises sur le périmètre du SAGE Est Lyonnais, dont l'élaboration est piloté par une structure porteuse du SAGE Est Lyonnais, selon la fiche action 52 du PAGD du SAGE Est Lyonnais.

Délai pour la rédaction du plan d'alerte : 1 an après la réalisation du guide de gestion des crises.

Article 12 - Pollution de l'air

L'exploitant prend toutes dispositions utiles pour éviter l'émission et la propagation des poussières. Toutes opérations et toutes manipulations sur l'installation de traitement sont effectuées de façon que le voisinage ne soit pas incommodé par la dispersion des poussières. Les dispositifs de limitation d'émission des poussières résultant du fonctionnement des installations de traitement des matériaux sont aussi complets et efficaces que possible.

Tout traitement de produits renfermant des poussières irritantes ou inflammables est interdit.

Les émissions captées sur l'ensemble des concasseurs sont canalisées et dépoussiérées. La concentration du rejet pour les poussières doit être inférieure à 30 mg/Nm^3 (les mètres cubes sont rapportés à des conditions normales de température - 273 Kelvin - et de pression - 101,3 kilo pascals - après déduction de la vapeur d'eau - gaz sec -).

Les périodes de panne ou d'arrêt des dispositifs d'épuration pendant lesquels les teneurs en poussières des gaz rejetés dépassent le double des valeurs fixées ci-dessus doivent être d'une durée continue inférieure à quarante-huit heures et leur durée cumulée sur une année inférieure à deux cents heures.

Ces périodes sont consignées dans un registre.

En aucun cas, la teneur en poussière des gaz émis ne peut dépasser la valeur de 500 mg/Nm^3. En cas de dépassement de cette valeur, l'exploitant est tenu de procéder sans délai à l'arrêt de l'installation en cause. Les valeurs limites s'imposent à des prélèvements d'une durée voisine d'une demi-heure.

L'exploitant fait procéder à une mesure annuelle des concentrations, débits et flux de poussières des émissions gazeuses canalisées. Ces contrôles sont effectués selon des méthodes normalisées et par un organisme agréé.

Afin de limiter les émissions de poussières, l'exploitant met également en œuvre les mesures suivantes :

- enrobage de la piste d'accès depuis l'entrée dans le périmètre de la carrière jusqu'aux ponts-bascules,
- cette piste enrobée est régulièrement nettoyée,
- arrosage des pistes lorsque les conditions météorologiques l'imposent, et selon une consigne préalablement établie (1).
- stabilisation par arrosage, et/ou stockage dans des silos, des produits les plus fins (0/4), et des stocks de granulats le nécessitant,
- micropulvérisation, ou aspiration-dépoussiérage, ou capotage, aux points de l'installation de traitement les plus sensibles (sorties broyeurs, points de jetée),

- capotage des cribles et des convoyeurs des matériaux concassés et broyés, aux points de l'installation de traitement les plus sensibles,
- restriction de la hauteur de jetée au strict minimum pour les points de jetée des convoyeurs,
- nettoyage des roues avant sortie de la carrière,
- limitation de la vitesse des poids-lourds et engins de carrière à 50 km/h sur la voirie d'accès à la carrière, et à 30 km/h sur les pistes de pente inférieure à 10% (pour les pentes plus importantes, la vitesse maximale est réduite),
- Mise à disposition d'une aire de bâchage des véhicules en sortie du site.

(1) L'exploitant rédige une consigne dans laquelle il détermine les circonstances (vitesse de vent, météo...) qui entraînent la mise en place, manuelle ou automatique, des mesures de prévention des envols de poussières (arrosage des pistes, des stocks..). Il met en place les moyens de mesurer ces conditions (anémomètre...).

La conception et la fréquence d'entretien de l'installation de traitement doivent permettre d'éviter les accumulations des poussières sur les structures et les alentours, notamment les installations doivent être maintenus propres et régulièrement nettoyées de manière à éviter les amas de poussières. Une consigne définit les modalités de ces opérations.

L'exploitant met également en place un réseau de mesure des retombées de poussières dans l'environnement.

Les points de mesures sont localisés, conformément au protocole UNICEM de mesure de la qualité de l'air, sur la carrière, au plus près des sources d'émissions, ainsi que sur des stations au Nord, et au Sud de la présente carrière, à proximité des zones habitées, sous les vents dominants, en vue d'évaluer l'exposition des populations, et à l'Est et à l'Ouest perpendiculairement à l'axe des vents dominants, afin d'évaluer la pollution particulaire de fond du secteur

Les mesures de retombées de poussières sont effectuées une fois par an, en période sèche, aux frais de l'exploitant, pendant une période continue d'exploitation de 15 jours et par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées.

Les paramètres suivants sont analysés : concentration en PM10, concentration de la fraction alvéolaires, concentration en silice cristalline (quartz, cristobalite et tridymite).

Le rapport évalue le risque sanitaire en comparant les valeurs mesurées aux valeurs guides OMS et valeurs réglementaires françaises pour la fraction PM10 des poussières, et à la valeur d'exposition chronique de référence de l'OEHHA pour la silice cristalline.

A la notification du présent arrêté, la valeur guide de l'OMS pour la concentration en PM10 est de 20 µg/m3 en concentration moyenne annuelle, la valeur limite à ne pas dépasser en PM10 est de 40 µg/m3 en moyenne annuelle (décret n°2002-213), et il existe un objectif de 30 µg/m3 en moyenne annuelle en PM10 (décret n°2002-213).

La valeur d'exposition chronique de référence publiée par l'OEHHA est de 3 µg/m3 pour la silice cristalline (quartz, cristobalite, tridymite). Il s'agit de la concentration pour laquelle aucun effet néfaste pour la santé des populations indéfiniment exposées à ce niveau de concentration, n'est envisagé.

Ces valeurs pourront évoluer en fonction des évolutions de l'état des connaissances, recommandations et de la réglementation.

Une première campagne est réalisée à l'été 2012.

En fonction des résultats obtenus, le nombre, l'emplacement des points de mesures et la fréquence des mesures pourront être revus en accord avec l'inspection des installations classées.

Article 13 - Incendie et explosion

Les installations sont pourvues d'équipements de lutte contre l'incendie adaptés et conformes aux normes en vigueur. Ces matériels sont maintenus en bon état et vérifiés au moins une fois par an.

Chaque engin mobile utilisé sur la carrière est doté d'un extincteur.

L'installation de traitement, ainsi que la cuve de recyclage des eaux de lavage sont maintenus en permanence accessibles aux engins de lutte contre l'incendie.

La cuve de recyclage des eaux est dotée d'un dispositif de raccordement de diamètre 100 mm, permettant aux engins de lutte contre l'incendie de s'alimenter en eau en cas de sinistre.

L'exploitant prend les dispositions visant à garantir en permanence le non assèchement de cette réserve en eau.

Ce dispositif devra être réceptionné par le SDIS du Rhône.

L'exploitant contacte le Groupement de Défense extérieure contre l'incendie du SDIS(gdeci@sdis69.fr) pour l'inscription de ces ressources au fichier.

Délai pour la réception et le contact avec le GDECI : avant le début des travaux d'exploitation

Article 14 - Déchets

Toutes dispositions sont prises pour limiter les quantités de déchets produits, notamment en effectuant toutes les opérations de valorisation possibles.

Les diverses catégories de déchets sont collectées séparément puis valorisées ou éliminées vers des installations dûment autorisées.

Les déchets entreposés dans l'établissement, avant leur traitement ou leur élimination, doivent l'être dans des conditions ne présentant pas de risques de pollution (prévention d'un lessivage par des eaux météoriques, d'une pollution des eaux superficielles et souterraines, des envols et des odeurs) pour les populations avoisinantes et l'environnement.

En particulier, l'entreposage de déchets susceptibles de contenir des produits polluants est réalisé sur des aires étanches et aménagées pour la récupération des éventuels liquides épandus et des eaux météoriques souillées.

Tout brûlage à l'air libre de déchet est strictement interdit.

Article 15 - Bruits et vibrations

Les installations sont construites, équipées et exploitées de façon que leur fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruits transmis par voie aérienne ou solidienne susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer une nuisance pour celui-ci.

L'extraction et les installations de traitement ne sont autorisées à fonctionner que les jours ouvrables, du lundi au vendredi, de 7 h30 à 22 h. L'aecueil des clients (granulats/remblais) se fait de 7 h à 17 h. Ces horaires doivent être strictement respectés pour la quiétude du voisinage. Il n'y a pas de fonctionnement entre 22 h et 7 h.

En cas de chantier spécifique, le chargement client peut s'effectuer en dehors de cette tranche horaire, y compris le samedi. Dans ce cas, l'exploitant fera une demande, à titre exceptionnel, d'un fonctionnement de l'activité d'accueil client en dehors des horaires ou des jours définis. Cette demande devra être soumise pour approbation à l'inspection des installations classées et le seuil des niveaux de bruit devront respecter les valeurs réglementaires fixées à l'article 15.1. Des mesures en périodes nocturnes pourront alors être demandées par l'inspecteur des installations classées.

Des grilles en polyuréthanne sont utilisées sur les cribles. Des bandes caoutchoutées amortissent les chutes des galets dans les silos et trémies.

15.1 – Bruits

Les prescriptions de l'arrêté ministériel du **23 janvier 1997** relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement sont applicables aux installations objets du présent arrêté.

Les véhicules de transport, les matériels de manutention et les engins de chantier, utilisés à l'intérieur de l'établissement doivent être conformes aux dispositions en vigueur les concernant en matière de limitation de leurs émissions sonores. En particulier les engins de chantier doivent être conformes à un type homologué. Les avertisseurs de recul des engins utilisés pour l'exploitation de la carrière sont du type cri de lynx.

L'usage de tous appareils de communication par voie acoustique (sirènes. avertisseurs, haut-parleurs, etc.) gênants pour le voisinage est interdit, sauf si leur emploi est réservé à la prévention ou au signalement d'incidents graves ou d'accidents ou à la sécurité des personnes.

Les niveaux de bruit à respecter en limites du site sont de 70 dB(A) pour la période de jour, et de 60 dB(A) pour la période de nuit, sauf si les mesures font apparaître un bruit résiduel supérieur à ces valeurs.

Les émissions sonores de l'installation ne doivent pas engendrer une émergence supérieure aux valeurs admissibles fixées dans le tableau ci-après, dans les zones d'émergence réglementées telles que définies dans l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 et reportées dans le dossier de demande d'autorisation en date de novembre 2011 :

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'installation)	Émergence admissible pour la période allant de 7 h à 22 h, sauf dimanches et jours fériés	Émergence admissible pour la période allant de 22 h à 7 h, ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 et inférieur ou égal à 45 dB (A)	**6 dB (A)**	**4 dB (A)**
Supérieur à 45 dB (A)	**5 dB (A)**	**3 dB (A)**

Un contrôle des niveaux sonores est effectué par l'exploitant et à ses frais une fois par an, dans des conditions représentatives de l'activité nominale de la carrière, suivant la méthode dite « de contrôle » fixée en annexe à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, en limite de propriété des secteurs en activité, en période de jour, et dans les zones d'émergence réglementées suivantes :

- la ferme Le Plan à 1,2 km au Sud
- une habitation à 900 m à l'Ouest près de la gare,

En cas de plaintes de voisinage les contrôles des émissions sonores ont lieu suivant la méthode dite « d'expertise ».

Ces contrôles sont réalisés par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées. Les résultats des mesures sont tenus à disposition de l'inspection des installations classées.

En cas de dépassement des valeurs limites, l'exploitant en informe sans délai l'inspection des installations classées, et lui communique, sous un délai d'un mois, la liste des dispositifs appropriés visant à garantir des niveaux d'émissions conformes.

15.2 – Vibrations

Les prescriptions de la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement sont applicables.

Article 16 – Transport des matériaux

16.1 – *Trafic interne à la carrière*

L'exploitant fixe les règles de circulation applicables à l'intérieur de l'installation. Les règles sont portées à la connaissance des intéressés par une signalisation adaptée et par une information appropriée (plan de circulation affiché à minima à l'entrée).

Les véhicules ne doivent pas être stationnés moteur tournant, sauf cas de nécessité d'exploitation ou de force majeure.

Les voies de circulation internes à l'établissement sont dimensionnées et aménagées en tenant compte du gabarit, de la charge et de la fréquentation de pointe estimée des véhicules appelés à y circuler. Ces voies doivent permettre aux engins des services de secours et de lutte contre l'incendie d'évoluer sans difficulté.

L'entretien de la voirie permet une circulation aisée des véhicules par tous les temps.

Les aires de stationnement internes permettent d'accueillir l'ensemble des véhicules durant les contrôles des chargements.

16.2 – *Trafic externe*

L'exploitant doit optimiser le flux de camions entrant et sortant de sa carrière, d'une part, pour amener les remblais, d'autre part, pour emmener les granulats.

Pour ce faire, l'exploitant doit réemployer un certain nombre de camions arrivant sur la plaine d'Heyrieux (vers sa carrière ou une autre) chargés de remblais, et repartant de sa carrière chargés de granulats.

Il doit mettre en place un registre permettant de tracer ces nombres de camions.

Ce registre est rempli au plus tard lors de la sortie de carrière de chaque camion et comporte :

- la date ,
- l'heure de passage du camion au bureau de contrôle,
- le nom du transporteur,
- le numéro d'immatriculation,
- la mention du chargement à l'arrivée du camion sur la zone des carrières de l'Est lyonnais (c'est-à-à-dire la zone comprenant les communes de Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure et Saint-Pierre de Chandieu) : remblais ou vide,
- si camion arrivé sur la zone des carrières de l'Est lyonnais, chargé en remblais, (quel que soit son lieu de déchargement des remblais dans cette zone): les références de l'accusé de réception de son chargement en remblais,
- le tonnage de granulats de la carrière emportés par ce camion, si cela est le cas,
- si le camion est uniquement dédié à un transport de proximité (alimentation des installations de la ZI de Saint-Pierre de Chandieu), sans emprunt de la RD 318.

A chaque fin de journée, l'exploitant calculera :

- le nombre désigné R/G , défini comme le nombre de poids-lourds de la journée, arrivés sur la zone des carrières de l'Est lyonnais, chargés en remblais et repartis de la carrière chargés de granulats,
- le nombre désigné □/G, défini comme le nombre de poids-lourds de la journée, repartis de la carrière chargés de granulats,
- le nombre désigné R/□, défini comme le nombre de poids lourds de la journée, arrivés sur la zone des carrières de l'Est lyonnais chargés en remblais et passés par la carrière (soit pour décharger des remblais sur la carrière, soit pour prendre des granulats de la carrière, soit les deux),
- le nombre de poids-lourds de la journée n'ayant pas emprunté la RD 318 (livraison de granulats à la centrale à béton sur la ZI de Saint-Pierre de Chandieu).

  A la fin de chaque année civile, l'exploitant effectue la moyenne sur l'année de ces nombres.

Les critères suivants doivent être respectés à la fois pour la société CEMEX seule (ils constituent alors un maximum absolu, dans le cas où les deux autres carrières ne seraient pas exploitées ou remblayées), et pour l'ensemble des 3 carrières exploitées par les sociétés CEMEX + Cheval Blanc + Carrières de Saint-Pierre de Chandieu (dans le cas où ces autres carrières sont exploitées avec sorties de granulats et/ou arrivées de remblais) :

Pour la période 2013-2042 :

moyenne annuelle R/G $\geq$ 6,

moyenne annuelle □/G ≤ 84

moyenne annuelle □/G empruntant la RD 318 ≤ 80

moyenne annuelle R/□ ≥ 6

nombre moyen annuel inférieur ou égal à 84 camions par jour arrivant à la carrière,

dont 4 camions par jour n'empruntent pas la RD 318 (livraison sur la centrale à béton de la zone d'activité proche)

taux moyen annuel des camions arrivant avec des remblais, qui repartiront chargés de granulats supérieur ou égal à 100%

Pour l'année 2042: il n'y a plus d'extraction de granulats mais seulement du remblaiement à raison de 40 000 t/an en moyenne.

moyenne annuelle R/□ ≤ 6

nombre moyen annuel inférieur ou égal à 7 camions par jour arrivant à la carrière,

Pour l'année 2043 : il n'y a plus d'extraction de granulats et le remblaiement est achevé. Le flux de camion est uniquement lié à l'enlèvement des déchets éliminés à l'extérieur et au démantèlement des installations de traitement.

Avant de débuter les travaux d'extraction, et au plus tard, si ceux-ci n'ont pas encore débuté, dans un délai de six mois après notification du présent arrêté, la société CEMEX transmet au préfet une convention signée entre elle-même et les exploitants des carrières «Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu» et «Carrière du Cheval Blanc». Cette convention détermine les modalités d'organisation adoptées par chaque exploitant pour respecter ces critères totaux sur les 3 carrières. En cas de changement d'exploitant de l'une des 3 carrières, cette convention devra être renouvelée.

L'exploitant tient à disposition de l'inspection des installations classées le registre et les détails des tableaux de calculs mentionnés ci-dessus.

Chaque année, avant le 31 janvier, il communique à l'inspection des installations classées les moyennes annuelles R/G , □/G , R/□ .

En fonction des évolutions d'exploitation et de trafic sur la zone des carrières de l'Est lyonnais, à la demande de l'exploitant, les critères ci-dessus pourront évoluer dans le temps, sous réserve d'une modification de l'arrêté préfectoral d'autorisation de la carrière, tout en gardant l'objectif de ne pas augmenter le nombre de poids-lourds à destination de la zone des carrières de l'Est lyonnais, transitant par la RD 318, par rapport au trafic de 2007, soit 1151 trajets journaliers (1 aller-retour vaut 2 trajets).

Les véhicules sortant de l'installation ne doivent pas être à l'origine d'envols de poussières ni entraîner de dépôt de poussière ou de boue sur les voies de circulation publiques. Tous les véhicules équipés d'une bâche et transportant des produits de faible granulométrie (sables), et des graviers de faible granulométrie, doivent obligatoirement être bâchés avant de quitter le site.

Article 17 – Rapport annuel

L'exploitant établit un rapport annuel comportant une synthèse des informations suivantes :

- quantités de matériaux extraits durant l'année,
- situation dans le phasage d'exploitation et de remise en état,
- faits marquants de l'exploitation, le cas échéant (exemple : modification des conditions autorisées, ...), de l'année écoulée, et en projet pour l'année à venir,
- suivi scientifique écologique (batraciens, oiseaux) et préconisations éventuelles, dans le cadre de l'exploitation et de la remise en état le cas échéant,
- compte-rendu de la réunion annuelle du carrier avec la Chambre d'Agriculture du Rhône, signé par les deux parties,
- consommation d'eau annuelle prélevée dans la nappe,
- aménagement paysager périphérique (opérations d'aménagement et d'entretien),
- opérations d'entretien sur les installations de traitement des eaux pluviales susceptibles d'être polluées, et sur les installations de stockage ou de traitement des eaux sanitaires,
- contrôle de la qualité des eaux rejetées et résultats,
- synthèse annuelle du contrôle mensuel des niveaux piézométriques et du contrôle semestriel de la qualité des eaux souterraines,
- résultats des mesures de poussières sur l'émissaire canalisé de rejet,
- résultats des mesures de retombées de poussières environnementales,
- résultats des mesures des émissions sonores dans l'environnement,
- moyennes quotidiennes sur l'année écoulée des camions arrivés sur la carrière, moyenne annuelle du taux de réemploi des camions remblais/granulats sur l'année écoulée,
- quantités admises de matériaux en remblais,
- actions et investissements menés durant la période et pouvant avoir un impact sur l'environnement,
- événements accidentels ou inhabituels survenus durant la période et pouvant avoir un impact sur l'environnement.

Ce rapport est transmis avant la fin du 1er trimestre de chaque année, au préfet, à l'inspection des installations classées, l'agence régionale santé, et à la commission de suivi de site.

TITRE VI –

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AU REMBLAIEMENT

Article 18 - Plan d'exploitation des zones de remblais

L'exploitant tient à jour un plan d'exploitation des zones de remblayage. Ce plan coté en plan et altitude permet d'identifier les parcelles ou alvéoles où sont entreposés les différents matériaux. Ces parcelles ou alvéoles, ont une superficie maximale de 2500 m².

Ce plan topographique permet de localiser les zones de remblais correspondant aux données figurant au registre visé au point 21.6.

Article 19 - Information

L'exploitant affiche en permanence de façon visible à l'entrée de la carrière un avis énumérant les types de déchets inertes admissibles, ainsi qu'un panneau indiquant l'interdiction des dépôts d'ordures.

Article 20 - Conditions d'admission

20.1 - *déchets admissibles* :

Les seuls déchets admissibles sont les déchets inertes énumérés dans l'**annexe 6**, issus exclusivement, directement ou indirectement, des chantiers et des industries du bâtiment et des travaux publics et des carrières.

Il est notamment interdit de recevoir sur le site :

- les déchets d'amiante lié à des matériaux inertes ou contenant de l'amiante provenant :
- du démantèlement d'installations techniques (calorifugeage de tuyauteries, isolant, cuve,...),
- de démolition conformément à la circulaire n°97-15 du 9 janvier 1997 ;
- les déchets inertes provenant du process d'installations classées pour la protection de l'environnement, à l'exception des matériaux provenant de l'exploitation de carrières ou de l'industrie du bâtiment ou des travaux publics ;
- les déchets n'ayant pas le caractère inerte ;
- les matériaux contenant du bitume ;
- les terres provenant de sites contaminés ;
- les déchets liquides ou dont la siccité est inférieure à 30 % ;
- les déchets dont la température est supérieure à 60°C ;
- les déchets non pelletables ;
- les déchets pulvérulents, à l'exception de ceux préalablement conditionnés ou traités en vue de prévenir une dispersion sous l'effet du vent.

Le caractère inerte est mesuré avec les tests en **annexe 5** du présent arrêté, qui indique les valeurs maximales ne devant pas être dépassées.

Il est interdit de procéder à une dilution ou à un mélange des déchets dans le seul but de satisfaire aux critères d'admission.

20.2 - *document préalable* :

Avant la livraison ou avant la première d'une série de livraisons d'un même déchet inerte, l'exploitant demande au producteur des déchets un document préalable indiquant :

- le nom et les coordonnées du producteur des déchets et, le cas échéant, son numéro SIRET ;
- l'origine des déchets ;

- le libellé ainsi que le code à six chiffres des déchets, en référence à la liste des déchets figurant à l'annexe II de l'article R.541-8 du code de l'environnement ;
- les quantités de déchets concernées.

Ce document est signé par le producteur des déchets et les différents intermédiaires le cas échéant (dont les transporteurs).

Toutefois, si les déchets sont apportés en faibles quantités ou de façon occasionnelle, le document préalable précité pourra être rempli avant enfouissement par l'exploitant de la carrière d'accueil sous la responsabilité du producteur de déchets ou de son représentant lors de la livraison des déchets.

La durée de validité du document précité est d'un an.

Le document préalable est conservé par l'exploitant pendant au moins trois ans et est tenu à la disposition de l'inspection des installations classées.

20.3 - *Procédure d'acceptation préalable :*

Avant leur arrivée dans l'installation de stockage, le producteur de déchets effectue une procédure d'acceptation préalable afin de disposer de tous les éléments d'appréciation nécessaires sur la possibilité de stocker ces déchets dans la carrière et de justifier de leur appartenance à un des déchets de la liste en **annexe 6**.

Pour les déchets appartenant à la liste de l'**annexe 6**, et présentant une présomption de contamination, cette acceptation préalable contient a minima une évaluation du potentiel polluant des déchets par un essai de lixiviation pour les paramètres définis à l'**annexe 5** et une analyse du contenu total pour les paramètres définis dans la même annexe. Le test de lixiviation à appliquer est le test normalisé NF EN 12 457-2. Seuls les déchets respectant les critères définis en **annexe 5** peuvent être admis.

20.4 - *Contrôles d'admission :*

Tout déchet admis fait l'objet d'une vérification des documents d'accompagnement.

Un contrôle visuel et olfactif des déchets est réalisé lors du déchargement du camion et lors du régalage des déchets afin de vérifier l'absence de déchets non autorisés. En cas de doute, l'exploitant suspend l'admission et la subordonne aux résultats de la procédure d'acceptation préalable. Le déversement direct de la benne du camion de livraison est interdit sans vérification préalable du contenu de la benne et en l'absence de l'exploitant ou de son représentant.

Pour le cas de déchets interdits qui pourraient être présents en faibles quantités et aisément séparables, l'exploitant doit prévoir des bennes intermédiaires qui accueilleront ce type de déchets dans la limite de 50 m^3. Les déchets recueillis (bois, plastiques, emballages...) sont ensuite dirigés vers des installations d'élimination adaptées dûment autorisées.

20.5 - *Accusé de réception et refus de déchets :*

En cas d'acceptation des déchets, l'exploitant délivre un accusé de réception au producteur des déchets sur lequel sont mentionnés *a minima* :

- le nom et les coordonnées du producteur des déchets ;
- le nom et l'adresse du transporteur ;

- le libellé du déchet ;
- la quantité de déchets admise ;
- la date et l'heure de l'accusé réception ;

En cas de refus, l'inspection des installations classées est informée, sous la forme d'un récapitulatif mensuel adressé en début de mois, des caractéristiques suivantes du ou des lot(s) refusé(s) :

- la date et heure du refus,
- les caractéristiques et les quantités de déchets refusées ;
- l'origine des déchets ;
- le motif de refus d'admission ;
- le nom et les coordonnées du producteur des déchets ;
- le libellé des déchets,
- le nom et l'adresse du transporteur,
- le numéro d'immatriculation du véhicule.

Pour ce faire, l'exploitant tient un registre de refus comportant les éléments mentionnés dans le paragraphe précédent.

En cas de refus, le déchet est alors rechargé dans le véhicule d'origine et évacué du site immédiatement.

L'exploitant rédige une consigne traitant des cas de refus de déchets. Cette consigne doit prévoir l'information du producteur de déchet, le retour immédiat du déchet vers ledit producteur ou l'expédition vers un centre de traitement autorisé.

20.6 - *Registre d'admission* :

L'exploitant tient à jour un registre d'admission, éventuellement sous format électronique, dans lequel il consigne pour chaque chargement de déchets présenté :

- la date et l'heure de réception,
- l'origine, la nature et la masse des déchets ;
- la référence du document préalable cité au point 20.2. ;
- l'identité du transporteur,
- le numéro d'immatriculation du véhicule ;
- la référence permettant de localiser la zone où les déchets ont été mis en remblais sur la carrière ;
- le résultat du contrôle visuel et, le cas échéant, de la vérification des documents d'accompagnement ;
- le cas échéant, le motif de refus d'admission.

Ce registre, ainsi que l'ensemble des documents concernant l'acceptation préalable et la réception ou le refus du déchet, sont conservés pendant toute la durée d'autorisation de la carrière et a minima jusqu'à la survenance du procès-verbal de récolement du site.

Article 21 – Conditions d'exploitation des remblais :

La mise en place des déchets au sein du stockage est organisée de manière à assurer la stabilité de la masse des déchets, en particulier à éviter les glissements.

L'exploitant doit terminer le remplissage d'une alvéole avant d'attaquer celui de l'alvéole suivante.

Les alvéoles sont matérialisées par des repères sur site.

Chaque couche de déchets est compactée avant la constitution de la couche suivante, afin d'assurer la stabilité de l'ensemble de la hauteur du remblais.

TITRE VII

PRISE EN COMPTE DE LA BIODIVERSITE

Article 22 - Les mesures de réduction d'impact, ainsi que les mesures compensatoires à mettre en œuvre dans l'emprise de la carrière sont les suivantes :

Mesures de réduction d'impact

Mesure R1 : Adaptation du calendrier

Les premiers travaux devront être effectués entre novembre et fin février et se poursuivre de manière continue.

Amphibiens: éviter la période de reproduction (mars à octobre),

Reptiles: éviter la période de reproduction (mars à octobre),

Oiseaux : éviter la période de nidification mars à juillet).

S'il s'avère qu'un début d'activité (notamment à l'ouverture du chantier) concerne la période sensible définie ci-dessus, des aménagements devront être envisagés en concertation avec un écologue pour intégrer au mieux l'activité.

Mesure R2 : Conservation d'un linéaire de haies en limite sud de la zone d'emprise

Mesure R3 : Pas d'éclairage abusif au sein de la carrière en faveur des chiroptères et des oiseaux : éviter l'éclairage en période nocturne du printemps à l'automne. Une utilisation ponctuelle peut être tolérée seulement si les conditions suivantes sont respectées :

- utiliser l'intensité lumineuse strictement nécessaire pour les travaux en carrière ou la sécurité du personnel ;

- utiliser un minuteur ou un éclairage automatique ;

- éclairer au sodium à basse pression ;

- orienter les réflecteurs vers le sol, en aucun cas vers le haut (utilisation d'abat-jours).

Mesure R4 : Mise en place de **clôtures** de 1,8 m de hauteur maximale, dépourvues de barbelés et de systèmes répulsifs électrifiés, et utilisation de piquets en bois.

Délais d'application pour la modification des clôtures existantes : 31/12/2012.

Mesure R5 : Limitation des risques de pollutions accidentelles, stockage du «matériel» présentant un risque de pollution d' hydrocarbures en dehors des sites de reproduction avérés des amphibiens, sur une aire étanche avec zone de rétention, en faveur des amphibiens et des insectes. Pour la réalisation de cet objectif, les mesures du point 11.1 et de l'article 14 doivent être respectées.

Mesures compensatoires (cf carte en annexe 3.2) :

FLORE

Mesure C1 flore : récolte et ensemencement de graines de Lythrum à feuilles de l'hysope (Lythrum hyssopifolia), mesure expérimentale complémentaire à la mesure C1 faune ci-dessous, visant à créer des mares,

- ensemencement de graines de Lythrum à feuilles de l'hysope avec récolte manuelle entre le mois d'août et le mois de septembre,
- déplacement de la banque de graines du sol par prélèvement de l'horizon supérieur (0 à 10cm) du sol à la pelle mécanique (mois : août à septembre),
- suivi de cette action expérimentale .

FAUNE

Mesure C1 : Création et entretien de 3 mares temporaires favorables pour les espèces suivantes : Lythrum à feuilles d'hysope, et les amphibiens : Crapaud calamite, Pélodyte ponctué.

Ces mares présentent des berges sinueuses et en pente douce afin de fournir un accès aisé à la faune. Leur réalisation est faite en période hivernale, d'octobre à février, pour éviter la période de reproduction des amphibiens.

Mesure C5 : Création d'un front artificiel de quelques mètres favorable à la nidification de l'hirondelle de rivage. Les travaux sont effectués en dehors de la période de reproduction.

Mesure C6 : Création et entretien de talus enherbés de 1,4 km de long soit 3 ha en faveur des reptiles et oiseaux.

Les talus concernés sont ceux délimitant les 4 côtés de la zone nord rendue en fond de fouille.

Mesure C8 : Création et entretien de zones de régulation écologiques (refuge et transit) avec 1,5 ha de zones enherbées en faveur de la faune terrestre et des espèces messicoles.

Ces zones sont positionnées sur les côtés ouest, nord et est de la moitié sud rendue en niveau du terrain naturel, ainsi qu'en pied de talus sur tout le périmètre de la zone nord rendue en fond de fouille.

Mesure C9 : création de haies arbustives ou arborées sur une longueur de 700m.(Arbres de haut jet)

Mesure C11 : Création et entretien de 430 m de fossés reliant les 3 mares

Mesure C13 : Gestion agro-environnementale avant exploitation de la carrière : mise en place d'une agriculture diversifiée (2,96 ha) avec cultures printanières, automnales et jachères, rotation culturale visant à la Haute Valeur Environnementales de niveau 2 (objectif de moyen) puis de niveau 3 (objectif de résultat selon le décret du 20 juin 2011) avec limitation des intrants de type matières nutritives et produits phytocides et biocides (décret n°2011-694 du 20 juin 2011 relatif à la certification environnementale des exploitations agricoles).

Délais d'application : atteinte du niveau HVE 2 dans un délai indicatif à court terme de 2 à 4 ans après notification du présent arrêté ; atteinte du niveau HVE 3 dans un délai indicatif à moyen terme de 5 à 8 ans après notification du présent arrêté. Pour le niveau HVE 3, il n'est pas exigé une certification de l'exploitation agricole, mais il est demandé que sur les parcelles dans l'emprise de la carrière, les indicateurs phytosanitaires, fertilisation et irrigation soient atteints.

Mesure C14 : Après exploitation de la carrière, mise en place sur 16,6 ha d'une agriculture diversifiée et de Haute Valeur Environnementale de niveau 3, en s'assurant de l'origine régionale des graines pour les semis de prairies de fauche.

Un première rendu à l'agriculture est fait au cours ou à la fin de la première phase quinquennale sur la partie sud-ouest remblayée.

Des conventions spécifiques garantissant les mesures compensatoires C13 et C14 sont souscrites avec les agriculteurs selon les modalités annexées à la demande de dérogation (modèle en annexe du dossier de demande de dérogation : convention d'engagement volontaire type avec chaque carrier). Elles sont adressées à la DREAL avant tout début d' exploitation (enlèvement de stériles).

A l'issue de la remise en état des carrières, l'état de conservation des espèces protégées citées devra être garanti en cas de changement d'affectation des parcelles faisant l'objet de mesures de compensation.

Délais d'application de la mesure C14: atteinte du niveau HVE 3 dans un délai à court terme de 2 à 4 ans après le rendu du terrain à l'activité agricole. Pour le niveau HVE 3, il n'est pas exigé une certification de l'exploitation agricole, mais il est demandé que sur les parcelles remises en état après l'exploitation carrière, les indicateurs phytosanitaires, fertilisation et irrigation soient atteints.

Les niveaux HVE 2 et HVE 3 devront être validés par un organisme certifié tiers.

Les délais ou phasage d'application pour les mesures C1 flore, C1, C5, C6, C8, C9, C11 sont définis par l'exploitant, sur la base de l'avis d'écologues, dans son premier rapport annuel. Par la suite, ces délais pourront être revus sur la base de considérations écologiques, en fonction du retour d'expérience, et après avis de la commission de suivi. De même les modifications de délais pour les mesures C13 et C14 pourront être apportées, sur justification de l'exploitant, après avis de la commission de suivi.

Mesures d'accompagnement :

Limitation des envols de poussières, conformément aux dispositions prévues à l'article 12.

Surveillance du site pour prévenir le développement anarchique des **espèces invasives.**

Gestion environnementale du chantier : utilisation d'un **parc d'engin correctement entretenu.**

Mesures d'encadrement écologique et de suivi :

E1 : **préalablement aux travaux sur des secteurs nouvellement concernés** :

Recherche et déplacement par un écologue, de zones de cache de reptiles, amphibiens, et en cas de nécessité de déplacement d'individus présents, demande de dérogation pour capture d'espèce protégées ; Si démarrage tardif des travaux (à partir de fin février), **recherche de nidification d'oiseaux.**

E2 : **audit sur les secteurs nouvellement concernés par des travaux** : avant le début des travaux (recherche d'espèces protégées et formation et sensibilisation du personnel à la reconnaissance et la préservation des espèces protégées) ; durant les travaux pour vérifier la bonne application des mesures de réduction préconisées ; après les travaux et durant l'exploitation pour évaluer le succès des mesures de réduction d'impact

E3 : à chaque printemps, **inventaire des éventuelles nidifications d'hirondelle des rivages** et adaptation des travaux d'exploitation pour éviter les zones de nidification.

Suivi des travaux d'aménagements écologiques par un organisme spécialisé en écologie.

- Mise en place d'un suivi de l' avifaune. (Effraie des clochers, Hirondelle de rivage, Œdicnème criard),
- Mise en place d'un suivi des amphibiens,
- Mise en place d'un suivi des reptiles,
- Mise en place d'un suivi de la transplantation du Lythrum à feuilles d'hysope et suivi de l'efficacité de la mesure proposée, par un expert botanique (un jour de terrain par an (juin/juillet) et pendant une durée de 10 ans,
- Mise en place d'un suivi de la végétation (talus enherbés, prairies, haies, bosquets) et de la nidification des espèces inféodés à ces milieux,
- Mise en place d'un suivi des procédés culturaux et de la nidification des espèces inféodées aux cultures.

Les fréquences de ces suivis sont définis par l'exploitant, sur la base de l'avis d'écologues, dans son premier rapport annuel. Par la suite, ces délais pourront être revus sur la base de considérations écologiques, en fonction du retour d'expérience, et après avis de la commission de suivi.

Suivi des impacts cumulatifs pour les mesures agri-écologiques notamment sur les mesures C13 et C14 :

- suivi pour étudier les effets cumulés du programme d'aménagement des carrières sur différents pas de temps T+10 ans T+20 ans T+30 ans et T+40 ans pour mesurer l'évolution de l'occupation des sols et des habitats des espèces indicatrice : Lézard vert occidental, Pélodyte ponctué, Lucane cerf volant, Hirondelle de rivage, Bruant proyer, Caille des blés, Œdicnème criard avec l'année 2007 en référence et les résultats obtenus vis à vis de ceux décrits dans ce rapport,
- second type de suivi pour étudier les effets cumulatifs à l'échelle de la plaine d'Heyrieux au pas de temps T +10 ans,T+40 ans,
- suivi des mesures écologiques selon le cahier des charges décrit dans chaque demande, en lien avec le comité de suivi du site pouvant adapter ces mesures.

Le comité unique de suivi du site (CSS) institué au titre de la réglementation «Installations classées» est chargé pour les différentes exploitations de carrière de la Plaine de l'Heyrieux concernées par les dossiers de demande de dérogation d'encadrer :

- la mise en œuvre des mesures de réduction d'impact,
- le suivi des mesures compensatoires,
- le suivi des mesures d'accompagnement.

Un exemplaire des rapports annuels de suivi est systématiquement transmis à la D.R.E.A.L.

L'état initial, les bilans des suivis et les études réalisées sont transmis à la DREAL Rhône Alpes, à la DDT du Rhône, ainsi qu'à l'expert délégué faune du CNPN.

TITRE VIII

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX INSTALLATIONS DE TRAITEMENT DES MATÉRIAUX

Article 23 - out traitement de produits renfermant des poussières irritantes ou inflammables est interdit.

Toutes opérations et toutes manipulations sont effectuées de façon que le voisinage ne soit pas incommodé par la dispersion des poussières. Les haies et boisements situés à la périphérie de l'installation sont maintenus pendant toute la durée de l'exploitation.

Tous les postes ou parties d'installations émettant des poussières susceptibles d'incommoder le voisinage, de nuire à la santé ou à la sécurité publiques, à la production agricole, à la bonne conservation des monuments et à la beauté des sites, sont pourvus de moyen de traitement efficace de ces émissions.

Des bandes caoutchoutées amortissent les chutes des galets dans les silos et trémies. Lors de leur changement, les grilles métalliques des cribles sont de préférence remplacées par des grilles en polyuréthanne.

Le capotage complet des convoyeurs est assuré en tant que de besoin. Dans le cas de matériaux donnant lieu à des émissions importantes de poussières aux points de déversement sur les stocks extérieurs ou dans des silos et trémies, la hauteur de déversement est limitée à 2 mètres, et le point de déversement est équipé d'un moyen de prévention ou de captage de ces poussières : pulvérisation d'eau, capotage dont la jonction avec le stock est assurée par des bandes souples (...). Il en est de même pour les points de chargement des véhicules.

Les stockages au sol des produits finis et en cours d'élaboration doivent, en tant que de besoin, être stabilisés de manière à éviter l'envol des poussières. Le stockage des granulats les plus fins est réalisé en trémies ou silos fermés.

La conception et la fréquence d'entretien de l'installation doivent permettre d'éviter les accumulations des poussières sur les structures et les alentours. Une consigne définie les modalités de ces opérations.

TITRE IX

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES A LA DISTRIBUTION D'HYDROCARBURES ET AU STOCKAGE AÉRIEN D'HYDROCARBURES

Article 23

23.1.Règles d'implantation

A - Les distances d'éloignement suivantes, mesurées horizontalement à partir des parois de l'appareil de distribution le plus proche des établissements visés ci-dessous, sont observées :

- 17 mètres des issues d'un établissement recevant du public de 1re, 2e , 3e ou 4e catégorie,

- - 5 mètres de l'issue principale d'un établissement recevant du public de la 5e catégorie (magasin de vente dépendant de l'installation, etc.) avec l'obligation d'une issue de secours arrière ou latérale permettant l'évacuation du public, sans exposition à moins de 17 mètres de l'appareil de distribution ;

- - 17 mètres des issues d'un immeuble habité ou occupé par des tiers, extérieur à l'établissement ou d'une installation extérieure à l'établissement présentant des risques d'incendie ou d'explosion.

- - 1,5 mètres des limites de la voie publique et des limites de l'établissement.

Le principe des distances d'éloignement ci-dessus s'applique également aux distances mesurées à partir de la limite de l'aire de dépotage la plus proche des établissements énumérés ci-dessus.

B - Une distance minimale d'éloignement de 4 mètres, mesurée horizontalement, est observée entre l'évent d'un réservoir d'hydrocarbures et les parois d'appareils de distribution.

23.2.Accessibilité

L'installation dispose en permanence d'un accès pour permettre l'intervention des services d'incendie et de secours.

On entend par accès à l'installation une ouverture reliant la voie publique et l'intérieur du site, suffisamment dimensionnée pour permettre l'entrée des engins de secours.

Les véhicules dont la présence est liée à l'exploitation de l'établissement stationnent sans occasionner de gêne pour l'accessibilité des engins des services de secours depuis les voies de circulation externes à l'installation, même en dehors des heures d'exploitation et d'ouverture de l'installation.

23.3.Ventilation

Les installations qui ne sont pas situées en plein air sont ventilées de manière efficace.

Pour les installations situées dans un local partiellement ou totalement clos, et sans préjudice des dispositions du code du travail, les locaux doivent être convenablement ventilés pour éviter tout risque d'atmosphère explosive ou toxique. Le débouché à l'atmosphère de la ventilation doit être placé aussi loin que possible des habitations voisines et des bouches d'aspiration d'air extérieur, et à une hauteur suffisante compte tenu de la hauteur des bâtiments environnants afin de favoriser la dispersion des gaz rejetés.

23.4.Installations électriques

L'exploitant tient à la disposition de l'inspection des installations classées les éléments justifiant que ses installations électriques sont réalisées conformément aux règles en vigueur, entretenues en bon état et vérifiées.

L'installation électrique comporte un dispositif de coupure générale permettant d'interrompre, en cas de fausse manœuvre, d'incident ou d'inobservation des consignes de sécurité, l'ensemble du circuit électrique à l'exception des systèmes d'éclairage de secours non susceptibles de provoquer une explosion, et permettant d'obtenir l'arrêt total de la distribution de carburant. Un essai du bon fonctionnement du dispositif de coupure générale est réalisé au moins une fois par an.

La commande de ce dispositif est placée en un endroit facilement accessible à tout moment au responsable de l'exploitation de l'installation.

Lorsque l'installation est exploitée en libre-service sans surveillance, le dispositif de coupure générale ci-dessus prescrit est manœuvrable à proximité de la commande manuelle doublant le dispositif de déclenchement automatique de lutte fixe contre l'incendie.

Dans le cas d'une installation en libre-service sans surveillance, le déclenchement des alarmes et systèmes de détection précités, la mise en service du dispositif automatique d'extinction ainsi que la manœuvre du dispositif de coupure générale sont retransmis afin d'aviser un responsable nommément désigné.

Dans les parties de l'installation se trouvant dans des zones susceptibles d'être à l'origine d'explosions, les installations sont réduites à ce qui est strictement nécessaire aux besoins de l'exploitation et sont entièrement constituées de matériels utilisables dans les atmosphères explosives.

Les canalisations électriques ne sont pas une cause possible d'inflammation et sont convenablement protégées contre les chocs, contre la propagation des flammes et contre l'action des produits présents dans la partie de l'installation en cause.

23.5.Mise à la terre des équipements

Les équipements métalliques (réservoirs, cuves, canalisations) sont mis à la terre conformément aux règlements et aux normes applicables, compte tenu notamment de la nature explosive ou inflammable des produits.

Sous réserve des impératifs techniques qui peuvent résulter de la mise en place de dispositifs de protection cathodique, les installations fixes de transfert de liquides inflammables ainsi que les charpentes et enveloppes métalliques seront reliées électriquement entre elles ainsi qu'à une prise de terre unique. La continuité des liaisons devra présenter une résistance inférieure à 1 ohm et la résistance de la prise de terre sera inférieure à 10 ohms.

23.6.Rétention des aires et locaux de travail

le sol des aires et des locaux de stockage ou de manipulation des matières dangereuses pour l'homme ou susceptibles de créer une pollution de l'eau ou du sol est étanche, incombustible et équipé de façon à pouvoir recueillir les eaux de lavage et les matières répandues accidentellement. Un dispositif empêchant la diffusion des matières répandues à l'extérieur est prévu. Les matières recueillies sont de préférence récupérées et recyclées, ou, en cas d'impossibilité, traitées conformément au point 12.3.2 ou à l'article 15.

23.7.Implantation des appareils de distribution et de remplissage

Les pistes, lorsqu'elles existent, et les aires de stationnement des véhicules en attente de distribution sont disposées de telle façon que les véhicules puissent évoluer en marche avant et puissent évacuer en marche avant desdits appareils de distribution.

Les pistes et les voies d'accès ne sont pas en impasse.

Les appareils de distribution et de remplissage sont ancrés et protégés contre les heurts de véhicules, par exemple au moyen d'îlots de 0,15 mètre de hauteur, de bornes ou de butoirs de roues.

23.8.Surveillance de l'exploitation

L'exploitation se fait sous la surveillance, directe ou indirecte, de personnes désignées par l'exploitant et ayant une connaissance de la conduite de l'installation et des dangers et inconvénients des produits utilisés ou stockés dans l'installation.

23.9.Contrôle de l'utilisation des appareils de distribution et de remplissage

Sauf dans le cas d'une exploitation en libre-service, l'utilisation des appareils de distribution et de remplissage est assurée par un agent nommément désigné par l'exploitant et ayant une connaissance de la conduite de l'installation et des dangers et inconvénients des produits utilisés ou stockés dans l'installation.

23.10.Connaissance des produits, étiquetage

L'exploitant a à sa disposition des documents lui permettant de connaître la nature et les risques des produits dangereux présents dans l'installation, en particulier les fiches de données de sécurité.

Les fûts, réservoirs et autres emballages portent en caractères très lisibles le nom des produits et, s'il y a lieu, les symboles de danger conformément à la réglementation relative à l'étiquetage des substances et préparations chimiques dangereuses.

23.11.Propreté

L'aire de dépotage et de distribution est maintenue en bon état de propreté, de manière à éviter les amas de matières dangereuses ou polluantes et de poussières. Le matériel de nettoyage est adapté aux risques présentés par les produits et poussières.

23.12.Protection individuelle

Sans préjudice des dispositions du code du travail, et si nécessaire dans le cadre de l'exploitation, des matériels de protection individuelle, adaptés aux risques présentés par l'installation et permettant l'intervention en cas de sinistre, doivent être conservés à proximité du dépôt et du lieu d'utilisation. Ces matériels doivent être entretenus en bon état et vérifiés périodiquement. Le personnel est formé à l'emploi de ces matériels.

23.13.Moyens de secours contre l'incendie

D'une façon générale, l'installation est dotée de moyens de secours contre l'incendie appropriés aux risques et au moins protégée comme suit :

- d'un extincteur homologué 233 B ;
- d'une réserve de produit absorbant incombustible en quantité adaptée au risque, sans être inférieure à 100 litres, des moyens nécessaires à sa mise en œuvre ; la réserve de produit absorbant est protégée par couvercle ou par tout dispositif permettant d'abriter le produit absorbant des intempéries ;
- pour chaque local technique, d'un extincteur homologué 233 B ;
- pour le tableau électrique, d'un extincteur à gaz carbonique (2 kilogrammes) ;
- sur l'installation, d'au moins une couverture spéciale anti-feu.

Conformément aux référentiels en vigueur et au moins une fois par an, tous les dispositifs sont entretenus par un technicien compétent et leur bon fonctionnement vérifié. Les rapports d'entretien et de vérification sont tenus à la disposition de l'inspection des installations classées et de l'organisme de contrôles périodiques.

L'installation permet l'évacuation rapide des véhicules en cas d'incendie.

23.14.Localisation des risques

L'exploitant recense et signale par un panneau conventionnel, sous sa responsabilité, les parties de l'installation qui, en raison des caractéristiques qualitatives et quantitatives des matières mises en œuvre, stockées, utilisées ou produites, sont susceptibles d'être à l'origine d'un sinistre pouvant avoir des conséquences directes ou indirectes sur l'environnement, la sécurité publique ou le maintien en sécurité de l'installation.

23.15.Interdiction des feux

Dans les parties de l'installation présentant des risques d'incendie ou d'explosion, il est interdit d'apporter du feu sous une forme quelconque, sauf pour la réalisation de travaux ayant fait l'objet d'un " permis de feu ".

Cette interdiction est affichée en caractères apparents.

Les prescriptions que doit observer l'usager sont affichées soit en caractères lisibles, soit au moyen de pictogrammes, et ce au niveau de chaque appareil de distribution. Elles concernent notamment l'interdiction de fumer, d'utiliser un téléphone portable (le téléphone doit être éteint), d'approcher un appareil pouvant provoquer un feu nu, ainsi que l'obligation d'arrêt du moteur.

23.16.Permis de travail - Permis de feu

Tous les travaux de réparation ou d'aménagement effectués par une entreprise extérieure présentant des risques spécifiques (emploi d'une flamme ou d'une source chaude, purge des circuits...) ne peuvent être effectués qu'après établissement d'un permis d'intervention et éventuellement la délivrance d'un " permis de feu " et en respectant et en respectant les règles d'une consigne particulièr

Le permis d'intervention et éventuellement le permis de feu et la consigne particulière sont établis et visés par l'exploitant ou par la personne qu'il aura nommément désignée. Lorsque les travaux sont effectués par une entreprise extérieure, le permis d'intervention et éventuellement le permis de feu et la consigne particulière relative à la sécurité de l'installation sont cosignés par l'exploitant et l'entreprise extérieure ou les personnes qu'ils auront nommément désignées.

Après la fin des travaux et avant la reprise de l'activité, une vérification des installations est effectuée par l'exploitant ou son représentant.

23.17.Consignes de sécurité

Sans préjudice des dispositions du code du travail, des consignes précisant les modalités d'application des dispositions du présent arrêté sont établies, tenues à jour et portées à la connaissance du personnel dans les lieux fréquentés par le personnel. Ces consignes indiquent notamment :

- l'interdiction d'apporter du feu sous une forme quelconque, dans les parties de l'installation visées au point 4.5 " incendie " et " atmosphères explosives " ;
- l'obligation du permis d'intervention ou du permis feu pour les parties des 'installations visées au présents chapitre
- les procédures d'arrêt d'urgence et de mise en sécurité (électricité, réseaux de fluides) ;
- les mesures à prendre en cas de fuite sur un récipient ou une canalisation contenant des substances dangereuses, notamment les conditions de rejet prévues au point 12.3.2 ;
- les moyens d'extinction à utiliser en cas d'incendie ;
- la procédure d'alerte avec les numéros de téléphone du responsable d'intervention de l'établissement, des services d'incendie et de secours, etc.,

Une formation du personnel lui permet :

- d'être sensibilisé aux risques inhérents à ce type d'installation ;
- de vérifier régulièrement le bon fonctionnement des divers équipements pour la prévention des risques ;
- de prendre les dispositions nécessaires sur le plan préventif et de mettre en oeuvre, en cas de besoin, les actions les plus appropriées.

Le préposé à l'exploitation est en mesure de rappeler à tout moment aux usagers les consignes de sécurité.

23.18.Consignes d'exploitation

Les opérations comportant des manipulations dangereuses et la conduite des installations font l'objet de consignes d'exploitation écrites. Ces consignes prévoient notamment :

- les modes opératoires, ceux-ci devant être présents à chaque poste de chargement et distribution. En particulier, une procédure est mise en place, visant à s'assurer systématiquement que le tuyau est effectivement raccordé avant que ne commence le chargement du réservoir de stockage ;
- la fréquence de vérification des dispositifs de sécurité et de traitement des pollutions et nuisances générées;
- les instructions de maintenance et de nettoyage ;

- les conditions de conservation et de stockage des produits ;
- la fréquence des contrôles de l'étanchéité et de vérification des dispositifs de rétention.

23.19.Appareils de distribution

L'habillage des parties de l'appareil de distribution où interviennent les liquides inflammables (unités de filtration, de pompage, de dégazage, etc.) est en matériaux de catégorie A1.

Les parties intérieures de la carrosserie de l'appareil de distribution sont ventilées de manière à ne permettre aucune accumulation des vapeurs des liquides distribués.

La partie de l'appareil de distribution où peuvent être implantés des matériels électriques ou électroniques non de sûreté constitue un compartiment distinct de la partie où interviennent les liquides inflammables. Ce compartiment est séparé de la partie où les liquides inflammables sont présents par une cloison étanche aux vapeurs d'hydrocarbures, ou par un espace ventilé assurant une dilution continue, de manière à le rendre inaccessible aux vapeurs d'hydrocarbure.

Les appareils de distribution sont installés et équipés de dispositifs adaptés de telle sorte que tout risque de siphonnage soit écarté.

Toutes dispositions sont prises pour que les égouttures sous les appareils de distribution n'entraînent pas de pollution du sol ou de l'eau.

Lorsque l'appareil est alimenté par une canalisation fonctionnant en refoulement, l'installation est équipée d'un dispositif de sécurité arrêtant automatiquement l'arrivée de produit en cas d'incendie ou de renversement accidentel du distributeur.

23.20.Les flexibles

Les flexibles de distribution ou de remplissage sont conformes à la norme en vigueur. Les flexibles sont entretenus en bon état de fonctionnement et remplacés au plus tard six ans après leur date de fabrication. Dans le cas des installations exploitées en libre-service, les flexibles sont équipés de dispositifs de manière qu'ils ne traînent pas sur l'aire de distribution.

Les rapports d'entretien et de vérification seront tenus à la disposition de l'inspection des installations classées et de l'organisme de contrôles périodiques. Un dispositif approprié empêche que le flexible ne subisse une usure due à un contact répété avec le sol. Le flexible est changé après toute dégradation.

23.21.Dispositifs de séeurité

Dans le cas des installations en libre - service et des installations de remplissage, l'ouverture du clapet du robinet et son maintien en position ouverte ne peuvent s'effectuer sans intervention manuelle.

Toute opération de distribution ou de remplissage est contrôlée par un dispositif de sécurité qui interrompt automatiquement le remplissage du réservoir quand le niveau maximal d'utilisation est atteint.

Les opérations de dépotage de liquides inflammables ne peuvent être effectuées qu'après mise à la terre des camions-citernes .

Pour les cas d'une exploitation en libre-service sans surveillance, l'installation de distribution ou de remplissage est équipée :

- d'un dispositif d'arrêt d'urgence situé à proximité de l'appareil permettant de provoquer la coupure de l'ensemble des installations destinées à la distribution ;
- d'un dispositif de communication permettant d'alerter instantanément l'agent d'exploitation ;
- d'un système permettant de transmettre les informations sur la phase de fonctionnement en cours de l'appareil de distribution au(x) point(s) de contrôle de la station.

23.22.Réservoir de stockage

Les liquides inflammables sont stockés dans des récipients fermés, incombustibles, étanches, et portent en caractères lisibles la dénomination du liquide contenu. Ces récipients sont construits selon les normes en vigueur à la date de leur fabrication et présentent une résistance suffisante aux chocs accidentels.

Le réservoir est maintenu solidement de façon qu'il ne puisse être déplacé sous l'effet du vent ou sous celui de la poussée des eaux.

Il est équipé d'un dispositif permettant de connaître à tout moment le volume du liquide contenu.

23.23.Les tuyauteries

Les tuyauteries aériennes sont protégées contre les chocs. Il est interdit d'intercaler des tuyauteries flexibles entre le réservoir et les robinets, les vannes ou clapets d'arrêts isolant ce réservoir des appareils d'utilisation.

Les tuyauteries de remplissage des réservoirs sont équipées de raccords conformes aux normes en vigueur et compatibles avec les tuyauteries de raccordement des véhicules de transport de matières dangereuses. En dehors des opérations de remplissage des réservoirs, elles sont obturées hermétiquement. A proximité de l'orifice de remplissage des réservoirs sont mentionnées de façon apparente la capacité et la nature du produit du réservoir qu'il alimente.

23.24.Les vannes

Les vannes d'empiètement sont conformes aux normes en vigueur lors de leur installation. Elles sont facilement manœuvrables par le personnel d'exploitation.

23.25.Le dispositif de jaugeage

En dehors des opérations de jaugeage, le dispositif de jaugeage est fermé hermétiquement par un tampon.

Toute opération de remplissage d'un réservoir est précédée d'un jaugeage permettant de connaître le volume acceptable par le réservoir. Le jaugeage est interdit lors du remplissage.

23.26.Le limiteur de remplissage

Le limiteur de remplissage, lorsqu'il existe, est conforme à la norme NF EN 13616 dans sa version en vigueur le jour de la mise en place du dispositif ou à toute norme équivalente en vigueur dans l'Union européenne ou l'Espace économique européen.

Sur chaque tuyauterie de remplissage et à proximité de l'orifice de remplissage du réservoir est mentionnée de façon apparente la pression maximale de service du limiteur de remplissage quand il y en a un.

Il est interdit de faire subir au limiteur de remplissage des pressions supérieures à la pression maximale de service.

23.27.Les évents

Les évents sont situés à la partie supérieure du réservoir, au-dessus du niveau maximal d'utilisation. Ils ont une section totale au moins égale à la moitié de la somme des sections des tuyauteries de remplissage et une direction finale ascendante depuis le réservoir. Leurs orifices débouchent à l'air libre en un endroit visible depuis le point de livraison à au moins 4 mètres au-dessus du niveau de l'aire de stationnement du véhicule livreur et à une distance horizontale minimale de 3 mètres de toute cheminée ou de tout feu nu.

Cette distance est d'au moins 10 mètres vis-à-vis des issues des établissements des catégories 1, 2, 3 ou 4 recevant du public.

Dans tous les cas où le réservoir est sur rétention, les évents dudit réservoir débouchent au-dessus de la cuvette de rétention.

23.28.Contrôles

Les réservoirs aériens en contact direct avec le sol sont soumis à une visite interne, à une mesure d'épaisseur sur la surface en contact avec le sol ainsi qu'à un contrôle qualité des soudures, tous les dix ans à partir de la première mise en service, par un organisme compétent. Le rapport de contrôle est tenu à la disposition de l'inspection des installations classées et du contrôle périodique.

Les réservoirs aériens font l'objet d'un suivi par l'exploitant du volume de produit présent dans le réservoir par jauge manuelle ou électronique à une fréquence régulière n'excédant pas une semaine.

Un suivi formalisé de ces contrôles est réalisé et tenu à disposition de l'inspection des installations classées.

23.29.Décanteur-séparateur d'hydrocarbures

Le décanteur-séparateur d'hydrocarbures est muni d'un dispositif d'obturation automatique en sortie de séparateur en cas d'afflux d'hydrocarbures pour empêcher tout déversement d'hydrocarbures dans le réseau.

Le séparateur-décanteur d'hydrocarbures est conforme à la norme en vigueur ou à toute autre norme de la Communauté européenne ou de l'Espace économique européen. Le décanteur-séparateur d'hydrocarbures est nettoyé par une société habilitée aussi souvent que nécessaire et dans tous les cas au moins une fois par an. Ce nettoyage consiste en la vidange des hydrocarbures et des boues qu'en la vérification du bon fonctionnement de l'obturateur.

Les fiches de suivi de nettoyage du décanteur-séparateur d'hydrocarbures, l'attestation de conformité à la norme en vigueur ainsi que les bordereaux de traitement des déchets détruits ou retraités sont mis à la disposition de l'inspection des installations classées et de l'organisme de contrôle périodique.

TITRE X

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES A L'ATELIER DE RÉPARATION ET D'ENTRETIEN DES ENGINS

Article 24

Le sol des ateliers est en matériaux imperméables et M0 du point de vue de sa réaction au feu. Il a, de plus, une pente suffisante pour que toutes les eaux et tout liquide accidentellement répandus s'écoulent facilement en direction du dispositif prévu à l'article 12.1.

Les essais de moteurs à l'intérieur de l'atelier ne peuvent être effectués qu'après branchement de l'échappement sur une canalisation spéciale faisant office de silencieux et reliée à un conduit assurant l'émission des gaz à 1,20 mètres au-dessus de tout obstacle (évent, conduit ou construction) dans un rayon de 20 mètres.

L'installation électrique est entretenue en bon état ; elle est périodiquement contrôlée par un technicien compétent.

L'équipement électrique des installations pouvant présenter un risque d'explosion doit être conforme à l'arrêté ministériel du 31 mars 1980 portant réglementation des installations électriques des établissements réglementés au titre de la législation sur les installations classées susceptibles de présenter des risques d'explosion.

Les feux nus sont interdits dans les zones où peuvent apparaître des atmosphères explosives, ces zones sont délimitées et l'interdiction de feux nus est clairement affichée.

Des dispositions sont prises pour que tout commencement d'incendie puisse être rapidement combattu. En particulier, l'exploitant répartit dans tout le local, en des endroits facilement accessibles et bien mis en évidence :

- des sceaux et caisses de sable meuble avec pelles de projection.
- des extincteurs portatifs de type normalisé adaptés aux risques.

Ce matériel est maintenu en bon état d'utilisation.

TITRE XI

RÉCAPITULATIF DES ÉCHÉANCES

Article 25

Articles	Contrôles ou mesures à prendre	Date d'échéance ou périodicité
4	Rédaction DSS et DP	Avant le début des travaux d'exploitation des zones d'extraction
5	Pose clôture et portail	
6.1	Pose panneau à l'entrée de la carrière	
6.2	Bornage	
6.4	**Transmission au préfet** du dossier préalable aux travaux	
7.1	**Transmission** de l'actualisation du plan de gestion des déchets, contenant le plan de remobilisation à l'avancement et stockage des terres végétales et stériles, à **l'Inspecteur des Installations Classées**	
7.5	**Remise au préfet** de la demande de dérogation pour la consommation de la bande mitoyenne avec Carrières Saint-Laurent	18 mois après notification du présent arrêté
7.6	**Transmission** du plan d'exploitation, à jour, à **l'Inspecteur des Installations Classées**	une fois par an
7.7	Mise en place des haies bocagères	1 an après notification du présent arrêté pour le chemin du plan avant le début des travaux d'exploitation, remise d'une étude de phasage des haies.
7.8.	**Transmission au préfet** de la convention signée avec la Chambre d'Agriculture du Rhône	Avant le début des travaux de découverte et d'extraction des matériaux ou au plus tard 6 mois après notification du présent arrêté
7.8	Transmission au préfet d'un plan de phasage de récolement anticipé	Un an après la notification du présent arrêté
11.1	Transmission à l'inspecteur des installations classées d'une étude sur la gestion des eaux incendie	Un an après la notification du présent arrêté
11.2	**Remise au préfet** d'une étude sur l'acceptabilité du prélèvement	12 mois après notification du présent arrêté
11.2	Remise d'une étude technico-économique de réduction des consommations en eau	1 an après notification du présent arrêté
11.3.2.	Entretien des décanteurs-déshuileurs	annuel
11.3.2.	Contrôle de la qualité des rejets aqueux en sortie de décanteurs-déshuileurs	En période pluvieuse, une fois par an

11.3.2	Étude sur la gestion des eaux pluviales	12 mois après notification du présent arrêté
11.3.3	Contrôle du dispositif d'assainissement autonome	Au moins tous les 4 ans
11.3.4	Réhabilitation du qualitomètre 91	Avant le début des travaux d'exploitation
11.3.4	Surveillance des eaux souterraines	Une fois par mois pour le relevé piézométrique Deux fois par an (hautes et basses eaux) pour le contrôle qualitatif
11.5	Rédaction d'un plan d'alerte	1 an après la rédaction du guide de gestion des crises
12	Mesure de la teneur en poussière sur les émissions canalisées pour autant qu'elles existent	une fois par an
12	Mesure des retombées en poussière dans l'environnement (protocole UNICEM)	Première campagne à l'été 2012 Une fois par an, en été
13	Vérification du matériel incendie	une fois par an
13	Réception de la réserve eau par le SDIS et contact avec le GDECI	avant le début des travaux d'exploitation
15	Mesure des émissions sonores dans le voisinage	une fois par an
16.2	Communication au préfet et à l'inspection des installations classées des moyennes annuelles R/G , □/G , R/□	une fois par an avant le 31 janvier
16.2	Transmission au préfet de la convention régissant les modalités de respect du quota global de nombre de camions imposé sur les 3 carrières	Avant extraction des matériaux ou au plus tard 6 mois après notification du présent arrêté
17	Envoi du rapport annuel au préfet, à l'inspection des installations classées, l'agence régionale santé, et à la commission de suivi de site	Une fois par an avant le 31 mars
Titre VII	Modification des clôtures existantes avec mise en place de clôtures de 1,8 m de hauteur maximale, dépourvues de barbelés et de systèmes répulsifs électrifiés, et utilisation de piquets en bois .	31/12/12

TITRE XII
DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

<u>Article 26</u> : Garanties financières

L'autorisation d'exploiter est conditionnée par la constitution effective des garanties financières dont le montant est fixé ci-dessous.

L'absence de garanties financières entraîne la suspension de l'activité après mise en œuvre des modalités prévues à l'article L 514-1 du Code de l'environnement.

Le document établissant la constitution des garanties financières, doit être transmis à l'inspection des installations classées préalablement aux travaux d'extraction.

A chaque période d'exploitation correspond un montant de garanties financières permettant la remise en état maximale au sein de cette période. Les schémas d'exploitation et de remise en état sont joints en **annexes 2 et 3**.

Le montant de référence (C_R) des garanties financières permettant d'assurer la remise en état maximale pour chacune de ces périodes est de :

Phase 1 : 273 000 euros

Phase 2 : 307 000 euros

Phase 3 : 301 000 euros

Phase 4 : 338 000 euros

Phase 5 : 303 000 euros

Phase 6 : 276 000 euros

Un acte de cautionnement solidaire est établi conformément au modèle annexé à l'arrêté interministériel du 1er février 1996 et porte sur une durée minimale de 5 ans.

L'exploitant adresse au préfet le document établissant le renouvellement des garanties financières en notifiant la situation de l'exploitation et l'achèvement de la fin de réaménagement de la dernière phase d'exploitation **6 mois au moins** avant le terme de chaque échéance. L'absence de garanties financières entraîne la suspension de l'activité, après mise en œuvre des modalités prévues à l'article L. 514-1 3° du Code de l'Environnement.

Les montants évoqués supra doivent être actualisés au moins tous les cinq ans.

Lorsqu'il y a une augmentation supérieure à 15 % de l'indice TP01 sur une période inférieure à cinq ans, le montant des garanties financières doit être actualisé dans les six mois suivant l'intervention de cette augmentation.

L'actualisation des garanties financières relève de l'initiative de l'exploitant.

Lorsque la quantité de matériaux extraits est inférieure à la capacité autorisée et conduit à un coût de remise en état inférieur à au moins 25 % du coût couvert par les garanties financières, l'exploitant peut demander au préfet, pour les périodes quinquennales suivantes, une modification du montant des garanties financières. Cette demande est accompagnée d'un dossier et intervient au moins six mois avant le terme de la période en cours.

Toute modification des conditions d'exploitation conduisant à une augmentation du montant des garanties financières doit être subordonnée à la constitution de nouvelles garanties financières.

A compter du 1er renouvellement des garanties financières, le montant des garanties financières à provisionner l'année n (C_n) et devant figurer dans le document d'attestation de la constitution de garanties financières est obtenu par la formule suivante :

$$C_n = C_R \times (Index_n / 512,4) \times (1 + TVA_n) / 1,196$$

Avec :

- $Index_n$: Dernier indice TP01 connu au moment de la rédaction du document d'attestation de la constitution de garanties financières,

- TVA_n : Taux de la TVA applicable au moment de la rédaction du document d'attestation de la constitution de garanties financières.

Toute modification des conditions d'exploitation conduisant à une augmentation du montant des garanties financières doit être subordonnée à la constitution de nouvelles garanties financières.

L'absence de garanties financières entraîne la suspension de l'activité, après mise en œuvre des modalités prévues à l'article L. 514-1 .I .3° du Code de l'Environnement.

L'extraction de matériaux commercialisables ne doit plus être réalisée 6 mois avant la date d'expiration de la présente autorisation. La commercialisation des produits finis et la remise en état finale du site sont achevés 6 mois avant la date d'expiration de l'autorisation.

Le Préfet fait appel aux garanties financières :

- soit en cas de non respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral en matière de remise en état après intervention de la mesure de consignation prévue à l'article L 514-1-1° du Code de l'environnement,

- soit en cas de disparition juridique de l'exploitant et d'absence de remise en état conforme au présent arrêté.

L'obligation de garanties financières n'est pas limitée à la durée de validité de l'autorisation. Elle est levée après la cessation d'exploitation de la carrière, et après que les travaux de remise en état ont été réalisés.

Ce retour à une situation normale est constaté, dans le cadre de la procédure de cessation d'activité prévue aux articles R. 512-39-1 à R. 512-39-6 du Code de l'Environnement, par l'Inspection des Installations Classées qui établit un procès verbal de récolement.

En application de l'article R516-5 du code de l'environnement, l'obligation de garanties financières est levée par arrêté préfectoral après consultation des maires intéressés.

Article 27 - Modification

Toute modification envisagée par l'exploitant aux installations, à leur mode d'utilisation ou à leur voisinage, de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande d'autorisation ou des prescriptions du présent arrêté est portée, avant sa réalisation, à la connaissance du Préfet avec tous les éléments d'appréciation.

Article 28 - Accident ou incident

Indépendamment de la déclaration d'accident prévue par les dispositions de police visées à l'article 4 ci-dessus, tout accident ou incident susceptible de porter atteinte aux intérêts visés à l'article L 511-1 du Code de l'Environnement doit être signalé immédiatement à l'inspecteur des installations classées.

Sauf exception dûment justifiée, en particulier pour des motifs de sécurité, il est interdit de modifier en quoi que ce soit l'état des installations où a eu lieu l'accident ou l'incident tant que l'inspecteur des installations classées n'en a pas donné son accord et, s'il y a lieu, après autorisation de l'autorité judiciaire, indépendamment des dispositions de police prévues par le R.G.I.E.

Article 29 - Contrôles et analyses

L'inspecteur des installations classées peut demander que des prélèvements, des contrôles ou des analyses soient effectués par un organisme indépendant, dont le choix sera soumis à son approbation, s'il n'est pas agréé à cet effet, dans le but de vérifier le respect des prescriptions du présent arrêté ; les frais occasionnés par ces interventions sont supportés par l'exploitant.

Il pourra demander en cas de nécessité la mise en place et l'exploitation aux frais de l'exploitant d'appareils pour le contrôle des émissions, des bruits, des vibrations ou des concentrations des matières polluantes dans l'environnement.

Article 30- Enregistrements, rapports de contrôle et registres

Tous les enregistrements, rapports de contrôle et registres mentionnés dans le présent arrêté sont conservés respectivement durant **un an, deux ans, et cinq ans** à la disposition de l'inspecteur des installations classées qui pourra, par ailleurs, demander que des copies ou synthèses de ces documents lui soient adressées.

TITRE XIII

MODALITES D'EXECUTION – VOIES DE RECOURS

Article 31 - Péremption

L'arrêté d'autorisation cesse de produire effet lorsque l'installation classée n'a pas été mise en service dans le délai de trois ans ou n'a pas été exploitée durant deux années consécutives, sauf le cas de force majeure.

Article 32 - Prescriptions complémentaires

L'exploitant devra se conformer aux lois et règlements intervenus ou à intervenir sur les installations classées et exécuter dans les délais prescrits toute mesure qui lui serait ultérieurement imposée dans l'intérêt de la sécurité et de la salubrité publiques ou pour faire cesser des inconvénients préjudiciables au voisinage.

Article 33 - Mesures de publicité

- Un extrait du présent arrêté, énumérant les conditions auxquelles l'autorisation est accordée, sera affiché à la mairie pendant une durée minimum d'un mois avec mention de la possibilité pour les tiers de consulter sur place, ou à la direction départementale de la protection des populations - service protection de l'environnement - pôle installations classées et environnement - le texte des prescriptions ; procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité sera dressé par les soins du maire.
  Le même extrait sera publié sur le site internet de la préfecture pour une durée identique.

- Un extrait du présent arrêté, énumérant les prescriptions susvisées auxquelles l'installation est soumise, sera affiché en permanence de façon visible dans l'établissement par les soins de l'exploitant.

- Un avis sera inséré, par les soins du préfet et aux frais de l'exploitant, dans deux journaux locaux ou régionaux, diffusés dans tout le département.

Article 34 - Droits des tiers

Les droits des tiers sont expressément réservés.

Article 35 - Sanctions

Faute par l'exploitant de se conformer aux textes réglementaires en vigueur et aux prescriptions précédemment édictées, il sera fait application des sanctions administratives et pénales prévues par le code de l'environnement, livre V, titre 1er.

Article 36 - Autres réglementations applicables

Le présent arrêté ne préjuge en rien les autorisations qui pourraient être nécessaires en vertu d'autres réglementations pour l'implantation, l'installation et le fonctionnement de l'activité susvisée.

Article 37 - Délais et voies de recours (articles L 514-6 et R 514-3-1 du code de l'environnement) :

La présente décision est soumise à un contentieux de pleine juridiction.
Elle peut être déférée au tribunal administratif de Lyon :

- par les demandeurs ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée,
- par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts visés aux articles L 211-1 et L 511-1, dans un délai d'un an à compter de la publication ou de l'affichage de cette décision ; les tiers qui n'ont acquis ou pris à bail des immeubles ou n'ont élevé des constructions dans le voisinage d'une installation classée que postérieurement à l'affichage ou à la publication de l'acte portant autorisation ou enregistrement de cette installation ou atténuant les prescriptions primitives ne sont pas recevables à déférer ledit arrêté à la juridiction administrative.

A peine d'irrecevabilité, la requête devant le tribunal administratif devra être accompagnée d'un timbre fiscal de 35 euros.

Article 38- Exécution

La secrétaire générale de la préfecture, le directeur départemental de la protection des populations (et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement), en charge de l'inspection des installations classées, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de veiller à l'exécution du présent arrêté, dont une copie sera adressée :

- au maire de SAINT-PIERRE DE CHANDIEU, chargé de l'affichage prescrit à l'article 33 du présent arrêté,
- aux conseils municipaux de SAINT-BONNET DE MURE, SAINT-LAURENT DE MURE, SAINT-PRIEST, TOUSSIEU ,GRENAY et HEYRIEUX (Isère)
- au président du Conseil Général du Rhône,
- au directeur du service départemental d'incendie et de secours,
- au directeur régional des affaires culturelles,
- au directeur de la sécurité et de la protection civile,
- au directeur départemental des territoires
- au délégué départemental de l'agence régionale de santé,
- au président de la Commission locale de l'eau (SAGE) de l'Est Lyonnais,
- au président de la Chambre d'agriculture,
- au directeur du Réseau Ferré de France,
- au commissaire enquêteur,
- à l'exploitant.

Lyon, le 16 JUIL. 2012

Le Préfet,

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU RHONE

Direction départementale
de la protection des populations

Service protection de l'environnement
Pôle installations classées et environnement

Dossier suivi par Marie-Christine BENINCASA
☎ : 04 72 61 37 35
✉ : marie-christine.benincasa@rhone.gouv.fr

Lyon, le 16 JUIL. 2012

ARRETE

autorisant la société LES CARRIERES DE SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU à exploiter une carrière de matériaux alluvionnaires située aux lieux-dits "Les Quinonières" et "La Forêt de l'Aigue" à SAINT-PIERRE DE CHANDIEU.

Le Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Sud-Est
Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Officier de la Légion d'Honneur,

VU le code minier ;

VU le code du patrimoine, partie réglementaire, livre V, titre II ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L 512-2 et R 512-26 à R 512-30 ;

VU la loi n° 2010-788 portant engagement national pour l'environnement, dite «Grenelle 2», et notamment ses dispositions visant à réduire la consommation de terres agricoles et à promouvoir une agriculture durable ;

VU la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche, et notamment ses dispositions visant à lutter contre la consommation de terres agricoles ;

VU l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrière ;

VU l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement ;

VU l'arrêté ministériel du 9 février 2004 relatif à la détermination du montant des garanties financières de remise en état des carrières prévues par la législation des installations classées ;

VU l'arrêté ministériel du 20 novembre 2009 portant approbation du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Rhône-Méditerranée et arrêtant le programme pluriannuel de mesures ;

VU le plan régional d'élimination des déchets dangereux Rhône-Alpes (PREDD) approuvé par le conseil régional les 21 et 22 octobre 2010 ;

VU l'arrêté inter-préfectoral n° 2008-2834 du 30 juin 2008 portant approbation du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2001-2254 du 18 juillet 2001 portant approbation du schéma départemental des carrières ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2003-2318 du 3 décembre 2003 portant approbation de la révision du plan de gestion des déchets ménagers et assimilés dans le département du Rhône ;

VU la demande d'autorisation présentée le 11 juillet 2007 complétée le 13 mai 2011 par la société LES CARRIERES DE SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU en vue d'exploiter une carrière de matériaux alluvionnaires aux lieux-dits "Les Quinonières" et "La Forêt de l'Aigue" à SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU ;

VU ensemble le courrier en date du 16 mai 2011, ainsi que l'arrêté de la direction régionale des affaires culturelles de Rhône-Alpes en date du 8 juillet 2011, portant prescription de diagnostic archéologique sur le terrain faisant l'objet de la demande susvisée ;

VU l'avis technique de classement en date du 13 septembre 2011 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, service chargé de l'inspection des installations classées ;

VU l'avis de l'autorité environnementale formulé le 8 novembre 2011 sur le dossier de demande d'autorisation précité ;

VU les résultats de l'enquête publique à laquelle Mme Isabelle VASTRA-BEGUE, désignée en qualité de commissaire enquêteur, a procédé du 30 janvier 2012 au 29 février 2012 inclus ;

VU la délibération en date du 2 février 2012 du conseil municipal de Mions;

VU la délibération en date du 23 février 2012 du conseil municipal de Saint Pierre de Chandieu;

VU la délibération en date du 29 février 2012 du conseil municipal de Saint-Priest ;

VU l'avis en date du15 décembre 2011 de la société Réseau Transports Electricité ;

VU l'avis en date du 19 décembre 2012 de l'Aviation Civile;

VU l'avis en date du 20 décembre 2011 de la direction de la sécurité et de la protection civile ;

VU l'avis en date du 22 décembre 2011 de l'agence régionale de santé Rhône-Alpes ;

VU l'avis en date du 6 janvier 2012 du service départemental d'incendie et de secours ;

VU l'avis en date du 10 janvier 2012 de la Chambre d'agriculture du Rhône ;

VU l'avis en date du 12 janvier 2012 du Syndicat mixte d'aménagement hydraulique ;

VU l'avis en date du 13 janvier, complété le 27 janvier 2012 de la Commission locale de l'eau de l'Est Lyonnais (SAGE)

VU l'avis en date du 23 janvier 2012 de la direction départementale des territoires ;

VU l'avis en date du 3 février 2012 du Conseil général du Rhône ;

VU le rapport de synthèse en date du 24 mai 2012 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, service chargé de l'inspection des installations classées ;

VU l'arrêté préfectoral du 6 juin 2012 autorisant la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux, d'espèces animales protégées, la destruction de spécimens d'espèces animales protégées, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées, la capture ou l'enlèvement de spécimens animales protégées par la société Les Carrières de Saint-Pierre de Chandieu ;

VU l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, formation «carrières», exprimé dans sa séance du 27 juin 2012 ;

CONSIDERANT que les activités prévues par la Société LES CARRIERES DE SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU sur le site de SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU sont subordonnées à l'obtention d'une autorisation préfectorale au titre de la rubrique n° 2510-1 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement ;

CONSIDERANT qu'en vue de prévenir les risques et nuisances potentiels présentés par ses installations l'exploitant met ou mettra en œuvre les dispositions suivantes :

■ ***En ce qui concerne la protection des eaux souterraines*** :

Afin d'éviter et de réduire les impacts, les mesures suivantes seront prises :

- des mesures préventives matérielles : aire de stationnement et de ravitaillement des engins étanche avec traitement des eaux pluviales par décanteur-déshuileur ; dispositif d'assainissement non collectif conforme à la réglementation,
- des mesures organisationnelles : présence d'un kit absorbant dans les engins et formation du personnel à son utilisation,
- une mesure de réduction d'impact lors du réaménagement : pour la fosse est mise en place d'une couche de 1 mètre d'épaisseur sur le fond de fouille avant son réaménagement agricole, formée d'un mélange de sables et de fines argileuses issues de la décantation des boues de l'installation de traitement des carrières voisines, avec une proportion de fines de 20%

- des mesures de suivi des rejets d'eaux pluviales traitées consistant en un contrôle annuel de la qualité des eaux issues des décanteurs-déshuileurs, ainsi qu'un suivi piézomètrique et de la qualité des eaux.

■ ***S'agissant de la protection de l'air*** :

- des mesures organisationnelles seront mises en place pour limiter l'émission en poussières : arrosage des pistes, limitation de la vitesse des véhicules,
- l'exploitant participera au protocole de mesure prévu par l'UNICEM et portant sur l'habitat éloigné, dans les 4 directions, l'habitation la plus proche du site sera le siège du point de prélèvement sud de ce protocole.

■ ***S'agissant de l'impact sur la circulation routière et les infrastructures :***

Les mesures suivantes de réduction d'impact permettront de diminuer le trafic :

- le transport, actuellement effectif, de 25 000 tonnes par an de granulats par camions sur la zone industrielle du secteur, sans emprunter la RD 318, ce qui évite 8 camions par jour,
- la mise en place d'un double fret sur les camions (aller avec des remblais et retour avec des granulats), avec l'objectif de faire passer de 0% aujourd'hui à 100% en 2013, le nombre de camions de remblais réemployés pour le transport de granulats.

■ ***S'agissant de l'impact sur l'agriculture :***

- les surfaces rendues indisponibles pour l'agriculture seront limitées, d'une part, en maintenant une activité agricole sur les terres dans l'attente de l'extraction, et d'autre part, en procédant à un réaménagement coordonné, qui permettra de remettre en culture les secteurs réaménagés à l'avancement, avant la fin de l'autorisation de la carrière ;
- le remblaiement de la fosse ouest jusqu'au niveau du terrain naturel permettra de restituer (temporairement) à l'agriculture des surfaces identiques à l'origine car sur les secteurs rendus en fond de fouille, une partie de la surface est perdue en talus. Il est prévu, sur la fosse est, une pente de talus la plus raide possible (45°) compte-tenu des contraintes en terme de stabilité et de reprise de la végétation ;
- les structures des parcelles seront restituées, voire améliorer au cas par cas. Plusieurs points d'entrée seront créés pour permettre un accès facile au site pour les agriculteurs, les chemins recrées seront tangentiels de manière à être aisément accessibles,
- l'irrigation sur les parcelles de l'emprise qui seront en agriculture ne seront pas interrompues durant l'exploitation de la carrière, les réseaux qui seraient impactés par la carrière seront rétablis,

■ ***Sur la question de l'impact faunistique et floristique*** :

Afin d'éviter et de réduire les impacts il est prévu :

- le maintien des haies et des arbres à cavités favorables aux espèces de chiroptères,

- l'utilisation de clôtures non électriques, l'utilisation de piquets en bois,
- la gestion différenciée des bords des champs et des chemins : l'entretien manuel, le fauchage lors de la période automnale, voire hivernale,
- l'adaptation du calendrier des travaux : les premiers travaux devront être effectués entre novembre et fin février et se poursuivre de manière continue,
- l'emploi d'une méthode douce d'abattage des arbres favorables aux chiroptères,
- aucun éclairage abusif au sein de la carrière, en faveur des chiroptères et des oiseaux ;

Des mesures compensatoires aux impacts résiduels sont prévues :

- la création et entretien de 5 mares temporaires reliées par des fossés (350 m de fossés), en faveur des amphibiens et du lythrum à feuille d'Hysope ;
- la création de tas de pierre et talus sablo-graveleux (en faveur des amphibiens et reptiles),
- la création de front artificiel sableux (en faveur de l'hirondelle des rivages),
- la création de 5 km de talus enherbés sur 17 ha (en faveur des reptiles et oiseaux : rôle pour la nidification, mais aussi couloir écologique),
- la mise en place de prairies de fauche sur 10 ha en faveur de la faune ;
- la création et l'entretien de zones de régulation écologiques (refuge et transit) avec 4,8 ha de zones enherbées en faveur de la faune terrestre et des espèces messicoles,
- la création de haies arbustives et arborées,
- la création de bosquets avec strate arbustive et arborée sur 1,5 ha jouant le rôle de zones refuges pour la faune locale,
- sur l'emprise de la carrière : une agriculture diversifiée, alliant cultures précoces, tardives et jachères tout en instaurant une rotation, avec limitation des intrants de type matières nutritives et produits phytocides et biocides.

Pendant et après l'exploitation, un suivi scientifique des espèces protégées est prévu, ainsi qu'un encadrement au travers des actions suivantes :

- le recensement par écologue préalablement aux travaux si ceux-ci débutent après mars,
- la formation et sensibilisation du personnel à la reconnaissance et la préservation des espèces protégées,
- un audit durant les travaux pour contrôler l'absence de destruction d'espèces protégées et, après les travaux, pour vérifier l'efficacité des mesures de réduction d'impact.

■ ***S'agissant de l'impact paysager*** :

En vue de réduire cet impact :

- le traitement des lisières des emprises des carrières : la mise en place des merlons de stockage des terres végétales et la plantation de haies bocagères sont recommandées le long des voies et sentiers dans l'ordre carrières – merlon de terre végétale – clôture – haie bocagère – route ou chemin,
- la limitation des hauteurs des merlons de terres végétales et de stériles, à la fois pour des raisons paysagères et, pour la terre végétale, pour des raisons agronomiques.

CONSIDERANT que les dispositions spécifiées dans le présent arrêté, notamment celles destinées à la protection de l'eau et de l'air, à la lutte contre le bruit et celles visant à la réduction d'impact sur la faune, la flore, le paysage et l'agriculture ainsi que sur la circulation routière, sont de nature à permettre l'exercice de cette activité en compatibilité avec son environnement ;

CONSIDERANT dès lors que les intérêts mentiomés aux articles L 211-1° et L 511-1° du code de l'environnement susvisé sont garantis par l'exécution de ces prescriptions ;

CONSIDERANT, par ailleurs, que la demande présentée par la société LES CARRIERES DE SAINT-PIERRE DE CHANDIEU est compatible, d'une part, avec le schéma départemental des carrières et, d'autre part, avec le SDAGE et le SAGE de l'Est Lyonnais précités ;

CONSIDERANT également que ledit projet répond aux préconisations de l'étude du CETE finalisée en juillet 2010 et aux orientations proposées dans le cadre de la gouvernance mise en place autour de ladite étude ;

CONSIDERANT, dans ces conditions qu'il peut être réservé une suite favorable à la demande présentée par la société LES CARRIERES DE SAINT-PIERRE DE CHANDIEU en vue d'exploiter la carrière de matériaux alluvionnaires aux lieux-dits «Les Quinonières» et «La Forêt de l'Aigue» à SAINT-PIERRE DE CHANDIEU ;

SUR la proposition du directeur départemental de la protection des populations ;

ARRÊTE :

TITRE I
DONNÉES GÉNÉRALES

Article 1 : Bénéficiaire et portée de l'autorisation

Exploitant titulaire de l'autorisation

La société Les Carrières de Saint-Pierre de Chandieu dont le siège social est situé au lieu-dit « Le Cheval Blanc », RN5, 69 780 Saint-Pierre de Chandieu, est autorisée, sous réserve du strict respect des prescriptions du présent arrêté, à exploiter une carrière de matériaux alluvionnaires (sables et graviers), située aux lieux-dits «Forêt de l'Aigue» et «Les Quinonières», sur la commune de Saint-Pierre de Chandieu, ainsi que les activités désignées ci-après :

DESIGNATION DES INSTALLATIONS	VOLUME DES ACTIVITES	RUBRIQUE DE LA NOMENCLATURE	CLASSEMENT
EXPLOITATION DE CARRIERES	Tonnage annuel maximum extrait de 510 000 t/an *(1)*	2510.1	AUTORISATION

La société Les Carrières de Saint-Pierre de Chandieu, est tenue de respecter, pour l'exploitation de ces installations, les prescriptions techniques contenues dans les articles 2 et suivants du présent arrêté.

(1) En outre, avant de débuter les travaux d'extraction, et au plus tard, si ceux-ci n'ont pas encore débuté, dans un délai de six mois après notification du présent arrêté, la société LES CARRIÈRES DE SAINT PIERRE DE CHANDIEU transmet au préfet une convention signée entre elle-même et les exploitants des carrières «Cemex Granultas Rhône-Méditerranée» et «Carrière du Cheval Blanc». Cette convention doit stipuler que durant leur durée d'autorisation, la somme du tonnage annuel maximum extrait des carrières exploitées par les sociétés Carrière de Cheval Blanc, Cemex Granulats Rhône Méditerranée et Les Carrières de Saint-Pierre de Chandieu sera inférieure ou égale à 560 000 t/an. En cas de changement d'exploitant de l'une des 3 carrières, cette convention devra être renouvelée.

Article 2 : Caractéristiques de l'autorisation

Les installations doivent être implantées, exploitées et remises en état conformément aux plans et données contenus dans le dossier de demande d'autorisation en date de novembre 2011 en tout ce qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions du présent arrêté.

Les prescriptions du présent arrêté sont applicables immédiatement à l'exception de celles pour lesquelles un délai est explicitement prévu.

Les parcelles concernées par l'extraction des granulats et l'installation de traitement sont les suivantes :

Commune	Lieu-dit et section	N° de parcelle	Surface (m²)
Saint-Pierre de Chandieu	«Forêt de l'Aigue», sections ZH et AH	Voir le détail des parcelles en **annexe 7**	775 755
	«Les Quinonières», section ZH		

La surface totale sollicitée est de **775 755 m²**.

Un plan parcellaire donnant les limites du site autorisé est joint en **annexe 1**. Toute activité liée à la carrière est interdite en dehors de ce périmètre, notamment le stockage de matériaux.

L'autorisation est accordée **pour une durée de 30 ans à compter de la notification du présent arrêté,** remise en état inclue. Elle est accordée sous réserve des droits des tiers et n'a d'effet que dans les limites du droit à propriété du bénéficiaire et des contrats de fortage dont il est titulaire.

La présente autorisation vaut pour une exploitation de sables et graviers, devant conduire à un aménagement conforme aux plans de phasage présentés dans le dossier de demande d'autorisation et joints au présent arrêté, en **annexe 2**. Les réserves estimées exploitables sont d'environ 19,5 millions de tonnes.

Les matériaux extraits de la carrière sont uniquement destinés à des usages nobles, et doivent à ce titre faire l'objet d'un traitement avant utilisation.

Les cotes limites d'exploitation en profondeur sont comprises entre 228 et 234 m NGF sur la fosse est, et 226 et 231 m NGF sur la fosse ouest.

La cartographie des cotes minimales d'extraction selon les zones de la carrière figure en **annexe 8**.

TITRE II
RÉGLEMENTATIONS GÉNÉRALES

Article 3 : Réglementation générale

L'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières est applicable aux installations objets du présent arrêté.

Article 4 : Police des carrières

L'exploitant est également tenu de respecter les dispositions prescrites par :

1. les articles L.175-3, L.175-4, L.152-1 du code Minier,
2. le code du travail complété, ou adapté, pour sa partie 4 (santé et sécurité au travail) par le texte cité en 3.
3. le décret n°80-331 du 7 mai 1980 modifié portant Règlement Général des Industries Extractives,

Le titulaire de l'autorisation d'exploiter doit déclarer au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement :

- le nom de la personne physique chargée de la direction technique des travaux,
- les entreprises extérieures éventuellement chargées de travaux et de tout ou partie de l'exploitation.

Il rédige par ailleurs le document de sécurité et de santé, les consignes, fixe les règles d'exploitation, d'hygiène et de sécurité. Il élabore les dossiers de prescriptions visés par les textes.

Il porte le document de sécurité et de santé, les consignes et dossiers de prescriptions à la connaissance du personnel concerné ou susceptible de l'être et des entreprises extérieures visées ci-dessus, les tient à jour, et réalise une analyse annuelle portant sur leur adéquation et sur leur bonne application par le personnel.

Une formation à l'embauche et une formation annuelle adaptées sont assurées à l'ensemble du personnel.

Le bilan annuel des actions menées dans les domaines de la sécurité et de la protection de l'environnement, la liste des participants à ces actions et formations est tenu à la disposition de la DREAL.

Article 5 : Clôtures et barrières

Une clôture solide et efficace, entretenue pendant toute la durée de l'autorisation doit être installée sur le pourtour des zones en cours d'exploitation.

L'entrée du site autorisé est matérialisée par un dispositif mobile, interdisant l'accès en dehors des heures d'exploitation.

Article 6 : Dispositions particulières

6.1 - Information du public

L'exploitant est tenu de mettre en place sur chacune des voies d'accès au site des panneaux indiquant en caractères apparents :

- l'identification de l'installation (objet des travaux),
- la raison sociale et l'adresse de l'exploitant,
- le numéro et la date du présent arrêté,
- la mention « interdiction d'accès à toute personne non autorisée »,
- le numéro de téléphone de la gendarmerie ou de la police, et des service départementaux d'incendie et de secours,
- le numéro de téléphone permettant au public de joindre un salarié responsable de la société, en cas de nuisances,
- l'adresse de la mairie où le plan de remise en état du site peut être consulté.

es panneaux sont en matériaux résistants, les inscriptions sont inaltérables.

6.2 - Bornage

L'exploitant est tenu de placer :

- des bornes en tous les points nécessaires pour déterminer le périmètre de l'autorisation,
- des bornes de nivellement afin de s'assurer du respect des profondeurs d'exploitation autorisées

Ces bornes doivent demeurer en place jusqu'à l'achèvement des travaux d'exploitation et de remise en état du site.

6.3 - Accès à la carrière

L'accès à la voirie publique, depuis la carrière, est aménagé de telle sorte qu'il ne crée pas de risque pour la sécurité publique.

Le cas échéant, des dispositions sont prises (lavage de roues, enrobés) de manière à éviter l'entraînement de boues sur la voie publique.

L'accès à la carrière est contrôlé durant les heures d'activité, et en dehors des heures ouvrées, cet accès est interdit, sauf dérogation particulière par l'exploitant lié au suivi écologique.

En cas de gardiennage des installations, l'exploitant établit une consigne sur la nature et la fréquence des contrôles que doit assurer le personnel de gardiennage, formé aux risques générés par la carrière et ses installations associées.

6.4 – Dossier préalable aux travaux d'extraction

Préalablement à l'extraction des matériaux proprement dite, l'exploitant est tenu d'adresser au Préfet un dossier préalable aux travaux d'extraction, en trois exemplaires, comprenant :

- le document établissant la constitution des garanties financières visé à l'article 21 du présent arrêté ;
- les documents attestant de l'exécution des mesures prévues à l'article 4 du présent arrêté ;
- l'expertise agro-pédologique citée en 6.5 ;
- le plan de gestion des déchets inertes et des terres non polluées résultant du fonctionnement de la carrière.

6.5 – Travaux préliminaires à l'exploitation

Préalablement à l'exploitation du gisement, l'exploitant devra avoir réalisé les travaux et satisfait aux prescriptions mentionnées aux articles 4, 5, et aux points 6.1 à 6.4.

En outre, il devra avoir réalisé un état des lieux agro-pédologique initial (caractérisation des unités de sol, profil cultural et analyse de sol), en vue notamment de définir des protocoles de gestion de terres (procédures de décapage, de stockage et de remise en place des matériaux).

6.6 – Moyens de pesée

Les remblais amenés sur le fosse ouest de la carrière sont au préalable réceptionnés et pesés soit sur le site voisin de la carrière exploité par la société Cemex Granulats Rhône Méditerranée, soit sur le site voisin de la carrière exploitée par la société Carrière du Cheval Blanc. A leur arrivée sur le site de la présente carrière, un opérateur vérifie que les camions sont préalablement passés à l'accueil sur l'une des deux carrières voisines, et y ont subi une pesée de leur chargement, avec un système de pesage conforme à un modèle approuvé et contrôlé périodiquement en application de la réglementation relative à la métrologie légale.

6.7 – Préservation des chemins inscrits au plan départemental de promenade et de randonnée (PDIPR)

Durant l'exploitation de la carrière, et notamment lors des travaux d'implantation des convoyeurs, l'exploitant veille à maintenir sur le chemin du Plan, les poteaux directionnels et les balisages peinture.

Dans le cas où ce chemin serait coupé, l'exploitant doit prendre à sa charge la réalisation d'un itinéraire de contournement équipé et balisé suivant la charte du PDIPR puis, après exploitation et remise en état du site, assurer le rétablissement des itinéraires et les modifications des équipements.

TITRE III

EXPLOITATION

Article 7 : Dispositions particulières d'exploitation

7.1 - Décapage des terrains

Le déboisement et le défrichage des terrains sont réalisés par phases successives correspondant aux besoins de l'exploitation. Ils n'ont pas lieu par temps sec et venteux. La terre végétale et les stériles doivent être correctement ressuyés avant d'être transportés. Le déboisement, le défrichage et le décapage des terrains se déroulent sur la période allant de novembre à fin février, et selon les modalités déterminées par l'expertise agro-pédologique. Si l'exploitant n'a pas pu effectuer ces opérations durant cette période pour des raisons indépendantes de sa volonté, il devra au préalable obtenir l'avis d'un écologue avant d'attaquer les travaux en dehors de cette période.

Le décapage des terrains est limité aux besoins des travaux d'exploitation. Il est réalisé de manière sélective, de façon à ne pas mêler les terres végétales constituant l'horizon humifère ni aux autres matériaux de découverte, ni aux stériles d'exploitation.

La terre végétale et les stériles sont stockés séparément en attendant d'être utilisés pour la remise en état du site. L'exploitant prévient l'apparition d'ambroisie de ces stocks, et le phénomène d'érosion, en ensemençant ces terres immédiatement après leur mise en place, par d'autres espèces indigènes.

Les merlons de terre végétale, ainsi que les merlons de stériles sont disposés soit sur les bandes périphériques de 10 m, soit en fond de fouille ou bien immédiatement remobilisés pour le réaménagement à l'avancement. Prioritairement, les terres végétales et stériles sont utilisés en premier lieu, pour la constitution des merlons paysager sur les secteurs exploités exposés à la vue depuis les sentiers et voies environnantes, puis remobilisés pour le réaménagement à l'avancement, et en dernier lieu stockés sous forme de merlons. A cet effet, l'exploitant transmet à l'inspection des installations classées, préalablement aux travaux d'extraction, dans **son plan de gestion des déchets inertes**, des plans de phasage mettant en valeur la remobilisation à l'avancement des terres végétales et stériles, et localisant leurs stocks.

La hauteur des merlons est limitée à 2,5 mètres pour la terre végétale, et à 3,5 mètres pour les stériles. De plus, pour les stériles, cette hauteur devra être réduite si les stocks sont visibles depuis les chemins et routes environnant la carrière. Elle pourra être augmentée sous réserve que l'analyse des impacts paysagers du plan de gestion des déchets inertes ne démontre pas d'impact négatif.

Les stockages de terre végétale ne doivent pas être déplacés ni rechargés par-dessus, avant leur remise en place définitive. Leur forme est bombée avec une légère pente permettant le drainage naturel.

7.2 - Patrimoine archéologique

Lorsque des prescriptions archéologiques ont été édictées par le préfet de région en application du décret n°2004-490 du 3 juin 2004, pris pour l'application de la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 et relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, la réalisation des travaux est subordonnée à l'accomplissement préalable de ces prescriptions.

Toute découverte de vestiges archéologiques doit être signalée sans délai à la Mairie, à la Direction Régionale des Affaires Culturelles, avec copie à l'Inspection des installations classées.

Le cas échéant, la durée de validité de l'autorisation peut être prolongée à concurrence du délai d'exécution des prescriptions archéologiques édictées par le préfet de région en application du décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 pris pour l'application de la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 modifiée et relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

7.3 – Épaisseur d'extraction

Les cotes limites d'exploitation en profondeur sont comprises entre 228 et 234 m NGF sur la fosse est, et 226 et 231 m NGF sur la fosse ouest.

La cartographie des cotes minimales d'extraction selon les zones de la carrière figure en **annexe 8**.

L'épaisseur d'extraction est de 24 m par rapport au terrain naturel, pour la fosse est, et de 19 m par rapport au terrain naturel, pour la fosse ouest.

7.4 – Conduite de l'exploitation

L'exploitation est conduite en en 6 phases successives de cinq années chacune (les plans de phasage d'extraction sont joints en **annexe 2**), avec remise en état coordonnée des zones disponibles sur l'ensemble de la carrière.

Phase 1 : 5 ans

Elle est divisée en 2 sous-phases :

Phase 1a : durée : 0,5 an : réalisation d'un accès à la fosse ouest

Les travaux de défrichement et de décapage peuvent débuter à l'extrémité nord-est de la fosse ouest à partir du 1er novembre 2012. Les travaux d'extraction de granulats ne peuvent débuter avant le 1er janvier 2013.

L'exploitant réalise une fouille de dimensions environ 50 m x 100 m et d'environ 10 m de profondeur par rapport au terrain naturel, à l'extrémité nord-est de la fosse ouest, pour permettre l'installation du chantier de réalisation du convoyeur au dessus de la voie ferrée.

Le volume de matériaux prélevé est de l'ordre de 50 000 m3, évacué par camions et voie routière sur 1,60 km jusqu'à la carrière de CEMEX.

Ce convoyeur est ensuite installé, avec l'assistance technique de RFF.

De part et d'autre du convoyeur franchissant la voie ferrée, un tapis fixe est installé. L'exploitant installe ensuite les bandes transporteuses fixes jusqu'à la prochaine zone en chantier sur la fosse ouest.

Phase 1b : durée : 4,5 ans : exploitation de la fosse ouest.

Le tapis fixe s'allonge sur la risberme nord, au fur et à mesure de l'exploitation.

L'extraction progresse vers l'ouest.

Le tapis rippable assure le lien entre la trémie d'alimentation située en fond de fouille et le tapis fixe.

Le réaménagement de la fosse ouest débute lors de cette phase et consiste en un remblaiement de la fosse en commençant par le côté est.

Phase 2 : 5 ans : début de l'extraction de la fosse Est

Elle est divisée en 2 sous-phases :

Phase 2a : durée : 0,5 an : Mise en place des installations nécessaires à l'exploitation de la fosse est. Poursuite du remblaiement en fosse ouest.

L'exploitant réalise une fouille de dimensions environ 50 m x 100 m et d'environ 12 m de profondeur par rapport au terrain naturel, à l'extrémité nord-ouest de la parcelle n°18 dans la fosse est, pour permettre l'installation du chantier de réalisation du convoyeur au dessus de la voie communale n°3 (Chemin du Plan).

Le volume de matériaux prélevé est de l'ordre de 50 000 m3, évacué par camions et voie routière sur 1,60 km jusqu'au stacker de la carrière de CARRIERE DU CHEVAL BLANC.

Ce convoyeur est ensuite installé, et relié au convoyeur franchissant la voie ferrée.

Le remblaiement de la fosse ouest se poursuit lors de cette phase

Phase 2b : durée : 4,5 ans : exploitation de la fosse Est. Poursuite du remblaiement en fosse ouest.

Le tapis fixe s'allonge sur la risberme nord, au fur et à mesure de l'exploitation.

L'extraction progresse vers le sud.

Le tapis rippable assure le lien entre la trémie d'alimentation située en fond de fouille et le tapis fixe.

Le remblaiement de la fosse ouest se poursuit lors de cette phase

Phase 3 : durée 5 ans : poursuite de l'exploitation de la fosse est et début du réaménagement en fosse est. Fin du réaménagement de la fosse ouest.

L'exploitation de la fosse est se poursuit toujours vers le sud, jusqu'à la limite sud de l'emprise.

Le réaménagement de la parcelle 18 se fait parallèlement, avec rétablissement d'une piste d'accès à partir de la voie communale.

Cette phase correspond à la fin du réaménagement de la fosse Ouest, avec remblaiement au terrain naturel et réaménagement agricole provisoire.

Phase 4 : durée 5 ans

Poursuite de l'exploitation de la fosse est et de son réaménagement coordonné en zone agricole, en fond de fouille.

L'exploitation de la fosse est s'orientera vers l'est jusqu'au chemin communal traversant l'emprise.

Phase 5 : durée 5 ans

L'exploitation de la fosse se poursuit jusqu'à l'extrémité est, en contournant le pylône EDF.

Une portion du chemin communal traversant l'emprise sera supprimée en début d'exploitation.

Le réaménagement se poursuit vers l'est.

A la fin de cette phase le tapis fixe sera démonté par son extrémité sud, jusqu'à l'angle entre les parcelles n°22 et 23.

Phase 6 : 5 ans

Elle est divisée en 3 sous-phases :

Phase 6a : durée 2 ans : les parcelles situées au centre de la fosse sont exploitées. Le tapis fixe est alors installé au fur et à mesure de l'extraction, sur le côté nord de la fouille. Le tapis rippable assure le lien entre la trémie d'alimentation située en fond de fouille et le tapis fixe. Une fois la limite est atteinte, l'exploitation continue vers l'ouest, dans la zone au nord du tapis fixe.

Parallèlement, le sud de la fosse est entièrement réaménagé, avec rétablissement de trois pistes d'accès dont deux assurant la continuité avec le chemin communal, dont une portion traversant l'emprise à été supprimée en phase 5.

Phase 6 b : durée 2 ans : les parcelles situées au nord de la fosse sont exploitées suivant le même principe qu'en phase 6a. A la fin de cette phase, la fosse est est entièrement exploitée et en partie réaménagée.

Le tapis fixe est démonté.

Phase 6c : durée 1 an : fin de la remise en état de l'ensemble de l'emprise. Démontage et retrait de toutes les installations.

7.5 – *Distances limites et zones de protection*

L'accès aux zones dangereuses des travaux d'exploitation est interdit par une clôture efficace ou tout autre dispositif équivalent et le danger est signalé par des pancartes.

Le bord de l'excavation est maintenu à une distance horizontale telle que la stabilité des terrains avoisinants et du chemin traversant le site ne soit pas compromise avec un minimum de 10 mètres.

En tout état de cause le niveau bas de l'exploitation sera arrêté de telle façon que la stabilité des terrains avoisinants ne soit pas compromise. Cette distance prend en compte la hauteur des excavations, la nature et l'épaisseur des différentes couches présentes sur toute cette hauteur. L'exploitant doit prendre toutes dispositions d'usage pour les travaux au voisinage des lignes électriques, des canalisations enterrées, des voies routières...

A proximité des ouvrages électriques présents sur la carrière (pylônes et lignes électriques), l'exploitant respecte les dispositions suivantes :

- l'exploitation est arrêtée à 25 m des massifs de fondation des pylônes (25 m pour les lignes de 400 kV et plus),
- les talus formés autour des pylônes possèdent une pente de 1H/1V pour les profondeurs comprises entre 0 et – 12 m et 3H/2V pour les profondeurs comprises entre -12 et -24 m, avec une risberme intermédiaire de largeur minimale 3 m, et un fossé d'évacuation d'eau en crête de talus, ainsi que sur la risberme, tel que préconisé dans l'étude géotechnique de novembre 2006 en annexe 7 de l'étude d'impact.
- une distance de protection de 5 m (6 m pour les lignes de 400 kV et plus) est maintenue en permanence par rapport aux câbles sous tension, et les personnes, matériels et matériaux.
- l'accès aux ouvrages électriques est gardé libre en permanence, pour des véhicules lourds.

En outre, à proximité de la canalisation de CVM au sud-est de l'emprise :

- une bande de 20 m de large non exploitée, est conservée entre la crête du talus et la conduite,
- le talus formé en bordure de la conduite possède une pente de 1H/1V pour les profondeurs comprises entre 0 et – 12 m et 3H/2V pour les profondeurs comprises entre -12 et -24 m, avec une risberme intermédiaire de largeur minimale 3 m, et un fossé d'évacuation d'eau en crête de talus, ainsi que sur la risberme, tel que préconisé dans l'étude géotechnique de novembre 2006 en annexe 7 de l'étude d'impact,
- les dispositions de la convention signée le 29 avril 2009 entre l'exploitant de la canalisation et l'exploitant de la carrière, en annexe 11 de l'étude d'impact, et ses éventuels amendements ultérieurs, sont respectées, et notamment les suivantes :
    - implantation d'une clôture à plus de 10 m de l'axe de la conduite,
    - lors de l'exploitation à proximité des limites, panneautage aux pieds et sur toute la largeur du talutage, de l'interdiction de travailler à moins de 10 m de la conduite et des risques associés à la conduite,
    - exploitation par couches horizontales,
    - lors de l'exploitation à proximité des limites, visites hebdomadaires de contrôle par l'exploitant de l'état du talutage, des fossés de crêtes, des clôtures et signalisations associées, et information immédiate de l'exploitant de la conduite à en cas d'anomalie,
    - lors de l'exploitation à proximité des limites, contrôle mensuel par un géomètre de l'exploitant du respect des valeurs du talutage,
    - fourniture d'une note de calcul par l'exploitant de la carrière sur la possibilité de faire circuler des engins sur la plate-forme pour l'entretien de la canalisation, et le poids total en charge autorisé.

De plus, à proximité de la canalisation de distribution de gaz, le long des limites sud et est de l'emprise, au niveau de la route de Lyon à Heyrieux, et du Chemin de Saint-Pierre-de-Chandieu à Saint-Laurent-de-Mure, une bande de 20 m est conservée entre la crête des talus et l'ouvrage : 10 m où la circulation des engins sera interdite, et 10 m où les engins disposeront le merlon périphérique.

En outre, une canalisation en eau potable traversant la partie sud de la fosse ouest suivant un axe est-ouest, de la VC 3 à la VC4 sera déplacée avec autorisation préalable de son exploitant, lors de l'exploitation de la zone concernée.

De plus, une convention est signée entre RFF/SNCF et l'exploitant de la carrière avant le début des travaux d'implantation du convoyeur au-dessus de la voie-ferrée, afin de déterminer, au travers de protocoles de sécurité, les dispositions prises pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire pendant ces travaux (notice de sécurité ferroviaire). A cette convention est annexée une étude de risque approfondie permettant d'anticiper les défaillances possibles durant les travaux d'implantation du convoyeur et de définir les mesures préventives adaptées et concrètes.

Enfin, une convention est signée entre RFF et l'exploitant de la carrière avant le début des travaux de construction du CFAL, afin de déterminer les aménagements que l'exploitant de la carrière doit réaliser à proximité de l'ouvrage (distance de recul, géométrie des talus ...)

7.6 – Registres et plans

Il est établi un plan d'échelle adaptée à la superficie de l'exploitation. Ce plan est mis à jour au moins une fois par an par l'exploitant et envoyé à l'Inspection des Installations Classées. Sur ce plan sont reportés :

- les limites du périmètre sur lequel porte le droit d'exploiter ainsi que ses abords dans un rayon de 50 mètres et avec un repérage par rapport au cadastre,
- les bords de la fouille,
- les cotes d'altitude des points significatifs,
- l'emprise des infrastructures (voies d'accès, ouvrages, équipements connexes...), des stocks de matériaux, stériles et terres de découvertes,
- les zones défrichées, décapées, en cours d'exploitation, en cours de remise en état et remises en état,
- les zones de stockage de déchets inertes issus d'apports extérieurs,
- des éléments de la surface dont l'intégrité de l'emprise conditionne le respect de la sécurité et de la salubrité publiques.

7.7 – Intégration paysagère du site

Avant de déposer son permis de construire modificatif pour les convoyeurs, et avant de débuter l'exploitation de la carrière, l'exploitant remet à l'inspection des installations classées une étude paysagère établie par un bureau spécialisé, qui détermine les caractéristiques du convoyeur aérien au-dessus de la voie ferrée Lyon-Grenoble et du convoyeur aérien au-dessus du Chemin du Plan, et les mesures d'intégration paysagères de ces convoyeurs.

Cette étude est soumise à avis de la DREAL.

Au plus tard, l'hiver précédant le début des travaux d'extraction d'une zone, lors des travaux de découverte de celle-ci, l'exploitant met en place des merlons et une haie bocagère en limite de son emprise, sur les zones déterminées par le plan d'implantation des haies.

Les haies devront avoir une épaisseur suffisante pour constituer un écran efficace y compris en hiver : utilisation de végétaux marcescents en excluant l'utilisation de conifères ou de résineux (type pins noirs, thuyas...) qui renforceraient et révéleraient la nature artificielle de la haie. La strate arborée devra être clairsemée (arbres éloignés entre eux)

Sur le linéaire de périphérie, la clôture est implantée entre le merlon et la haie bocagère de manière à ne pas être visible depuis les routes bordant la carrière.

La bande de 10 m autour de l'emprise de la carrière est aménagée dans la succession suivante : Carrière – merlon – clôture – haie bocagère – route ou habitation. Les haies doivent rester si possible en place après cessation d'activité, y compris dans les parties destinées à une remise en état à vocation industrielle.

7.8 – Réduction des impacts sur le secteur agricole

Avant de débuter les travaux d'extraction, et au plus tard, si ceux-ci n'ont pas encore débuté, dans un délai de six mois après notification du présent arrêté, l'exploitant transmet à l'inspection des installations classées une mise à jour de convention signée avec la Chambre d'Agriculture du Rhône, propre à sa carrière, traitant :

- de la coordination entre le plan d'exploitation des granulats / remise en état et l'exploitation agricole (prise de possession progressive des terres agricoles, avec maintien le plus tardivement possible des cultures sur les parcelles non encore exploitées, remise en état agricole à l'avancement en vue de récolements partiels de secteurs de la carrière pour une restitution anticipée de terres agricoles par rapport à l'échéance d'autorisation de la carrière) ; cette coordination est suivie lors d'une rencontre annuelle entre l'exploitant et les représentants de la Chambre d'Agriculture du Rhône, avec une première réunion avant le début des travaux.
- des états des lieux parcellaires et expertise agronomique avant exploitation et après remise en état,
- du dédommagement des syndicats propriétaires des réseaux d'irrigation pour les parcelles soustraites à l'irrigation le temps de l'exploitation et de la remise en état,
- de l'engagement de la prise en charge financière par le carrier des modifications des éléments du réseau d'irrigation durant l'exploitation de la carrière,
- de la prise en charge technique et financière par le carrier en cas de volumes d'irrigation définitivement perdus à l'issue de la remise en état
- de la formation du personnel employé par l'exploitant de la carrière, pour la remise en état agricole,
- du devenir des terrains acquis par le carrier après exploitation, qu'ils soient maintenus en propriété ou vendus.

Dans un délai d'un an après notification du présent arrêté, l'exploitant transmet à l'inspection des installations classées un plan de phasage de récolement partiel anticipé, établi en concertation avec la Chambre d'Agriculture du Rhône et les exploitants agricoles des parcelles dont le carrier n'est pas propriétaire. Ce plan définira les secteurs qui, après remise en état agricole, feront l'objet par le carrier de déclaration de cessation d'activité et demande de récolement partiel avant l'échéance d'autorisation de la carrière, en vue d'une restitution anticipée à l'agriculture, et les différentes échéances prévues par secteur pour les demandes de cessation d'activité partielle.

7.9 – Personnes responsables

L'exploitation de l'installation de traitement doit se faire sous la surveillance, directe ou indirecte, d'une personne nommément désignée par l'exploitant et ayant une connaissance de la conduite de l'installation et des dangers et inconvénients des produits utilisés ou stockés dans l'installation.

TITRE IV

REMISE EN ETAT

Article 8 : Plan de réaménagement du site

8.1 – Travaux de remise en état

La remise en état du site a pour objectif la restitution des terrains en zone agricole définitive (fosse est) ou provisoire dans l'attente de la transformation en zone d'accueil économique (fosse ouest). (Cf plan de remise en état en **annexe 3**).

Sur la fosse est, les terrains sont restitués à l'agriculture, en fond de fouille, a une cote comprise entre 228 et 234 m NGF, hors emprise du CFAL. Les travaux de reconstitution du fond de fouille visent à augmenter l'imperméabilité de ce dernier pour compenser l'épaisseur de matériaux enlevés, en vue de protéger la nappe des infiltrations d'intrants. Les pentes des talus sont optimisées pour limiter la perte de surface agricole.

Sur la fosse ouest, les terrains sont remblayés jusqu'au niveau du terrain naturel, et les terrains sont préparés pour une remise en état agricole dans l'attente de la création de la zone d'accueil économique.

En cours d'exploitation:

- l'exploitant remet les parcelles en état à l'avancement de l'extraction, et conformément au plan de remise en état en **annexe 3**.
- pour la fosse est :
    - Les talus ont une pente de 45°, sauf autour des ouvrages de type pylônes, canalisation, où la pente sera de 1H/1V pour les profondeurs comprises entre 0 et – 12 m et 3H/2V pour les profondeurs comprises entre -12 et -24 m,

- afin de renforcer la stabilité des talus, l'exploitant compacte les bords, les recouvre d'amendement organiques et/ou minéraux, les engazonne avec des graminées à 100% de recouvrement du sol (essences locales avec une densité d'engazonnement comprise entre 80 kg/ha et 100 kg/ha), et, le cas échéant, renforce la stabilité par l'emploi de géotextiles, filets de jute, grillage
- Une risberme intermédiaire, de largeur 5 mètres, est aménagée à 12 m en-dessous du terrain naturel
- Des fossés périphériques en pied de talus et de risberme permettent le drainage des eaux pluviales.. .
- Des pistes d'accès au fond de fouille sont créées en nombre suffisant pour permettre l'accès aux différentes parcelles agricoles par les agriculteurs. Elles ont une pente inférieure à 10%, une largeur de 5 mètres, et sont tangentielles aux terrains,
- La pente des terrains en fond de fouille est de l'ordre de 0,5% pour éviter la stagnation d'eau ,
- en fond de fouille, après aplanissement et avant mise en place des horizons de stériles et de terre végétale, une couche de 1 m d'épaisseur environ est rippée avec introduction de 20% de fines,
- sur les zones remise en état à l'agriculture des aménagements périphériques sont effectués pour favoriser la biodiversité (voir plan de remise en état en **annexe 3**)

- pour la fosse ouest : remblaiement par les matériaux stériles de la carrière, et par les matériaux inertes de l'extérieur, selon les dispositions décrites au titre VI, et compactage couche par couche, jusqu'à la cote du terrain naturel diminuée de la hauteur de stériles et de terres de découvertes à mettre en place selon les dispositions de l'alinéa d ci-dessous

En fin d'exploitation :

a. toutes les infrastructures liées à l'exploitation sont démantelées ;

b. les haies bocagères créées durant l'exploitation sur un certain linéaire en périphérie de site, restent toutes en place ;

c. les piézomètres restent en place pour un suivi des eaux souterraines postérieurement à l'échéance de la carrière, dont la durée sera proposée dans le mémoire cité à l'article 9.

d. lorsque le secteur destiné à l'usage agricole est prêt à être remis en état, selon le cas, le fond de fouille ou le remblai, sont assainis (retrait des objets et éléments indésirables, aplanissement). Cet horizon est ensuite nivelé au chargeur pour créer la pente, sous contrôle d'un géomètre ; pour la fosse est, les terrains font l'objet d'un ripage avec introduction de fines issues des boues de lavage des matériaux sur les installations de traitement des carrières voisines Cemex et Cheval Blanc, de manière à constituer une couche de 1 m d'épaisseur formée d'un mélange de 80% de sable et de 20% de fines ; l'horizon minéral (stériles) est benné, régalé au godet du chargeur, ou à la pelle mécanique ou au bouteur à chenille, par bandes successives de 2,5 ou 3 m de largeur, l'engin ne devant pas rouler sur la surface ripée ou régalée ;

ensuite la terre végétale est disposée en une couche superficielle, sur une épaisseur qui ne sera pas inférieure à 30 cm, et qui sera déterminée par l'expertise agronomique prévue dans la convention avec la Chambre d'Agriculture du Rhône ; tout comme l'horizon minéral, la terre végétale est déposée en tas, puis régalée, sur les bandes d'horizon minéral, sans compaction du sol (pas de circulation d'engins à pneus ou de scraper). L'horizon minéral, ainsi que la terre végétale, sont manipulés en conditions sèches ou sont correctement ressuyés avant d'être transportés. Ces dispositions pourront être modifiées par les modalités définies par l'expertise agro-pédologique.

e. le sol est ensuite préparé aux cultures selon les modalités définies par l'expertise agro-pédologique ;

f. un suivi de chantier et un état des lieux sont menés, conformément à la convention signée avec la Chambre d'Agriculture du Rhône, afin de valider la qualité de la remise en état. Un procès-verbal de cet état des lieux est joint dans le dossier de cessation d'activité à destination du préfet ;

En cas de restitution à l'agriculture anticipée par rapport à l'échéance d'autorisation de la carrière, l'exploitant respectera les dispositions d) à f).

8.2 – Échéancier de remise en état

L'avancement de la remise en état est conforme au plan joint en **annexe 2.**

La remise en place des stériles d'horizons, de la terre végétale et la préparation du sol aux cultures est réalisée :

- dès que le remblaiement est terminé, pour le secteur remblayé,
- à la remise en état finale pour le site des infrastructures connexes (stockage de carburant, convoyeurs, piste d'accès client),
- dès la fin de l'extraction sur les autres secteurs.

8.3 – dossier ISDI

Si au terme de la durée d'autorisation, les opérations de remblayage n'étaient pas terminées, ne permettant pas une cessation d'activité totale du site, l'exploitant s'engage à poursuivre le remblaiement sur les zones prévues, en présentant, 6 mois avant l'échéance de la présente autorisation, une demande de poursuite d'activité de remblaiement au titre d'une Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI).

Article 9 : Cessations d'activité partielles et définitive

Lors de la mise à l'arrêt définitif de l'exploitation, ou de secteurs de l'exploitation (cessation d'activité partielle), l'exploitant notifie au Préfet la cessation d'activité six mois à l'avance. Il est joint à la notification un dossier comprenant le plan à jour des terrains d'emprise de l'installation, ainsi qu'un mémoire sur l'état du site. Le mémoire précise les mesures prises ou prévues pour assurer la protection des intérêts visés à l'article L. 511-1 du Code de l'Environnement, et comporte notamment :

- les mesures prises pour l'évacuation ou l'élimination des produits dangereux, ainsi que les déchets présents sur le site,

- les interdictions ou limitation d'accès au site,
- la suppression des risques d'incendie et d'explosion,
- la surveillance des effets de la carrière sur l'environnement (mesures sur les eaux souterraines, etc),
- un plan topographique de la carrière et un descriptif de la remise en état réalisée,
- l'état des lieux contradictoire de la remise en état agricole, avec les résultats de l'expertise agronomique en fin de remise en état,
- le dernier rapport de suivi annuel du milieu naturel (habitats, faune, flore) par le comité de pilotage, avec ses propositions de suivi (nature-fréquence-durée) sur la zone mise à l'arrêt définitif, après le récolement de cette zone.
- un rapport de travaux précisant les références des ouvrages souterrains (forage, ouvrages de suivi des eaux souterraines) comblés, l'aquifère précédemment surveillé ou exploité à partir de ces ouvrages, les travaux de comblement effectués. Cette formalité met fin aux obligations d'entretien et de surveillance des ouvrages.
- les mesures de maîtrise des risques liés aux sols éventuellement nécessaires ;
- les dispositions prises par l'exploitant pour s'assurer de la mise en œuvre d'une agriculture de Haute Valeur Environnementale de niveau 3 (application de la mesure C14 citée au titre VII) ;
- les mesures de maîtrise des risques liés aux eaux souterraines ou superficielles éventuellement polluées, selon leur usage actuel ou celui défini dans les documents de planification en vigueur ;
- en cas de besoin, la surveillance à exercer,
- les limitations ou interdictions concernant l'aménagement ou l'utilisation du sol ou du sous-sol, accompagnés, le cas échéant, des dispositions proposées par l'exploitant pour mettre en œuvre des servitudes ou des restrictions d'usage.

Ce mémoire s'appuie sur une étude de sols comprenant une caractérisation de l'état des milieux et des propositions d'actions en vue de garantir la compatibilité de l'état des milieux avec leurs usages.

TITRE V
PRÉVENTION DES POLLUTIONS

<u>Article 10</u> : Dispositions générales

L'exploitant prend toutes les dispositions nécessaires dans la conduite de l'exploitation pour limiter les risques de pollution des eaux, de l'air ou des sols, et de nuisances par le bruit, les vibrations et l'impact visuel.

L'ensemble du site et ses abords placés sous le contrôle de l'exploitant sont maintenus en bon état de propreté.

Les bâtiments et installations sont entretenus en permanence.

Les voies de circulation internes et aires de stationnement des véhicules sont aménagées et entretenues.

Les véhicules sortant de l'installation ne doivent pas être à l'origine d'envols de poussières ni entraîner de dépôt de poussière ou de boue sur les voies de circulation publiques. A cet effet, si cela s'avère nécessaire, l'exploitant mettra en place une installation de lavage de roues en sortie de son site.

Article 11 : Pollution des eaux

11.1 – Prévention des pollutions accidentelles

Le stationnement en dehors des périodes de travail, des engins de chantier, est réalisé sur une ou plusieurs aire(s) étanche(s) entourée(s) par un caniveau et reliée(s) à un point bas étanche permettant la récupération totale des eaux ou des liquides résiduels. Ces aires sont situées à la cote du terrain naturel.

L'entretien et le lavage des engins doivent être réalisés en dehors du site de la présente carrière, dans les installations prévues à cet effet sur les carrières voisines, dans des conditions permettant de prévenir toute pollution accidentelle du sol.

Le ravitaillement des engins de chantier, est réalisé sur une aire étanche, reliée à un point bas étanche permettant la récupération totale des eaux ou des liquides résiduels. Cette aire est située à la cote du terrain naturel.

Tout stockage d'un liquide susceptible de créer une pollution des eaux ou des sols est associé à une capacité de rétention étanche dont le volume est au moins égal à la plus grande des deux valeurs suivantes :

- 100 % de la capacité du plus grand réservoir,
- 50 % de la capacité des réservoirs associés.

Cette disposition ne s'applique pas aux bassins de traitement des eaux résiduaires.

Lorsque le stockage est constitué exclusivement en récipients de capacité inférieure ou égale à 200 litres, la capacité de rétention peut être réduite à 20 % de la capacité totale des fûts associés sans être inférieure à 1000 litres ou à la capacité totale lorsqu'elle est inférieure à 1000 litres.

En cas d'intervention exceptionnelle sur les engins dans le site d'excavation, des bacs de rétention mobiles de capacité suffisante sont mis en place.

L'exploitant met à la disposition du personnel, dans les engins, des matières absorbantes à même de permettre un traitement local rapide des pollutions éventuelles aux hydrocarbures, dans l'attente de la récupération des matériaux souillés par une entreprise spécialisée. Il forme ses personnels à la conduite à tenir en cas de survenance d'un tel événement.

Les produits récupérés en cas d'accident ne peuvent être rejetés et doivent être soit réutilisés, soit éliminés comme les déchets.

L'exploitant rédige une consigne sur la conduite à tenir par le personnel en cas de pollution accidentelle du sol avec des hydrocarbures. Le personnel de la carrière est informé de cette consigne lors de son embauche. Des exercices de mise en œuvre de cette consigne sont périodiquement organisés par l'exploitant (au moins tous les 3 ans).

Les engins travaillant à l'extraction ou au remblai ne stationnent pas sur leur lieu de travail lors des pauses et en fin de journée, mais rejoignent l'aire de stationnement étanche des engins de la carrière.

11.2 – Rejets d'eau dans le milieu naturel

11.2.1 - Eaux rejetées (eaux pluviales et eaux de nettoyage)

Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées, en provenance des aires de ravitaillement, et de stationnement en dehors des périodes de travail, des engins de chantier, transitent dans un débourbeur-décanteur-déshuileur spécifique, puis dans une tranchée drainante. Ces dispositifs sont situés à la cote du terrain naturel.

Le débourbeur-décanteur-déshuileur est vérifié et entretenu aussi souvent que nécessaire, et au moins semestriellement. Il est dimensionné selon les règles de l'art, et muni d'une alarme de niveau haut. Les résidus d'hydrocarbures éventuels sont quant à eux récupérés par un éliminateur agréé.

Les eaux issues des décanteurs-déshuileurs, respectent en sortie les prescriptions suivantes:

- le pH est compris entre 5,5 et 8,5 ;
- la température est inférieure à 30°C ;
- les matières en suspensions totales (MEST) ont une concentration inférieure à 35 mg/l (norme NF EN 872),
- la demande chimique en oxygène sur effluent non décanté (DCO) a une concentration inférieure à 125 mg/l (norme NFT 90 101) ;
- les hydrocarbures ont une concentration inférieure à 10 mg/l (norme NF EN ISO 9377-2 et NF EN ISO 11 423-1).

Ces valeurs limites sont respectées pour tout échantillon constitué, soit par un prélèvement continu d'une demi-heure, soit par au moins deux prélèvements instantanés espacés d'une demi-heure.

L'exploitant procède annuellement à la vérification du respect de ces valeurs limites en concentration, lors d'un épisode pluvieux. Cette analyse est tenue à disposition de l'inspection des installations classées, sauf si un dépassement est constaté. Dans ce cas, l'exploitant lui transmet les résultats commentés et accompagnés de propositions de mesures correctives et/ou préventives.

L'émissaire est équipé d'un dispositif de prélèvement.

Toute concentration à l'infiltration des eaux ruisselées sur les zones décapées de la carrière, lors des pluies (effet de chasse et concentration ponctuelle des polluants), sera évitée, en aménageant des bassins ou tranchées d'infiltration, ou en maintenant une topographie plane, répartissant l'infiltration sur le site.

11.2.2 - Eaux vannes

Les eaux vannes des sanitaires et des lavabos sont traitées en conformité avec les règles sanitaires en vigueur. Elle proviennent des zones suivantes : toilettes autonomes. Le dispositif de traitement est une cuve.

Le dispositif d'assainissement autonome mis en place est contrôlé au moins tous les 4 ans. L'exploitant conserve une trace écrite de ce contrôle.

Une consigne relative à l'entretien, au contrôle et à la maintenance des installations d'assainissement des eaux vannes (toilettes autonomes) est rédigée.

11.2.3 - Eaux souterraines

L'exploitant implante un réseau d'ouvrages de suivi (permettant à la fois la mesure de niveau et le prélèvement pour l'analyse) comportant 6 ouvrages, positionnés selon la carte en **annexe 10**. Ce réseau comporte des ouvrages existants pérennes (piézomètres repérés 93), et nouveaux, pérennes (N14, N15, N16, N17, N19).

Les nouveaux piézomètres sont implantés avant le début des travaux d'exploitation.

D'une profondeur d'une quarantaine de mètres, ils permettent une surveillance des eaux souterraines **de la nappe des alluvions fluvio-glaciaires**.

Réalisation des nouveaux ouvrages de suivi

Les forages sont réalisés conformément aux recommandations du fascicule AFNOR NF X10-999 d'Avril 2007.

L'organisation du chantier prend en compte les risques de pollution, notamment par déversement accidentel. Les accès et stationnements des véhicules, les sites de stockage des hydrocarbures et autres produits susceptibles d'altérer la qualité des eaux sont choisis en vue de limiter tout risque de pollution pendant le chantier.

Le site d'implantation est choisi en vue de maîtriser l'évacuation des eaux de ruissellement et éviter toute accumulation de celles-ci dans un périmètre de 35 mètres autour des têtes des ouvrages.

Le soutènement, la stabilité et la sécurité des ouvrages de suivi, doivent être obligatoirement assurés au moyen de cuvelages, tubages, crépines, drains et autres équipements appropriés. Les caractéristiques des matériaux tubulaires (épaisseur, résistance à la pression, à la corrosion) doivent être appropriées à l'ouvrage, aux milieux traversés et à la qualité des eaux souterraines afin de garantir de façon durable la qualité de l'ouvrage.

Afin d'éviter les infiltrations d'eau depuis la surface, la réalisation des forages doit s'accompagner d'une cimentation de l'espace interannulaire, compris entre le cuvelage et les terrains forés, sur toute la partie supérieure du forage, jusqu'au niveau du terrain naturel. Cette cimentation doit être réalisée par injection sous pression par le bas durant l'exécution du forage. Un contrôle de qualité de la cimentation doit être effectué ; il comporte a minima la vérification du volume du ciment injecté. Lorsque la technologie de foration utilisée ne permet pas d'effectuer une cimentation par le bas, d'autres techniques peuvent être mises en œuvre sous réserve qu'elles assurent un niveau équivalent de protection des eaux souterraines.

Les injections de boue de forage, le développement de l'ouvrage, par acidification ou tout autre procédé, les cimentations, obturations et autres opérations dans les sondages, forages, puits, ouvrages souterrains doivent être effectués de façon à ne pas altérer la structure géologique avoisinante et à préserver la qualité des eaux souterraines.

En vue de prévenir toute pollution du ou des milieux récepteurs, le déclarant prévoit, si nécessaire, des dispositifs de traitement, par décantation, neutralisation ou par toute autre méthode appropriée, des déblais de forage et des boues et des eaux extraites des forages pendant le chantier. Les dispositifs de traitement sont adaptés en fonction de la sensibilité des milieux récepteurs.

Le déclarant est tenu de signaler au préfet dans les meilleurs délais tout incident ou accident susceptible de porter atteinte à la qualité des eaux souterraines, la mise en évidence d'une pollution des eaux souterraines et des sols ainsi que les premières mesures prises pour y remédier.

La coupe géologique du terrain, et la coupe technique, pour chaque ouvrage, établies durant les travaux de forage, ainsi que les caractéristiques des équipements, notamment les diamètres et la nature des cuvelages ou tubages, les conditions de réalisation (méthode et matériaux utilisés lors de la foration, volume des cimentations, profondeurs atteintes, développement effectués...), la nature du repère de nivellement, et les modalités d'équipement des ouvrages, sont archivées par l'exploitant.

L'exploitant s'assure que la déclaration de sondage a été réalisée auprès du service compétent de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, en vue de sa prise en compte dans la banque nationale de données du Sous-Sol (BSS).

Équipement de tous les ouvrages de suivi

A la surface de chaque ouvrage de suivi, il est réalisé une margelle bétonnée, conçue de manière à éloigner les eaux de chacune de leur tête. Cette margelle est de 3 m² au minimum autour de chaque tête et 0,30 m de hauteur au-dessus du niveau du terrain naturel. La tête des sondages, forages, puits et ouvrages souterrains s'élève au moins à 0,5 m au-dessus du terrain naturel. Elle est en outre cimentée sur 1 m de profondeur compté à partir du niveau du terrain naturel. En zone inondable, cette tête est rendue étanche ou est située dans un local lui-même étanche.

Un capot de fermeture ou tout autre dispositif approprié de fermeture équivalent est installé sur la tête de l'ouvrage de suivi. En dehors des périodes d'intervention, l'accès à l'intérieur est interdit par un dispositif de sécurité.

Le capot comporte, marqué avec une peinture indélébile, le numéro du piézomètre. Celui-ci est a minima le numéro attribué par la Banque de donnée du Sous-Sol (BSS). L'exploitant peut y ajouter un deuxième numéro à son usage interne.

Les conditions de réalisation des ouvrages de suivi doivent permettre de relever le niveau statique de la nappe au minimum par sonde électrique.

Chacun des ouvrages doit faire l'objet d'un nivellement de la cote de tête de puits, et d'une géolocalisation en coordonnées Lambert II étendu.

Un repère de nivellement est apposé de manière indélébile sur le capot de l'ouvrage.

Abandon des ouvrages de suivi

Tout ouvrage de suivi abandonné est comblé par des techniques appropriées permettant de garantir l'absence de transfert de pollution.

Modalités de surveillance

La surveillance comprend :

- une mesure du niveau d'eau le premier lundi de chaque mois, sur l'ensemble des piézomètres,
- une mesure de la qualité des eaux souterraines sur les paramètres définis **en annexe 4**, deux fois par an pour certains piézomètres en période de basses eaux, et de hautes eaux. Lors des analyses semestrielles, l'ensemble des piézomètres cités en **annexe 4** fait l'objet d'un socle commun d'analyse, et certains piézomètres, en amont et en aval des zones remblayées, font l'objet de mesures de paramètres supplémentaires, lors d'un point zéro avant le remblaiement, puis dès lors que des remblais sont entreposés.

  La mesure de niveau est réalisée avec des sondes piézomètriques ou des sondes enregistreuses installées dans les ouvrages. Ces sondes sont vérifiées périodiquement, et étalonnées périodiquement (pour les sondes enregistreuses).

Dans sa fiche de relevé, l'exploitant mesure lors de chaque surveillance, la distance entre le repère de nivellement et le niveau du sol, ainsi qu'entre le repère de nivellement et le haut du tube PVC de l'ouvrage, afin de s'assurer, par comparaison avec les mesures précédentes, de l'absence de modification de la cote de repère de la mesure.

Le niveau statique de la nappe est mesuré par rapport au repère de nivellement, et reporté dans son tableau de suivi par l'exploitant.

Un deuxième tableau indique la cote NGF de la surface de l'eau après calcul par rapport au nivellement, pour chaque ouvrage de suivi.

Ces tableaux de suivi comportent les numéros BSS de chaque ouvrage de suivi, et l'éventuel numéro interne attribué par l'exploitant.

Les modalités de surveillance du niveau des eaux souterraines font l'objet d'une consigne écrite par l'exploitant, ainsi que la rédaction de modes opératoires pour les opérations qu'il effectue lui-même.

En ce qui concerne la mesure semestrielle de la qualité des eaux, le prélèvement, l'échantillonnage et le conditionnement des échantillons d'eau suivent les recommandations du fascicule AFNOR FD-X-31.615 de décembre 2000.

L'organisme procède également, à une mesure du niveau piézomètrique lors de son intervention, qui vient se rajouter aux mesures mensuelles à la charge de l'exploitant, si elle n'a pas lieu le jour prévu pour celles-ci.

L'exploitant s'assure que l'organisme choisi respecte bien ces dispositions.

Les analyses sont réalisées par un laboratoire agréé par le Ministère de l'Environnement, selon les normes en vigueur.

Pour chaque ouvrage de suivi, les résultats d'analyse doivent être consignés dans les tableaux (éventuellement sous forme électronique) comportant les éléments nécessaires à leur évaluation (niveau d'eau, paramètres suivis, analyses de référence...).

En cas d'évolution défavorable et significative d'un paramètre mesuré constaté par l'exploitant, l'inspection des installations classées est informée, les analyses périodiques effectuées conformément au programme de surveillance susvisé sont renouvelées pour ce qui concerne le paramètre en cause et éventuellement complétées par d'autres. Si l'évolution défavorable est confirmée, les mesures suivantes sont mises en œuvre :

- mise en place d'un plan d'action et de surveillance renforcée,

- communication, à une fréquence déterminée par le préfet, d'un rapport circonstancié sur les observations obtenues en application du plan de surveillance renforcée.

Les résultats des mesures relatives aux eaux souterraines sont archivés par l'exploitant jusqu'à la cessation d'activité. En fonction du résultat du suivi des eaux souterraines pendant la phase d'exploitation, le préfet pourra imposer un suivi de ces éléments pendant une durée déterminée après les derniers apports de remblais.

Information de l'inspection des installations classées

Une synthèse annuelle des relevés piézométriques et des analyses d'eau est communiquée à l'inspection des installations classées, et à l'ARS. Tout niveau piézométrique mesuré mettant en cause le maintien d'une épaisseur de gisement de 3 mètres au-dessus du niveau de la nappe est porté sans délai à la connaissance de l'inspection des installations classées.

11.3 – Réseaux

Les réseaux intérieurs ne doivent pas pouvoir, du fait des conditions de leur utilisation, et notamment à l'occasion de phénomènes de retour d'eau, perturber le fonctionnement du réseau auquel ils sont raccordés ou engendrer une contamination de l'eau distribuée dans les installations privées de distribution.

Les niveaux et dispositifs de protection devront répondre aux recommandations formulées par le guide technique réseaux d'eau destinés à la consommation humaine à l'intérieur des bâtiments (CSTB 2003)

11.4 – Plan d'alerte

L'exploitant rédige un plan d'alerte traitant des informations à transmettre, en cas de pollution accidentelle de la nappe, aux services de l'Etat et à tous les usagers de l'eau concernée, et des mesures à prendre. Ces mesures seront tirées du guide de bonnes pratiques pour la gestion des crises sur le périmètre du SAGE Est Lyonnais, dont l'élaboration est piloté par une structure porteuse du SAGE Est Lyonnais, selon la fiche action 52 du PAGD du SAGE Est Lyonnais.

Délai pour la rédaction du plan d'alerte : 1 an après la réalisation du guide de gestion des crises.

Article 12 - Pollution de l'air

tions utiles pour éviter l'émission et la propagation des poussières.

Afin de limiter les émissions de poussières, l'exploitant met également en œuvre les mesures suivantes :

- arrosage des pistes lorsque les conditions météorologiques l'imposent, et selon une consigne préalablement établie *(1)*.
- limitation de la vitesse des poids-lourds et engins de carrière à 30 km/h sur les pistes,

(1) L'exploitant rédige une consigne dans laquelle il détermine les circonstances (vitesse de vent, météo...) qui entraînent la mise en place, manuelle ou automatique, des mesures de prévention des envols de poussières (arrosage des pistes, des stocks..). Il met en place les moyens de mesurer ces conditions (anémomètre...).

L'exploitant met également en place un réseau de mesure des retombées de poussières dans l'environnement.

Les points de mesures sont localisés sur la carrière, au plus près des sources d'émissions, ainsi que sur des stations au Nord, et au Sud de la présente carrière, à proximité des zones habitées, sous les vents dominants, en vue d'évaluer l'exposition des populations, et à l'Est et à l'Ouest perpendiculairement à l'axe des vents dominants, afin d'évaluer la pollution particulaire de fond du secteur

Les mesures de retombées de poussières sont effectuées une fois par an, en période sèche, aux frais de l'exploitant, pendant une période continue d'exploitation de 15 jours et par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées.

Les paramètres suivants sont analysés : concentration en PM10, concentration de la fraction alvéolaires, concentration en silice cristalline (quartz, cristobalite et tridymite).

Le rapport évalue le risque sanitaire en comparant les valeurs mesurées aux valeurs guides OMS et valeurs réglementaires françaises pour la fraction PM10 des poussières, et à la valeur d'exposition chronique de référence de l'OEHHA pour la silice cristalline.

A la notification du présent arrêté, la valeur guide de l'OMS pour la concentration en PM10 est de 20 µg/m3 en concentration moyenne annuelle, la valeur limite à ne pas dépasser en PM10 est de 40 µg/m3 en moyenne annuelle (décret n°2002-213), et il existe un objectif de 30 µg/m3 en moyenne annuelle en PM10 (décret n°2002-213).

La valeur d'exposition chronique de référence publiée par l'OEHHA est de 3 µg/m3 pour la silice cristalline (quartz, cristobalite, tridymite). Il s'agit de la concentration pour laquelle aucun effet néfaste pour la santé des populations indéfiniment exposées à ce niveau de concentration, n'est envisagé.

Ces valeurs pourront évoluer en fonction des évolutions de l'état des connaissances, recommandations et de la réglementation.

Une première campagne est réalisée dès la première période sèche avant le début des travaux d'exploitation (point zéro).

En fonction des résultats obtenus, le nombre, l'emplacement des points de mesures et la fréquence des mesures pourront être revus en accord avec l'inspection des installations classées.

<u>Article 13</u> - Incendie et explosion

Les installations (stockage et distribution de carburant) sont pourvues d'équipements de lutte contre l'incendie adaptés et conformes aux normes en vigueur. Ces matériels sont maintenus en bon état et vérifiés au moins une fois par an.

Chaque engin mobile utilisé sur la carrière est doté d'un extincteur.

La défense incendie est assurée par un point d'eau (poteau incendie ou réserve ou point d'eau agricole alimenté toute l'année), implanté au plus près du risque à défendre (infrastructures), et au plus à 200 m. Le débit disponible doit être de 60 m^3/h pendant 2 h.

Pour chaque point d'eau, l'exploitant adresse à l'inspection des installations classées un PV de réception garantissant sa conformité aux normes, son débit maximum et sa pression

La réserve ou le plan d'eau devront être réceptionnés par le SDIS 69.

L'exploitant contacte le Groupement de Défense extérieure contre l'incendie du SDIS (gdeci@sdis69.fr) pour l'inscription de ces ressources au fichier.

Les moyens en eau incendie définis ci-dessus pourront être réduits si l'exploitant en fait la demande, et sur avis favorable du SDIS (en cas de réduction du potentiel incendie sur le site).

Article 14 - Déchets

Toutes dispositions sont prises pour limiter les quantités de déchets produits, notamment en effectuant toutes les opérations de valorisation possibles.

Les diverses catégories de déchets sont collectées séparément puis valorisées ou éliminées vers des installations dûment autorisées.

Les déchets entreposés avant leur traitement ou leur élimination, doivent l'être dans des conditions ne présentant pas de risques de pollution (prévention d'un lessivage par des eaux météoriques, d'une pollution des eaux superficielles et souterraines, des envols et des odeurs) pour les populations avoisinantes et l'environnement.

En particulier, l'entreposage de déchets susceptibles de contenir des produits polluants est réalisé sur des aires étanches et aménagées pour la récupération des éventuels liquides épandus et des eaux météoriques souillées.

Tout brûlage à l'air libre de déchet est strictement interdit.

Article 15 - Bruits et vibrations

Les installations sont construites, équipées et exploitées de façon que leur fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruits transmis par voie aérienne ou solidienne susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer une nuisance pour celui-ci.

L'extraction n'est autorisée à fonctionner que les jours ouvrables, du lundi au vendredi, de 7 h à 18 h. L'accueil des clients (remblais) se fait de 7 h à 17 h. Ces horaires doivent être strictement respectés pour la quiétude du voisinage.

En cas de chantier spécifique, l'apport de remblais peut s'effectuer en dehors de cette tranche horaire, y compris le samedi. Dans ce cas, l'exploitant fera une demande, à titre exceptionnel, d'un fonctionnement de l'activité d'accueil client en dehors des horaires ou des jours définis. Cette demande devra être soumise pour approbation à l'inspection des installations classées et le seuil des niveaux de bruit devront respecter les valeurs réglementaires fixées à l'article 15.1. Des mesures en périodes nocturnes pourront alors être demandées par l'inspecteur des installations classées.

15.1 – Bruits

Les prescriptions de l'arrêté ministériel du **23 janvier 1997** relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement sont applicables aux installations objets du présent arrêté.

Les véhicules de transport, les matériels de manutention et les engins de chantier, utilisés à l'intérieur de l'établissement doivent être conformes aux dispositions en vigueur les concernant en matière de limitation de leurs émissions sonores. En particulier les engins de chantier doivent être conformes à un type homologué. Les avertisseurs de recul des engins utilisés pour l'exploitation de la carrière sont du type cri de lynx.

L'usage de tous appareils de communication par voie acoustique (sirènes. avertisseurs, haut-parleurs, etc.) gênants pour le voisinage est interdit, sauf si leur emploi est réservé à la prévention ou au signalement d'incidents graves ou d'accidents ou à la sécurité des personnes.

Les niveaux de bruit à respecter en limites du site sont de 70 dB(A) pour la période de jour, et de 60 dB(A) pour la période de nuit, sauf si les mesures font apparaître un bruit résiduel supérieur à ces valeurs.

Les émissions sonores de l'installation ne doivent pas engendrer une émergence supérieure aux valeurs admissibles fixées dans le tableau ci-après, dans les zones d'émergence réglementées telles que définies dans l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 et reportées dans le dossier de demande d'autorisation de novembre 2011 :

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'installation)	Émergence admissible pour la période allant de 7 h à 22 h, sauf dimanches et jours fériés	Émergence admissible pour la période allant de 22 h à 7 h, ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 et inférieur ou égal à 45 dB (A)	**6 dB (A)**	**4 dB (A)**
Supérieur à 45 dB (A)	**5 dB (A)**	**3 dB (A)**

Un contrôle des niveaux sonores est effectué par l'exploitant et à ses frais une fois par an, dans des conditions représentatives de l'activité nominale de la carrière, suivant la méthode dite « de contrôle » fixée en annexe à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, en limite de propriété des secteurs en activité, et dans les zones d'émergence réglementées suivantes :

- la ferme Le Plan à 300 m au Sud
- une habitation à 300 m au Nord Ouest près de la gare,
- la ferme la Grande Queue à 600 m au Sud-Ouest

En cas de plaintes de voisinage les contrôles des émissions sonores ont lieu suivant la méthode dite « d'expertise ».

Ces contrôles sont réalisés par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées. Les résultats des mesures sont tenus à disposition de l'inspection des installations classées.

En cas de dépassement des valeurs limites, l'exploitant en informe sans délai l'inspection des installations classées, et lui communique, sous un délai d'un m

15.2 – *Vibrations*

Les prescriptions de la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement sont applicables.

Article 16 – Transport des matériaux

Avant de débuter les travaux d'extraction, et au plus tard, si ceux-ci n'ont pas encore débuté, dans un délai de six mois après notification du présent arrêté, la société LES CARRIÈRES DE SAINT PIERRE DE CHANDIEU transmet au préfet une convention signée entre elle-même et les exploitants des carrières «Cemex Granultas Rhône-Méditerranée» et «Carrière du Cheval Blanc».

Cette convention détermine les modalités d'organisation adoptées par chaque exploitant pour respecter ces critères de nombre de poids-lourds entrant/sortant sur les 3 carrières. En cas de changement d'exploitant de l'une des 3 carrières, cette convention devra être renouvelée.

Article 17 – Rapport annuel

L'exploitant établit un rapport annuel comportant une synthèse des informations suivantes :

- quantités de matériaux extraits durant l'année,
- situation dans le phasage d'exploitation et de remise en état,
- faits marquants de l'exploitation, le cas échéant (exemple : modification des conditions autorisées, ...), de l'année écoulée, et en projet pour l'année à venir,
- suivi scientifique écologique (batraciens, oiseaux) et préconisations éventuelles, dans le cadre de l'exploitation et de la remise en état le cas échéant,
- compte-rendu de la réunion annuelle du carrier avec la Chambre d'Agriculture du Rhône, signé par les deux parties,
- consommation d'eau annuelle prélevée dans la nappe,
- aménagement paysager périphérique (opérations d'aménagement et d'entretien),
- opérations d'entretien sur les installations de traitement des eaux pluviales susceptibles d'être polluées, et sur les installations de stockage ou de traitement des eaux sanitaires,
- contrôle de la qualité des eaux rejetées et résultats,
- synthèse annuelle du contrôle mensuel des niveaux piézométriques et du contrôle semestriel de la qualité des eaux souterraines,
- résultats des mesures de retombées de poussières environnementales,
- résultats des mesures des émissions sonores dans l'environnement,
- quantités admises de matériaux en remblais,
- actions et investissements menés durant la période et pouvant avoir un impact sur l'environnement,
- événements accidentels ou inhabituels survenus durant la période et pouvant avoir un impact sur l'environnement.

Ce rapport est transmis avant la fin du 1er trimestre de chaque année, au préfet, à l'inspection des installations classées, l'agence régionale santé, et à la commission de suivi de site.

TITRE VI

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AU REMBLAIEMENT

Article 18 - Plan d'exploitation des zones de remblais

L'exploitant tient à jour un plan d'exploitation des zones de remblayage. Ce plan coté en plan et altitude permet d'identifier les parcelles ou alvéoles où sont entreposés les différents matériaux. Ces parcelles ou alvéoles, ont une superficie maximale de 2500 m².

Ce plan topographique permet de localiser les zones de remblais correspondant aux données figurant au registre visé au point 20.6.

Article 19 - Information

L'exploitant affiche en permanence de façon visible à l'entrée de la carrière un avis énumérant les types de déchets inertes admissibles, indiquant le lieu d'accueil de ces déchets, ainsi qu'un panneau indiquant l'interdiction des dépôts d'ordures.

Article 20 - Conditions d'admission

20.1 *- déchets admissibles :*

Les seuls déchets admissibles sont les déchets inertes énumérés dans l'**annexe 6**, issus exclusivement, directement ou indirectement, des chantiers et des industries du bâtiment et des travaux publics et des carrières.

Il est notamment interdit de recevoir sur le site :

- les déchets d'amiante lié à des matériaux inertes ou contenant de l'amiante provenant :
    - du démantèlement d'installations techniques (calorifugeage de tuyauteries, isolant, cuve,...),
    - de démolition conformément à la circulaire n°97-15 du 9 janvier 1997 ;
- les déchets inertes provenant du process d'installations classées pour la protection de l'environnement, à l'exception des matériaux provenant de l'exploitation de carrières ou de l'industrie du bâtiment ou des travaux publics ;
- les déchets n'ayant pas le caractère inerte ;
- les matériaux contenant du bitume ;
- les terres provenant de sites contaminés ;
- les déchets liquides ou dont la siccité est inférieure à 30 % ;
- les déchets dont la température est supérieure à 60°C ;
- les déchets non pelletables ;

- les déchets pulvérulents, à l'exception de ceux préalablement conditionnés ou traités en vue de prévenir une dispersion sous l'effet du vent.

Le caractère inerte est mesuré avec les tests en **annexe 5** du présent arrêté, qui indique les valeurs maximales ne devant pas être dépassées.

Il est interdit de procéder à une dilution ou à un mélange des déchets dans le seul but de satisfaire aux critères d'admission.

20.2 - *document préalable* :

Avant la livraison ou avant la première d'une série de livraisons d'un même déchet inerte, l'exploitant demande au producteur des déchets un document préalable indiquant :

- le nom et les coordonnées du producteur des déchets et, le cas échéant, son numéro SIRET ;
- l'origine des déchets ;
- le libellé ainsi que le code à six chiffres des déchets, en référence à la liste des déchets figurant à l'annexe II de l'article R.541-8 du code de l'environnement ;
- les quantités de déchets concernées.

Ce document est signé par le producteur des déchets et les différents intermédiaires le cas échéant (dont les transporteurs).

Toutefois, si les déchets sont apportés en faibles quantités ou de façon occasionnelle, le document préalable précité pourra être rempli avant enfouissement par l'exploitant de la carrière d'accueil sous la responsabilité du producteur de déchets ou de son représentant lors de la livraison des déchets.

La durée de validité du document précité est d'un an.

Le document préalable est conservé par l'exploitant pendant au moins trois ans et est tenu à la disposition de l'inspection des installations classées.

20.3 - Procédure d'acceptation préalable :

Avant leur arrivée dans l'installation de stockage, le producteur de déchets effectue une procédure d'acceptation préalable afin de disposer de tous les éléments d'appréciation nécessaires sur la possibilité de stocker ces déchets dans la carrière et de justifier de leur appartenance à un des déchets de la liste en **annexe 6**.

Pour les déchets appartenant à la liste de l'**annexe 6**, et présentant une présomption de contamination, cette acceptation préalable contient a minima une évaluation du potentiel polluant des déchets par un essai de lixiviation pour les paramètres définis à l'**annexe 5** et une analyse du contenu total pour les paramètres définis dans la même annexe. Le test de lixiviation à appliquer est le test normalisé NF EN 12 457-2. Seuls les déchets respectant les critères définis en **annexe 5** peuvent être admis.

20.4 - *Contrôles d'admission* :

Tout déchet admis fait l'objet d'une vérification des documents d'accompagnement.

Un contrôle visuel et olfactif des déchets est réalisé lors du déchargement du camion et lors du régalage des déchets afin de vérifier l'absence de déchets non autorisés. En cas de doute, l'exploitant suspend l'admission et la subordonne aux résultats de la procédure d'acceptation préalable. Le déversement direct de la benne du camion de livraison est interdit sans vérification préalable du contenu de la benne et en l'absence de l'exploitant ou de son représentant.

Pour le cas de déchets interdits qui pourraient être présents en faibles quantités et aisément séparables, l'exploitant doit prévoir des bennes intermédiaires qui accueilleront ce type de déchets dans la limite de 50 m^3. Les déchets recueillis (bois, plastiques, emballages...) sont ensuite dirigés vers des installations d'élimination adaptées dûment autorisées.

20.5 - *Accusé de réception et refus de déchets :*

En cas d'acceptation des déchets, l'exploitant délivre un accusé de réception au producteur des déchets sur lequel sont mentionnés *a minima* :

- le nom et les coordonnées du producteur des déchets ;
- le nom et l'adresse du transporteur ;
- le libellé du déchet ;
- la quantité de déchets admise ;
- la date et l'heure de l'accusé réception.

En cas de refus, l'inspection des installations classées est informée, sous la forme d'un récapitulatif mensuel adressé en début de mois, des caractéristiques suivantes du ou des lot(s) refusé(s) :

- la date et heure du refus,
- les caractéristiques et les quantités de déchets refusées ;
- l'origine des déchets ;
- le motif de refus d'admission ;
- le nom et les coordonnées du producteur des déchets ;
- le libellé des déchets,
- le nom et l'adresse du transporteur,
- le numéro d'immatriculation du véhicule.

Pour ce faire, l'exploitant tient un registre de refus comportant les éléments mentionnés dans le paragraphe précédent.

En cas de refus, le déchet est alors rechargé dans le véhicule d'origine et évacué du site immédiatement.

L'exploitant rédige une consigne traitant des cas de refus de déchets. Cette consigne doit prévoir l'information du producteur de déchet, le retour immédiat du déchet vers ledit producteur ou l'expédition vers un centre de traitement autorisé.

20.6 - *Registre d'admission :*

L'exploitant tient à jour un registre d'admission, éventuellement sous format électronique, dans lequel il consigne pour chaque chargement de déchets présenté :

- la date et l'heure de réception,

- l'origine, la nature et la masse des déchets ;
- la référence du document préalable cité au point 20.2. ;
- l'identité du transporteur,
- le numéro d'immatriculation du véhicule ;
- la référence permettant de localiser la zone où les déchets ont été mis en remblais sur la carrière ;
- le résultat du contrôle visuel et, le cas échéant, de la vérification des documents d'accompagnement ;
- le cas échéant, le motif de refus d'admission.

Ce registre, ainsi que l'ensemble des documents concernant l'acceptation préalable et la réception ou le refus du déchet, sont conservés pendant toute la durée d'autorisation de la carrière et a minima jusqu'à la survenance du procès-verbal de récolement du site.

Article 21 – Conditions d'exploitation des remblais :

La mise en place des déchets au sein du stockage est organisée de manière à assurer la stabilité de la masse des déchets, en particulier à éviter les glissements.

L'exploitant doit terminer le remplissage d'une alvéole avant d'attaquer celui de l'alvéole suivante.

Les alvéoles sont matérialisées par des repères sur site.

Chaque couche de déchets est compactée avant la constitution de la couche suivante, afin d'assurer la stabilité de l'ensemble de la hauteur du remblais.

TITRE VII
PRISE EN COMPTE DE LA BIODIVERSITE

Article 22 - Les mesures de réduction d'impact, ainsi que les mesures compensatoires à mettre en œuvre dans l'emprise de la carrière sont les suivantes :

Mesures de réduction d'impact

Mesure R1 : **maintien et création d'un linéaire de haies** en limite de la zone d'emprise pour favoriser les espèces d'amphibiens, reptiles, oiseaux chiroptères, insectes

Objectif d'application : sur les 5 premières années, avec une première campagne à l'automne 2012

Mesure R2 : **gestion différenciée des bords des champs et des chemins** : entretien manuel, fauchage lors de la période automnale, voire hivernale

Mesure R3 : **Adaptation du calendrier des travaux** en faveur des espèces : reptiles, amphibiens, oiseaux et chiroptères,

Les premiers travaux devront être effectués entre novembre et fin février et se poursuivre de manière continue. Toutefois, pour l'abattage des arbres à cavité (chiroptères), la période est de mars à début mai.

Amphibiens: éviter la période de reproduction (mars à octobre),

Reptiles: éviter la période de reproduction (mars à octobre),

Oiseaux : éviter la période de nidification mars à juillet).

Chiroptères : éviter la période de reproduction (mars à fin septembre),

S'il s'avère qu'un début d'activité (notamment à l'ouverture du chantier) concerne la période sensible définie ci-dessus, des aménagements devront être envisagés en concertation avec un écologue pour intégrer au mieux l'activité.

Mesure R4 : **conservation des arbres à cavités favorables aux espèces de chiroptères**, repérage de ces arbres en amont du chantier par un écologue et suivi des travaux lors du chantier,

Mesure R4 bis : emploi d'une **méthode douce d'abattage des arbres favorables aux chiroptères,**

Mesure R5 : **Pas d'éclairage abusif au sein de la carrière** en faveur des chiroptères et des oiseaux : éviter l'éclairage en période nocturne du printemps à l'automne. Une utilisation ponctuelle peut être tolérée seulement si les conditions suivantes sont respectées :

- utiliser l'intensité lumineuse strictement nécessaire pour les travaux en carrière ou la sécurité du personnel ;

- utiliser un minuteur ou un éclairage automatique ;

- éclairer au sodium à basse pression ;

- orienter les réflecteurs vers le sol, en aucun cas vers le haut (utilisation d'abat-jours).

Mesure R6 : Mise en place de **clôtures** de 1,8 m de hauteur maximale, dépourvues de barbelés et de systèmes répulsifs électrifiés, et utilisation de piquets en bois .

Mesure R7 : **Limitation des risques de pollutions accidentelles**, stockage du «matériel» présentant un risque de pollution d' hydrocarbures, en dehors des sites de reproduction avérés des amphibiens, sur une aire étanche avec zone de rétention, en faveur des amphibiens et des insectes. Pour la réalisation de cet objectif, les mesures du point 11.1 et de l'article 14 doivent être respectées.

Mesures compensatoires (cf carte en annexe 3.2) :

FLORE

Mesure C1 flore : **récolte et ensemencement de graines de Lythrum à feuilles de l'hysope** (Lythrum hyssopifolia), mesure expérimentale complémentaire à la mesure C1 faune ci-dessous, visant à créer des mares :

- ensemencement de graines de Lythrum à feuilles de l'hysope avec récolte manuelle entre le mois d'août et le mois de septembre,
- déplacement de la banque de graines du sol par prélèvement de l'horizon supérieur (0 à 10cm) du sol à la pelle mécanique (mois : août à septembre),
- suivi de cette action expérimentale .

FAUNE

Mesure C1 : **Création et entretien de 5 mares temporaires** favorables pour les espèces suivantes : Lythrum à feuilles d'hysope, et les amphibiens : Crapaud calamite, Pélodyte ponctué.

Ces mares présentent des berges sinueuses et en pente douce afin de fournir un accès aisé à la faune. Leur réalisation est faite en période hivernale, d'octobre à février, pour éviter la période de reproduction des amphibiens.

Mesure C4 : Création d'**aménagements connexes** en faveur des reptiles et des amphibiens, tas de pierres, talus sablo-graveleux... avec entretien tous les 2 ans.

Mesure C6 : Création et entretien de **talus enherbés** sur environ 5 km de long sur 17 ha en faveur des reptiles et oiseaux (rôle pour la nidification, mais aussi corridor écologique)

Les talus concernés sont ceux délimitant tout le pourtour de la fosse Est, à l'exception des zones de talus aménagés avec la mesure C4.

Mesure C7 : Mise en place de **prairies de fauche** sur 10 ha en faveur de la faune, cette mesure sera pluriannuelle sur la durée de l'autorisation d'exploitation.

Mesure C8 : Création et entretien de **zones de régulation écologiques** (refuge et transit) avec 4,8 ha de zones enherbées en faveur de la faune terrestre et des espèces messicoles.

Ces zones sont positionnées sur le côté ouest de la parcelle 16, et sur tout le périmètre de la fosse ouest excepté le côté est de la parcelle 16.

Sur la fosse Est, elles sont positionnées selon le repérage sur la carte en **annexe 3.2**.

Mesure C9 : création de **haies arbustives et arborées** sur 3 km, comprenant des arbres de haut jet.

Mesure C10 : Création de **bosquets** avec strate arbustive et arborée sur 1,5 ha, jouant le rôle de zones refuges pour la faune locale.

Mesure C11 : Création et entretien de 350 m de **fossés reliant les mares**.

Mesure C12 : Implantation et entretien, sur 0,8 ha, de **friches attractives pour la faune.**

Mesure C13 : **Gestion agro-environnementale avant exploitation de la carrière** : mise en place d'une agriculture diversifiée sur les parcelles avant exploitation avec cultures printanières, automnales et jachères, rotation culturale visant à la Haute Valeur Environnementales de niveau 2 (objectif de moyen) puis de niveau 3 (objectif de résultat selon le décret du 20 juin 2011) avec limitation des intrants de type matières nutritives et produits phytocides et biocides (décret n°2011-694 du 20 juin 2011 relatif à la certification environnementale des exploitations agricoles).

Délais d'application : atteinte du niveau HVE 2 dans un délai indicatif à court terme de 2 à 4 ans après notification du présent arrêté ; atteinte du niveau HVE 3 dans un délai indicatif à moyen terme de 5 à 8 ans après notification du présent arrêté. Pour le niveau HVE 3, il n'est pas exigé une certification de l'exploitation agricole, mais il est demandé que sur les parcelles dans l'emprise de la carrière, les indicateurs phytosanitaires, fertilisation et irrigation soient atteints.

Mesure C14 : **Après exploitation de la carrière, mise en place sur les parcelles réaménagées d'une agriculture diversifiée et de Haute Valeur Environnementale de niveau 3** en s'assurant de l'origine régionale des graines pour les semis de prairies de fauche.

Des conventions spécifiques garantissant les mesures compensatoires C13 et C14 sont souscrites avec les agriculteurs selon les modalités annexées à la demande de dérogation (modèle en annexe du dossier de demande de dérogation : convention d'engagement volontaire type avec chaque carrier). Elles sont adressées à la DREAL avant tout début d' exploitation (décapage).

A l'issue de la remise en état des carrières, l'état de conservation des espèces protégées citées devra être garanti en cas de changement d'affectation des parcelles faisant l'objet de mesures de compensation.

Délais d'application de la mesure C14: atteinte du niveau HVE 3 dans un délai à court terme de 2 à 4 ans après le rendu du terrain à l'activité agricole. Pour le niveau HVE 3, il n'est pas exigé une certification de l'exploitation agricole, mais il est demandé que sur les parcelles remises en état après l'exploitation carrière, les indicateurs phytosanitaires, fertilisation et irrigation soient atteints.

Les niveaux HVE 2 et HVE 3 devront être validés par un organisme certifié tiers.

Les délais ou phasage d'application pour les mesures C1 flore, C1, C4, C6, C7, C8, C9, C10, C11, C12, sont définis par l'exploitant, sur la base de l'avis d'écologues, dans son premier rapport annuel. Par la suite, ces délais pourront être revus sur la base de considérations écologiques, en fonction du retour d'expérience, et après avis de la commission de suivi. De même les modifications de délais pour les mesures C13 et C14 pourront être apportées, sur justification de l'exploitant, après avis de la commission de suivi.

Mesures d'accompagnement :

Limitation des envols de poussières, conformément aux dispositions prévues à l'article 12.

Surveillance du site pour prévenir le développement anarchique des **espèces invasives.**

Gestion environnementale du chantier : utilisation d'un **parc d'engin correctement entretenu.**

Mesures d'encadrement écologique et de suivi :

E1 : **préalablement aux travaux sur des secteurs nouvellement concernés :**

Recherche et déplacement par un écologue, de zones de cache de reptiles, amphibiens, et en cas de nécessité de déplacement d'individus présents, demande de dérogation pour capture d'espèce protégées ; Si démarrage tardif des travaux (à partir de fin février), recherche de nidification d'oiseaux. Concernant les chiroptères, accompagnement de la coupe éventuelle d'arbres de configuration favorable à l'accueil de chiroptères. Aide au maître d'ouvrage pour le choix d'essences autochtones pour l'implantation de haies.

E2 : **audit sur les secteurs nouvellement concernés par des travaux** : avant le début des travaux (recherche d'espèces protégées et formation et sensibilisation du personnel à la reconnaissance et la préservation des espèces protégées) ; durant les travaux pour vérifier la bonne application des mesures de réduction préconisées ; après les travaux et durant l'exploitation pour évaluer le succès des mesures de réduction d'impact

E3 : à chaque printemps, **inventaire des éventuelles nidifications d'hirondelle des rivages** et adaptation des travaux d'exploitation pour éviter les zones de nidification.

Suivi des travaux d'aménagements écologiques par un organisme spécialisé en écologie.

- Mise en place d'un suivi de l'avifaune. (Œdicnème criard).
- Mise en place d'un suivi des amphibiens, avec capture si nécessaire et relâcher hors de la zone d'emprise,
- Mise en place d'un suivi des reptiles, avec capture si nécessaire et relâcher hors de la zone d'emprise,
- Mise en place d'un suivi de la transplantation du Lythrum à feuilles d'hysope et suivi de l'efficacité de la mesure proposée, par un expert botanique (un jour de terrain par an (juin/juillet) et pendant une durée de 10 ans.
- Mise en place d'un suivi de la végétation (talus enherbés, prairies, haies, bosquets) et de la nidification des espèces inféodés à ces milieux.
- Mise en place d'un suivi des procédés culturaux et de la nidification des espèces inféodées aux cultures.

Les fréquences de ces suivis sont définis par l'exploitant, sur la base de l'avis d'écologues, dans son premier rapport annuel. Par la suite, ces délais pourront être revus sur la base de considérations écologiques, en fonction du retour d'expérience.

Suivi des impacts cumulatifs pour les mesures agri-écologiques notamment sur les mesures C7, C13 et C14 :

- suivi pour étudier les effets cumulés du programme d'aménagement des carrières sur différents pas de temps T+10 ans T+20 ans T+30 ans et T+40 ans pour mesurer l'évolution de l'occupation des sols et des habitats des espèces indicatrice : Lézard vert occidental, Pélodyte ponctué, Lucane cerf volant, Hirondelle de rivage, Bruant proyer, Caille des blés, Œdicnème criard avec l'année 2007 en référence et les résultats obtenus vis à vis de ceux décrits dans ce rapport,
- second type de suivi pour étudier les effets cumulatifs à l'échelle de la plaine d'Heyrieux au pas de temps T +10 ans,T+40 ans,
- suivi des mesures écologiques selon le cahier des charges décrit dans chaque demande, en lien avec le comité de suivi du site pouvant adapter ces mesures.

Le comité unique de suivi du site (CSS) institué au titre de la réglementation «Installations classées» est chargé pour les différentes exploitations de carrière de la Plaine de l'Heyrieux concernées par les dossiers de demande de dérogation d'encadrer :

- la mise en œuvre des mesures de réduction d'impact,
- le suivi des mesures compensatoires,
- le suivi des mesures d'accompagnement.

Un exemplaire des rapports annuels de suivi est systématiquement transmis à la DREAL.

L'état initial, les bilans des suivis et les études réalisées sont transmis à la DREAL Rhône Alpes, à la DDT du Rhône, ainsi qu'à l'expert délégué faune du CNPN.

TITRE VIII

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AU CONVOYEUR AERIEN TRAVERSANT LA VOIE FERREE

Article 23 - Le convoyeur aérien au-dessus de la voie ferrée est équipé de détecteurs de fumée et de détecteurs d'intrusion reliés à un numéro de téléphone d'astreinte ou une société de gardiennage et une alarme sonore et lumineuse en salle de pilotage des sociétés Cemex Granulats Rhône Méditerranée et Carrière du Cheval Blanc.

Avant la mise en service du convoyeur aérien au-dessus de la voie ferrée, l'exploitant transmet au préfet une convention signée entre la société Cemex Granulats Rhône Méditerranée et la société Carrière du Cheval Blanc exploitant les carrières voisines, lui-même, RFF et la SNCF. Cette convention définit, au travers de protocoles de sécurité, les moyens de prévention des incidents, dont les inspections périodiques, et les conditions d'intervention de Cemex Granulats Rhône Méditerranée, Carrière du Cheval Blanc et lui-même et d'alerte SNCF en cas d'incendie, ou de chute d'éléments du convoyeur sur la voie ferrée. A cette convention est annexée une étude de risque approfondie permettant d'anticiper les défaillances possibles durant le fonctionnement du convoyeur et de définir les mesures préventives adaptées et concrètes. En cas de changement d'exploitant de l'une des 3 carrières, cette convention devra être renouvelée.

TITRE IX
RÉCAPITULATIF DES ÉCHÉANCES

Article 24

Articles	Contrôles ou mesures à prendre	Date d'échéance ou périodicité
1	Transmission au préfet de la convention régissant les modalités de respect du volume global de matériaux extraits sur les 3 carrières	Avant extraction des matériaux ou au plus tard 6 mois après notification du présent arrêté
4	Rédaction DSS et DP	Avant le début d'exploitation
5	Pose clôture et portail	
6.1	Pose panneau à l'entrée de la carrière	
6.2	Bornage	
6.4	**Transmission au préfet** du dossier préalable aux travaux	
6.5	État des lieux agro-pédologique	
7.1	**Transmission** de l'actualisation du plan de gestion des déchets, contenant le plan de remobilisation à l'avancement et stockage des terres végétales et stériles, à **l'Inspecteur des Installations Classées**	
7.5	**Transmission au préfet** de la convention signée avec RFF/SNCF pour l'encadrement des travaux de pose du convoyeur aérien	Avant le début des travaux d'implantation du convoyeur aérien au-dessus de la voie ferrée
7.5	**Transmission au préfet** de la convention signée avec RFF pour les interactions entre l'exploitant de la carrière et les travaux de construction du CFAL	Avant le début des travaux du CFAL
7.6	**Transmission** du plan d'exploitation, à jour, à **l'Inspecteur des Installations Classées**	une fois par an
7.7	**Transmission** d'une étude paysagère, à **l'Inspecteur des Installations Classées**	Avant le dépôt du permis de construire modificatif et avant le début d'exploitation
7.7	Mise en place des haies bocagères	L'hiver précédant le début des travaux d'extraction d'une zone, le long de cette zone
7.8.	**Transmission au préfet** de la convention signée avec la Chambre d'Agriculture du Rhône	Avant le début d'exploitation (décapage) ou au plus tard 6 mois après notification du présent arrêté
7.8	Transmission au préfet d'un plan de phasage de récolement anticipé	Un an après la notification du présent arrêté
11.2.1	Entretien des décanteurs-déshuileurs	semestriel

11.2.1	Contrôle de la qualité des rejets aqueux en sortie de décanteurs-déshuileurs	En période pluvieuse, une fois par an
11.2.2	Contrôle du dispositif d'assainissement autonome	Au moins tous les 4 ans
11.2.3	Implantation des nouveaux piézomètres	Avant le début d'exploitation
11.2.3	Surveillance des eaux souterraines	Une fois par mois pour le relevé piézométrique Deux fois par an (hautes et basses eaux) pour le contrôle qualitatif
11.4	Rédaction d'un plan d'alerte	1 an après la rédaction du guide de gestion des crises
12	Mesure des retombées en poussière dans l'environnement	Une fois par an, en été
13	Vérification du matériel incendie	une fois par an
15.1	Mesure des émissions sonores dans le voisinage	une fois par an
16	Transmission au préfet de la convention régissant les modalités de respect du quota global de nombre de camions imposé sur les 3 carrières	Avant extraction des matériaux ou au plus tard 6 mois après notification du présent arrêté
17	Envoi du rapport annuel au préfet, à l'inspection des installations classées, l'agence régionale santé et à la commission de suivi de site	Une fois par an avant le 31 mars
Titre VIII	Transmission au préfet de la convention signée avec la SNCF et RFF pour l'exploitation du convoyeur passant au-dessus de la voie ferrée	Avant la mise en service du convoyeur aérien au-dessus de la voie ferrée,

TITRE X
DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

<u>Article 25</u> : Garanties financières

L'autorisation d'exploiter est conditionnée par la constitution effective des garanties financières dont le montant est fixé ci-dessous.

L'absence de garanties financières entraîne la suspension de l'activité après mise en œuvre des modalités prévues à l'article L 514-1 du Code de l'environnement.

Le document établissant la constitution des garanties financières, doit être transmis à l'inspection des installations classées préalablement aux travaux d'extraction.

La durée de l'autorisation est divisée en phases quinquennales d'exploitation comme évoqué au paragraphe 7.4.

A chaque période d'exploitation correspond un montant de garanties financières permettant la remise en état maximale au sein de cette période. Les schémas d'exploitation et de remise en état sont joints en **annexes 2 et 3**.

Le montant de référence (C_R) des garanties financières permettant d'assurer la remise en état maximale pour chacune de ces périodes est de :

Phase 1 : 424 000 euros

Phase 2 : 517 000 euros

Phase 3 : 386 000 euros

Phase 4 : 353 000 euros

Phase 5 : 545 000 euros

Phase 6 : 394 000 euros

Un acte de cautionnement solidaire est établi conformément au modèle annexé à l'arrêté interministériel du 1er février 1996 et porte sur une durée minimale de 5 ans.

L'exploitant adresse au préfet le document établissant le renouvellement des garanties financières en notifiant la situation de l'exploitation et l'achèvement de la fin de réaménagement de la dernière phase d'exploitation **6 mois au moins** avant le terme de chaque échéance. L'absence de garanties financières entraîne la suspension de l'activité, après mise en œuvre des modalités prévues à l'article L. 514-1 3° du Code de l'Environnement.

Les montants évoqués supra doivent être actualisés au moins tous les cinq ans.

Lorsqu'il y a une augmentation supérieure à 15 % de l'indice TP01 sur une période inférieure à cinq ans, le montant des garanties financières doit être actualisé dans les six mois suivant l'intervention de cette augmentation.

L'actualisation des garanties financières relève de l'initiative de l'exploitant.

Lorsque la quantité de matériaux extraits est inférieure à la capacité autorisée et conduit à un coût de remise en état inférieur à au moins 25 % du coût couvert par les garanties financières, l'exploitant peut demander au préfet, pour les périodes quinquennales suivantes, une modification du montant des garanties financières. Cette demande est accompagnée d'un dossier et intervient au moins six mois avant le terme de la période en cours.

Toute modification des conditions d'exploitation conduisant à une augmentation du montant des garanties financières doit être subordonnée à la constitution de nouvelles garanties financières.

A compter du 1er renouvellement des garanties financières, le montant des garanties financières à provisionner l'année n (C_n) et devant figurer dans le document d'attestation de la constitution de garanties financières est obtenu par la formule suivante :

$$C_n = C_R \times (Index_n / 512{,}4) \times (1 + TVA_n) / 1{,}196$$

Avec :

- $Index_n$: Dernier indice TP01 connu au moment de la rédaction du document d'attestation de la constitution de garanties financières,
- TVA_n : Taux de la TVA applicable au moment de la rédaction du document d'attestation de la constitution de garanties financières.

Toute modification des conditions d'exploitation conduisant à une augmentation du montant des garanties financières doit être subordonnée à la constitution de nouvelles garanties financières.

L'absence de garanties financières entraîne la suspension de l'activité, après mise en œuvre des modalités prévues à l'article L. 514-1 .I .3° du Code de l'Environnement.

L'extraction de matériaux commercialisables ne doit plus être réalisée 1 an avant la date d'expiration de la présente autorisation. La remise en état finale du site est achevée 6 mois avant la date d'expiration de l'autorisation.

Le Préfet fait appel aux garanties financières :

- soit en cas de non respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral en matière de remise en état après intervention de la mesure de consignation prévue à l'article L 514-1-1° du Code de l'environnement,
- soit en cas de disparition juridique de l'exploitant et d'absence de remise en état conforme au présent arrêté.

L'obligation de garanties financières n'est pas limitée à la durée de validité de l'autorisation. Elle est levée après la cessation d'exploitation de la carrière, et après que les travaux de remise en état ont été réalisés.

Ce retour à une situation normale est constaté, dans le cadre de la procédure de cessation d'activité prévue aux articles R. 512-39-1 à R. 512-39-6 du Code de l'Environnement, par l'Inspection des Installations Classées qui établit un procès verbal de récolement.

En application de l'article R516-5 du code de l'environnement, l'obligation de garanties financières est levée par arrêté préfectoral après consultation des maires intéressés.

Article 26 – Modification

Toute modification envisagée par l'exploitant aux installations, à leur mode d'utilisation ou à leur voisinage, de nature à entraîner un changement notable des éléments du dossier de demande d'autorisation ou des prescriptions du présent arrêté est portée, avant sa réalisation, à la connaissance du Préfet avec tous les éléments d'appréciation.

Article 27 - Accident ou incident

Indépendamment de la déclaration d'accident prévue par les dispositions de police visées à l'article 4 ci-dessus, tout accident ou incident susceptible de porter atteinte aux intérêts visés à l'article L 511-1 du Code de l'Environnement doit être signalé immédiatement à l'inspecteur des installations classées.

Sauf exception dûment justifiée, en particulier pour des motifs de sécurité, il est interdit de modifier en quoi que ce soit l'état des installations où a eu lieu l'accident ou l'incident tant que l'inspecteur des installations classées n'en a pas donné son accord et, s'il y a lieu, après autorisation de l'autorité judiciaire, indépendamment des dispositions de police prévues par le R.G.I.E.

Article 28 - Contrôles et analyses

L'inspecteur des installations classées peut demander que des prélèvements, des contrôles ou des analyses soient effectués par un organisme indépendant, dont le choix sera soumis à son approbation, s'il n'est pas agréé à cet effet, dans le but de vérifier le respect des prescriptions du présent arrêté ; les frais occasionnés par ces interventions sont supportés par l'exploitant.

Il pourra demander en cas de nécessité la mise en place et l'exploitation aux frais de l'exploitant d'appareils pour le contrôle des émissions, des bruits, des vibrations ou des concentrations des matières polluantes dans l'environnement.

Article 29- Enregistrements, rapports de contrôle et registres

Tous les enregistrements, rapports de contrôle et registres mentionnés dans le présent arrêté sont conservés respectivement durant **un an, deux ans, et cinq ans** à la disposition de l'inspecteur des installations classées qui pourra, par ailleurs, demander que des copies ou synthèses de ces documents lui soient adressées.

TITRE XI

MODALITES D'EXECUTION –VOIES DE RECOURS

Article 30 - Péremption

L'arrêté d'autorisation cesse de produire effet lorsque l'installation classée n'a pas été mise en service dans le délai de trois ans ou n'a pas été exploitée durant deux années consécutives, sauf le cas de force majeure.

Article 33 - Prescriptions complémentaires

L'exploitant devra se conformer aux lois et règlements intervenus ou à intervenir sur les installations classées et exécuter dans les délais prescrits toute mesure qui lui serait ultérieurement imposée dans l'intérêt de la sécurité et de la salubrité publiques ou pour faire cesser des inconvénients préjudiciables au voisinage.

Article 32 - Mesures de publicité

- Un extrait du présent arrêté, énumérant les conditions auxquelles l'autorisation est accordée, sera affiché à la mairie pendant une durée minimum d'un mois avec mention de la possibilité pour les tiers de consulter sur place, ou à la direction départementale de la protection des populations - service protection de l'environnement - pôle installations classées et environnement - le texte des prescriptions ; procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité sera dressé par les soins du maire.
  Le même extrait sera publié sur le site internet de la préfecture pour une durée identique.

- Un extrait du présent arrêté, énumérant les prescriptions susvisées auxquelles l'installation est soumise, sera affiché en permanence de façon visible dans l'établissement par les soins de l'exploitant.
- Un avis sera inséré, par les soins du préfet et aux frais de l'exploitant, dans deux journaux locaux ou régionaux, diffusés dans tout le département.

Article 33 - Droits des tiers

Les droits des tiers sont expressément réservés.

Article 34 - Sanctions

Faute par l'exploitant de se conformer aux textes réglementaires en vigueur et aux prescriptions précédemment édictées, il sera fait application des sanctions administratives et pénales prévues par le code de l'environnement, livre V, titre 1er.

Article 35- Autres réglementations applicables

Le présent arrêté ne préjuge en rien les autorisations qui pourraient être nécessaires en vertu d'autres réglementations pour l'implantation, l'installation et le fonctionnement de l'activité susvisée.

Article 36 - Délais et voies de recours (articles L 514-6 et R 514-3-1 du code de l'environnement) :

La présente décision est soumise à un contentieux de pleine juridiction.

Elle peut être déférée au tribunal administratif de Lyon :

- par les demandeurs ou exploitants, dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée,

- par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts visés aux articles L 211-1 et L 511-1, dans un délai d'un an à compter de la publication ou de l'affichage de cette décision ; toutefois, si la mise en service de l'installation n'est pas intervenue six mois après la publication ou l'affichage de la décision, le délai de recours continue à courir jusqu'à l'expiration d'une période de six mois après cette mise en service.

Les tiers qui n'ont acquis ou pris à bail des immeubles ou n'ont élevé des constructions dans le voisinage d'une installation classée que postérieurement à l'affichage ou à la publication de l'acte portant autorisation ou enregistrement de cette installation ou atténuant les prescriptions primitives ne sont pas recevables à déférer ledit arrêté à la juridiction administrative.
A peine d'irrecevabilité, la requête devant le tribunal administratif devra être accompagnée d'un timbre fiscal de 35 euros.

Article 37 - Exécution

La secrétaire générale de la préfecture, le directeur départemental de la protection des populations et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, en charge de l'inspection des installations classées, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de veiller à l'exécution du présent arrêté, dont une copie sera adressée :

- au maire de SAINT-PIERRE DE CHANDIEU, chargé de l'affichage prescrit à l'article 32 du présent arrêté,
- aux conseils municipaux de MIONS, SAINT-BONNET DE MURE, SAINT-LAURENT DE MURE, SAINT-PRIEST, TOUSSIEU, GRENAY et HEYRIEUX (Isère),
- au président du Conseil général du Rhône,
- au président du Syndicat mixte d'aménagement hydraulique,
- au président de l'association syndicale autorisée d'irrigation,
- au directeur de Réseau ferré de France,
- au directeur de la Compagnie générale des eaux (VEOLIA),
- au président de la chambre d'agriculture du Rhône,
- au directeur de la société Réseau Transports Electricité,
- au président de la Commission locale de l'eau (SAGE) de l'Est lyonnais,
- au directeur régionale des affaires culturelles,
- au directeur de l'Aviation civile,
- au directeur du service départemental d'incendie et de secours,
- au directeur de la sécurité et de la protection civile,
- au directeur départemental des territoires,
- au délégué départemental de l'agence régionale de santé,
- au commissaire enquêteur,
- à l'exploitant.

Lyon, le 16 JUIL. 2012

Le Préfet,

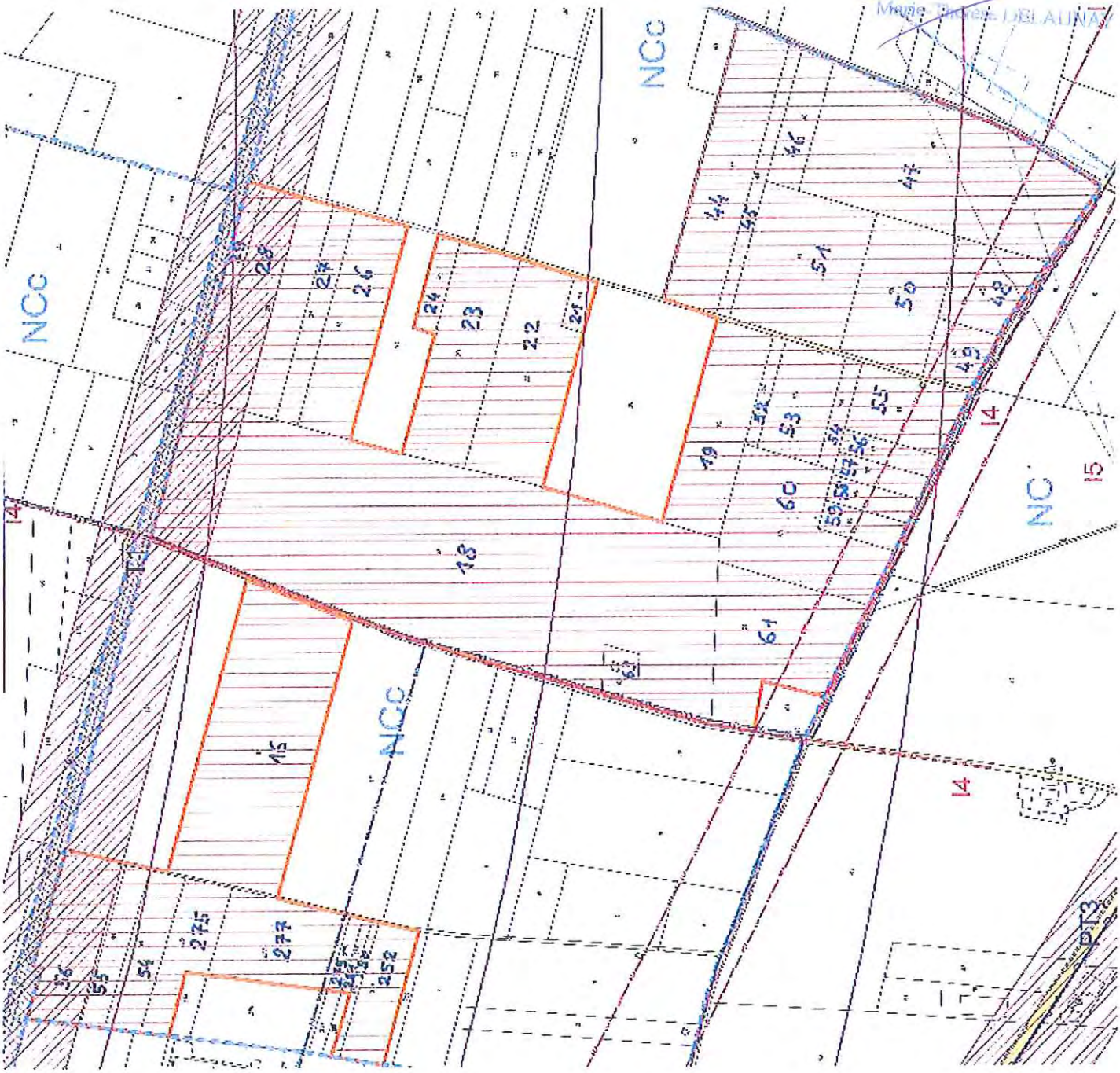
Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale Adjointe,

Marie-Thérèse DELAUNAY

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU
16 JUIL. 2012

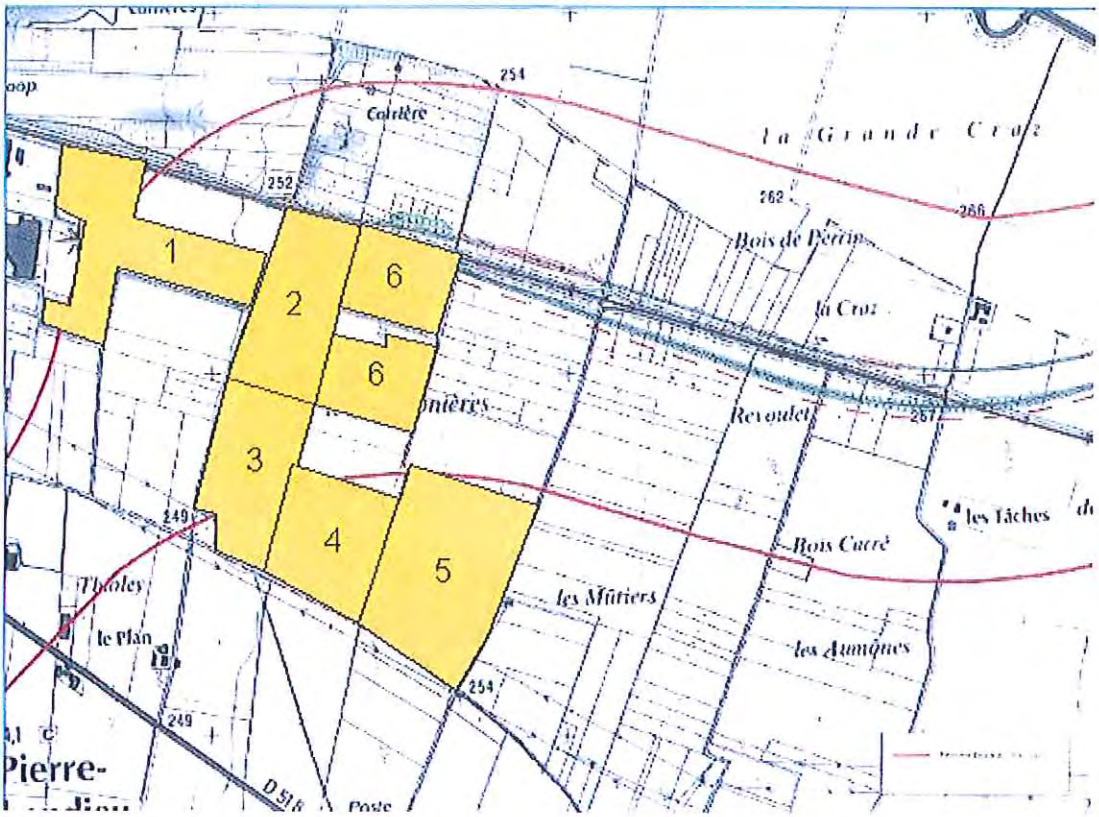
LE PRÉFET,
La Secrétaire Générale Adjointe,
Marie-Thérèse LEBLANC

ANNEXE 1
PLAN PARCELLAIRE



ANNEXE 2.1 PLAN DE PHASAGE QUINQUENNAL D'EXTRACTION

schéma de principe : ordre d'exploitation des secteurs

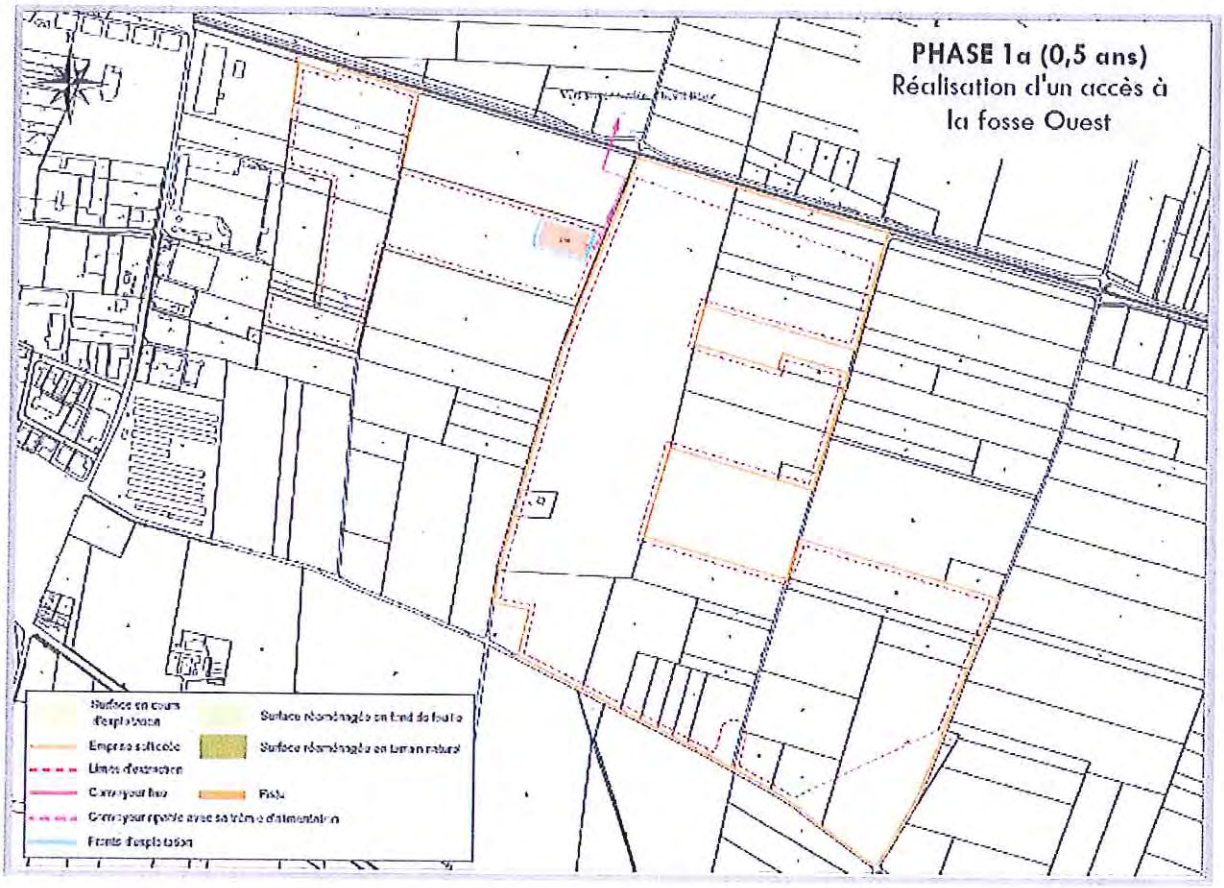


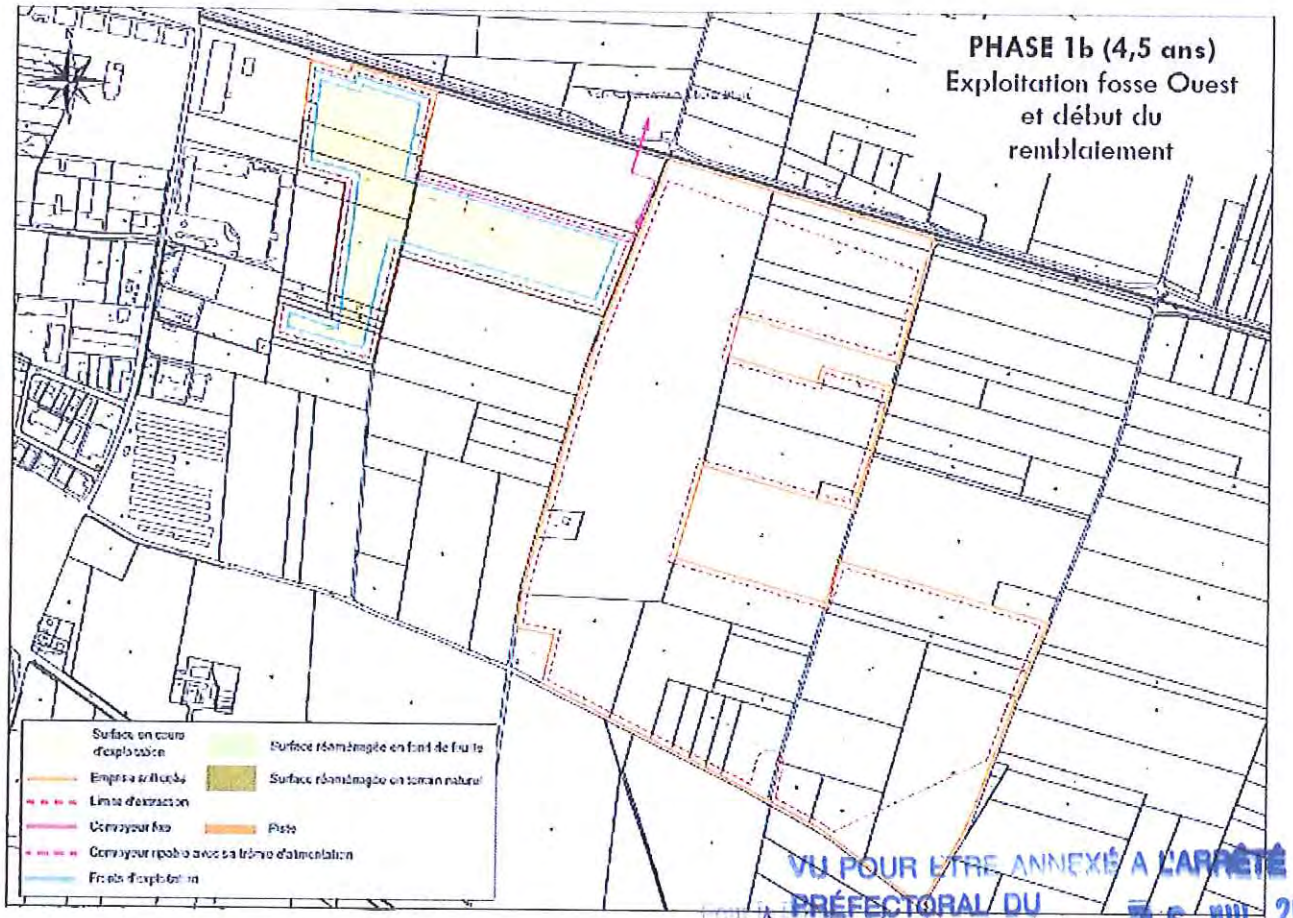
VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012

LE PRÉFET, le Préfet,
La Secrétaire Générale Adjointe,

Marie-Thérèse DELAUNAY

ANNEXE 2.2 : PLAN DE PHASAGE QUINQUENNAL D'EXTRACTION ET DE REMBLAIEMENT

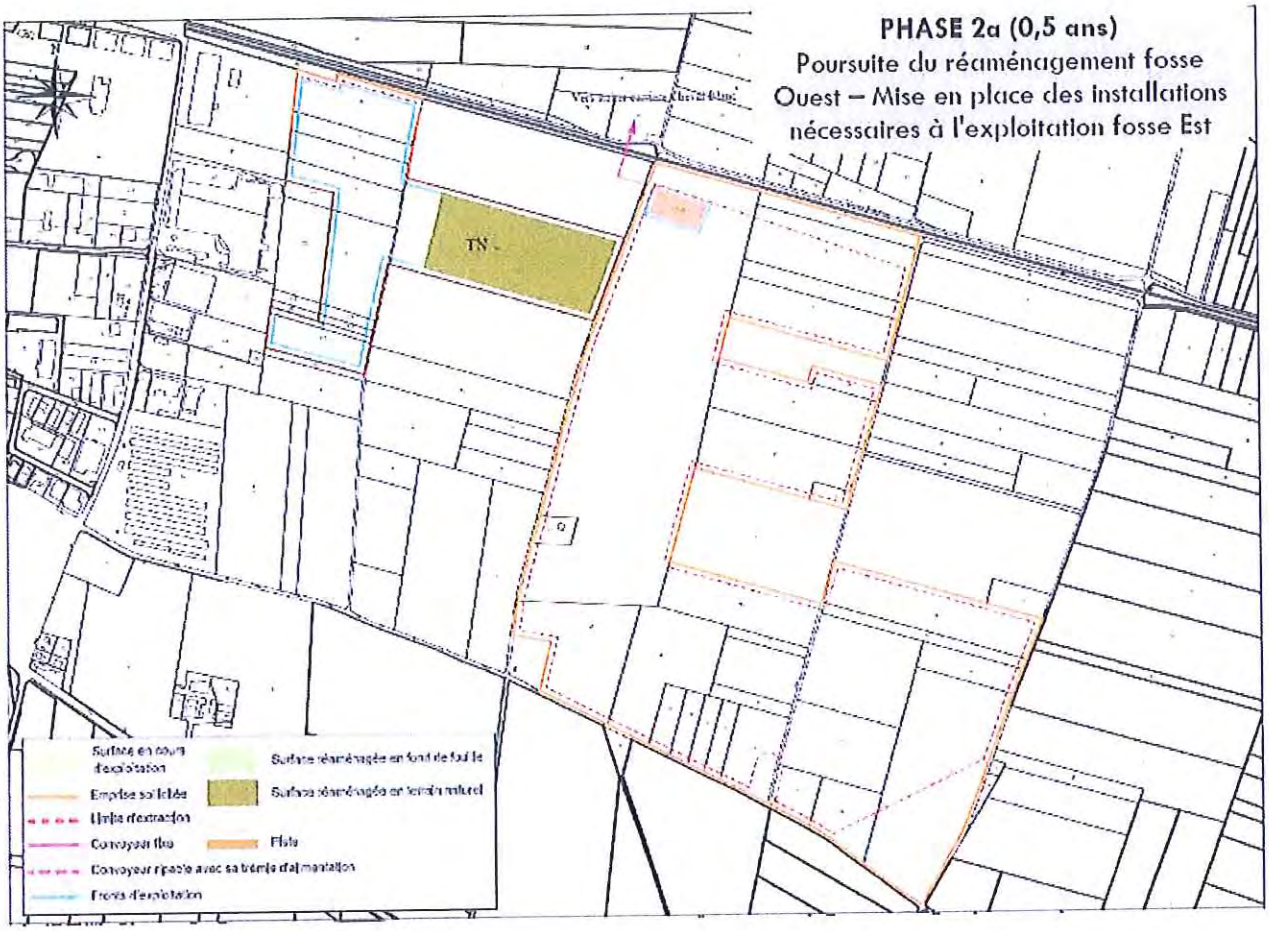


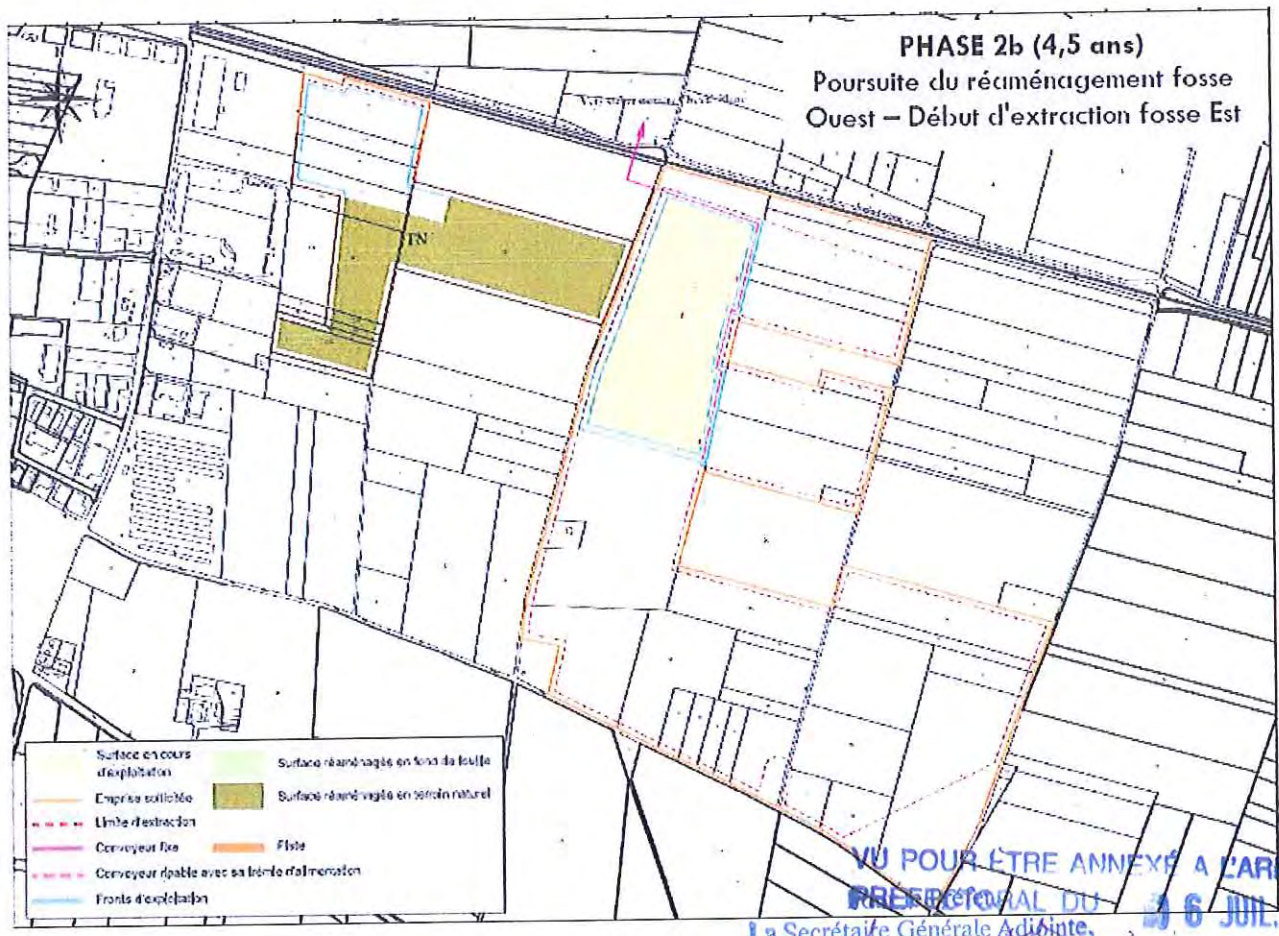


VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012

LE PRÉFET,

Marie-Thérèse



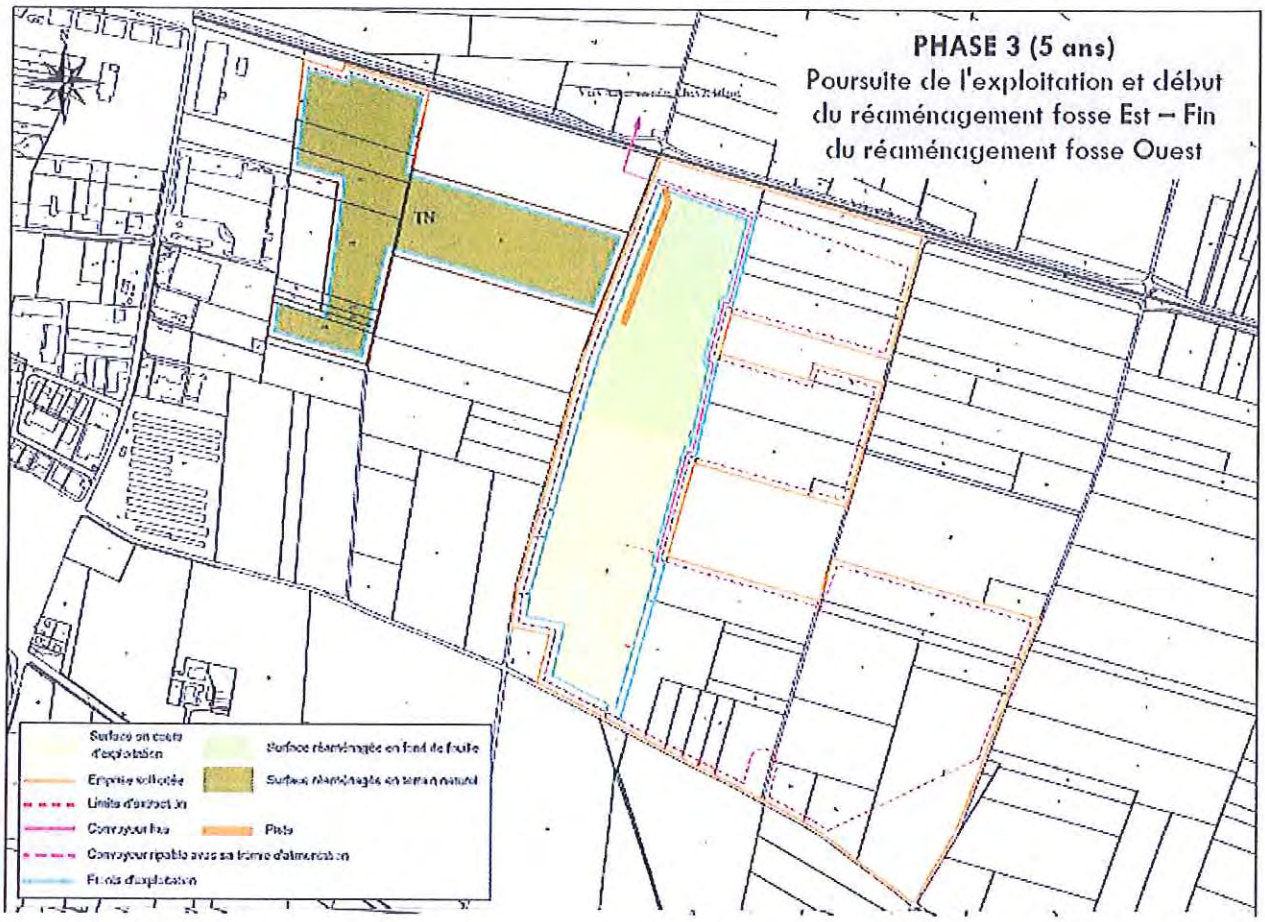


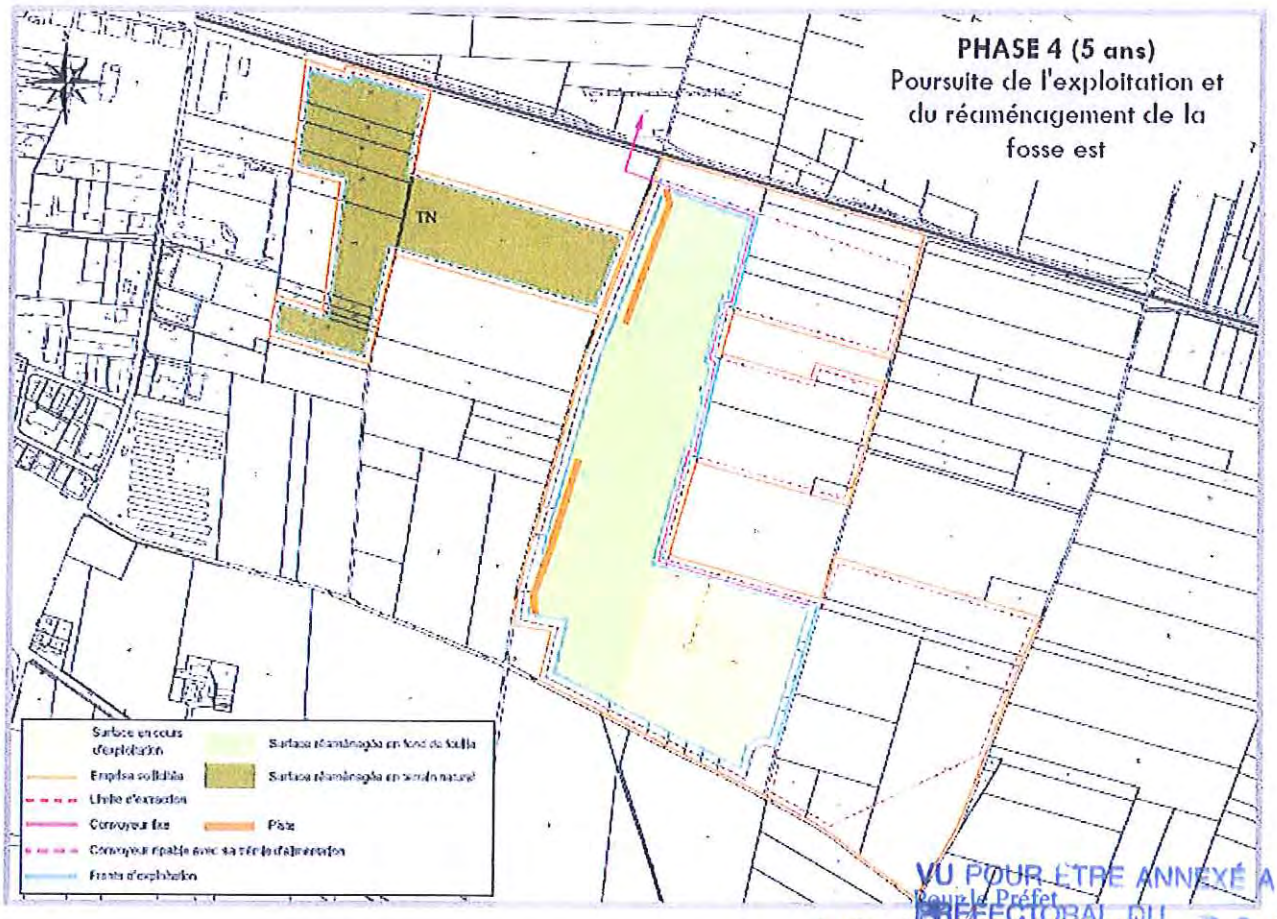
VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 26 JUIL. 2012

La Secrétaire Générale Adjointe,

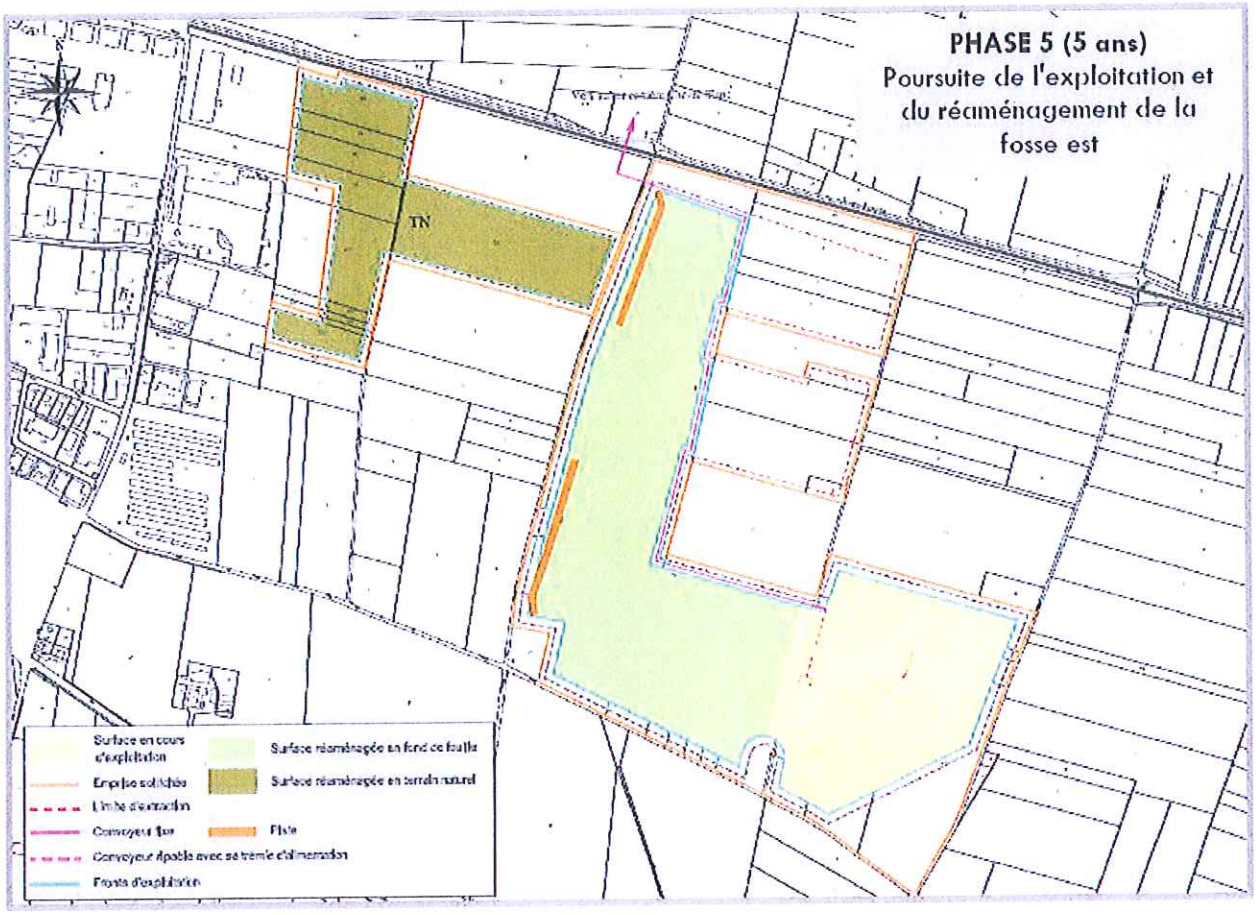
Marie-Thérèse DELAUNAY

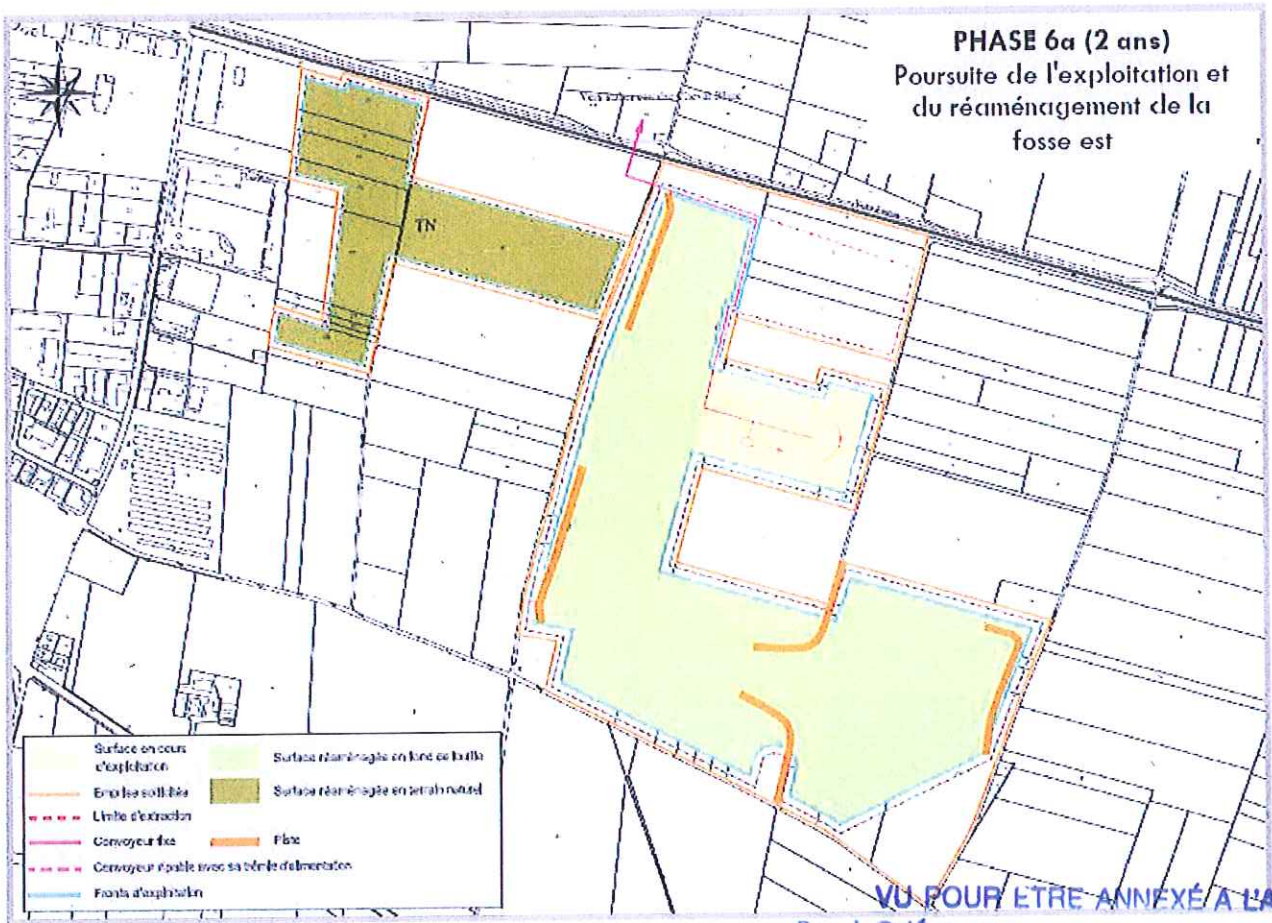
LE PRÉFET,





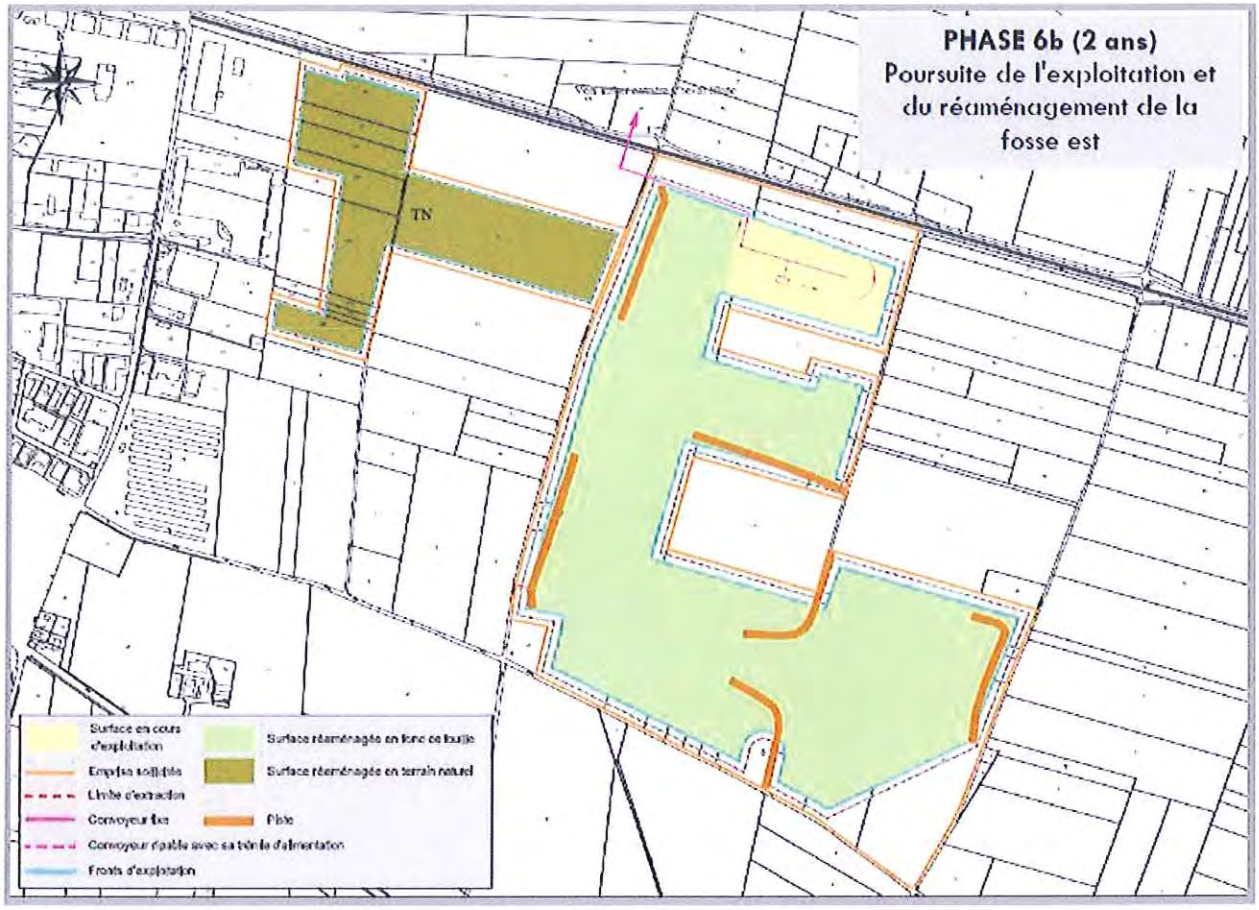
VU POUR ÊTRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012
Pour le Préfet
La Secrétaire Générale Adjointe
Marie-Thérèse DELAUNAY

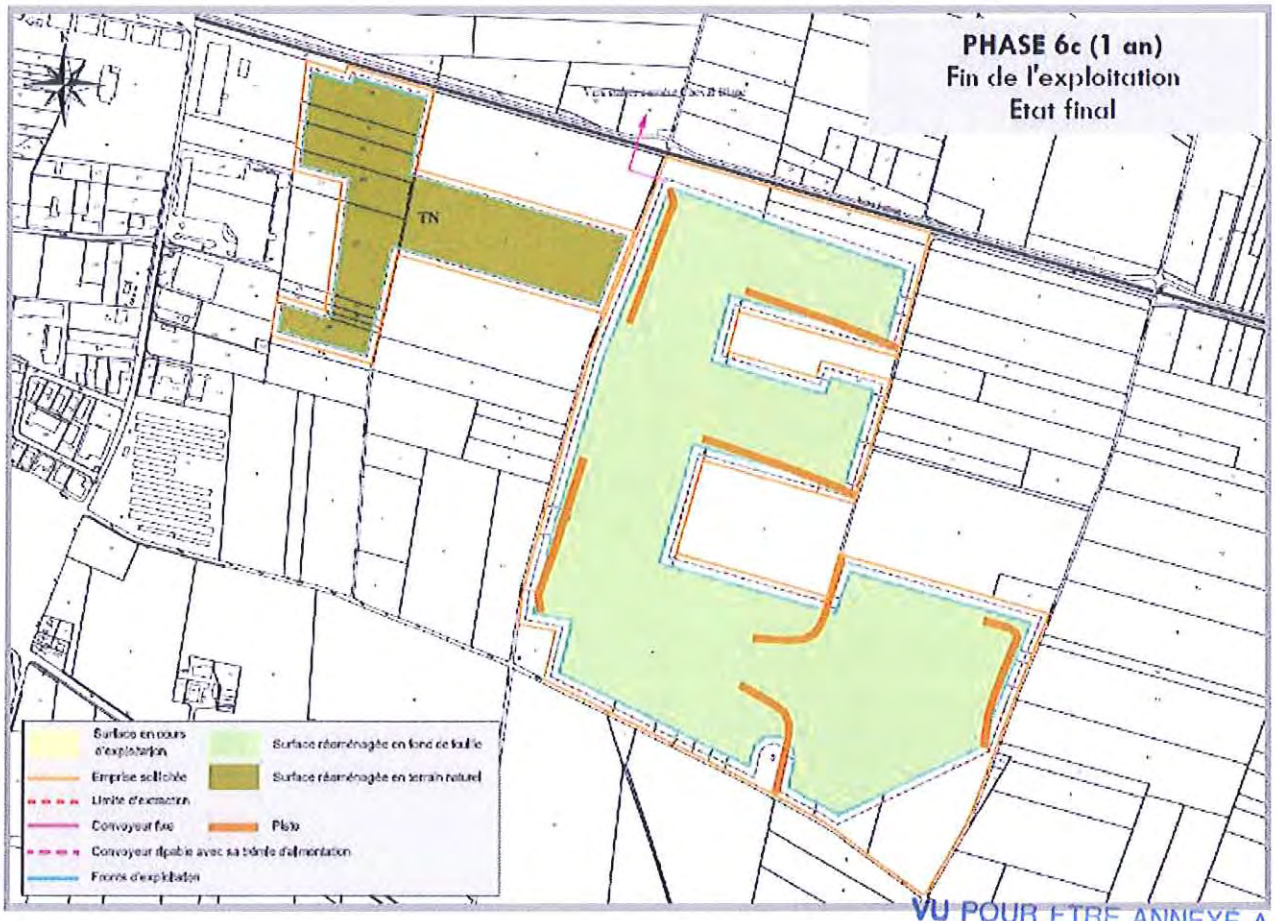




VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU
6 JUIL. 2012
Pour le PRÉFET,
La Secrétaire Générale Adjointe

Marie-Thérèse DELAUNAY



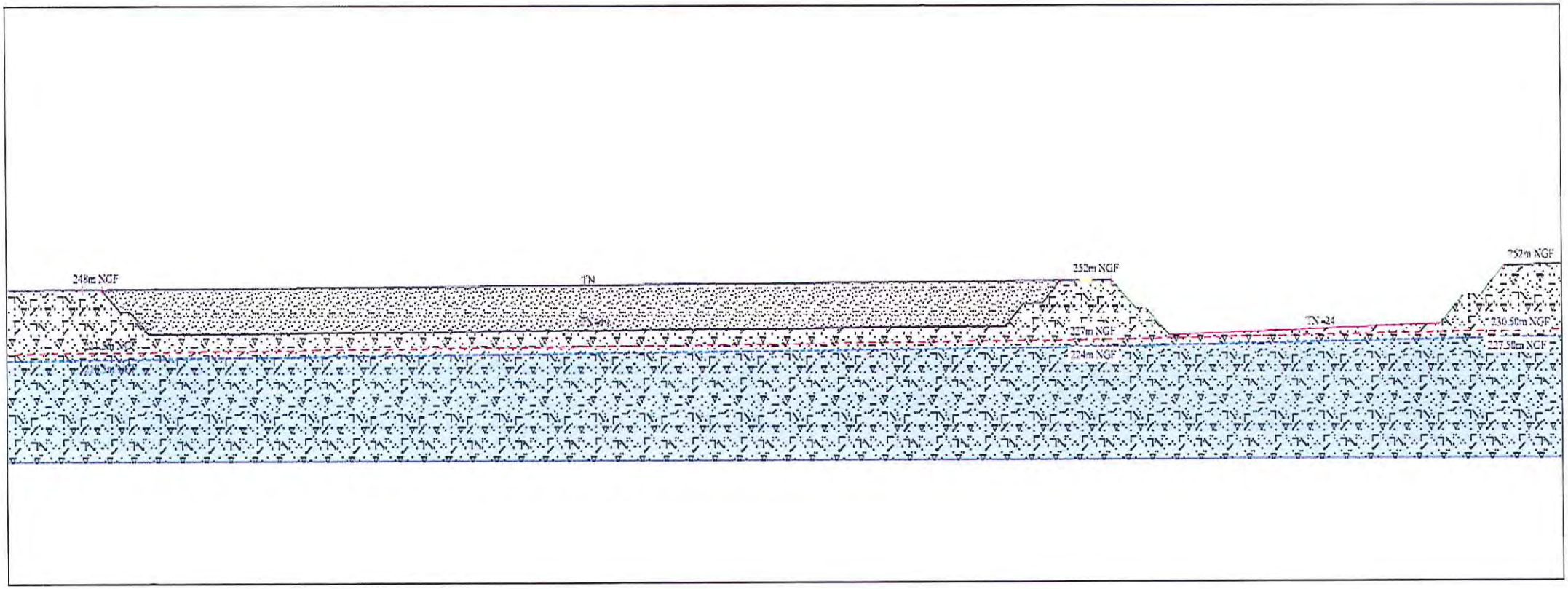


VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012
Pour le Préfet
La Secrétaire Générale Adjointe,
Marie-Thérèse DELAUNAY
LE PRÉFET,

ANNEXE 3.1 :

PLAN DE REMISE EN ETAT :

Principe de remise en état



- Matériaux inertes
- Talus engazonnés
- Voie communale N°3
- Risberme intermédiaire
- Côte du fond de fouille
- Limite SDC (NPHE10 + 3m)
- Niveau des plus hautes eaux décennaux NPHE10 (Etude globale BURGEAP 2011)
- Emprise sollicitée
- Limite d'extraction
- Alluvions fluvio-glaciaires en zone non saturée
- Alluvions fluvio-glaciaires en zone saturée

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012

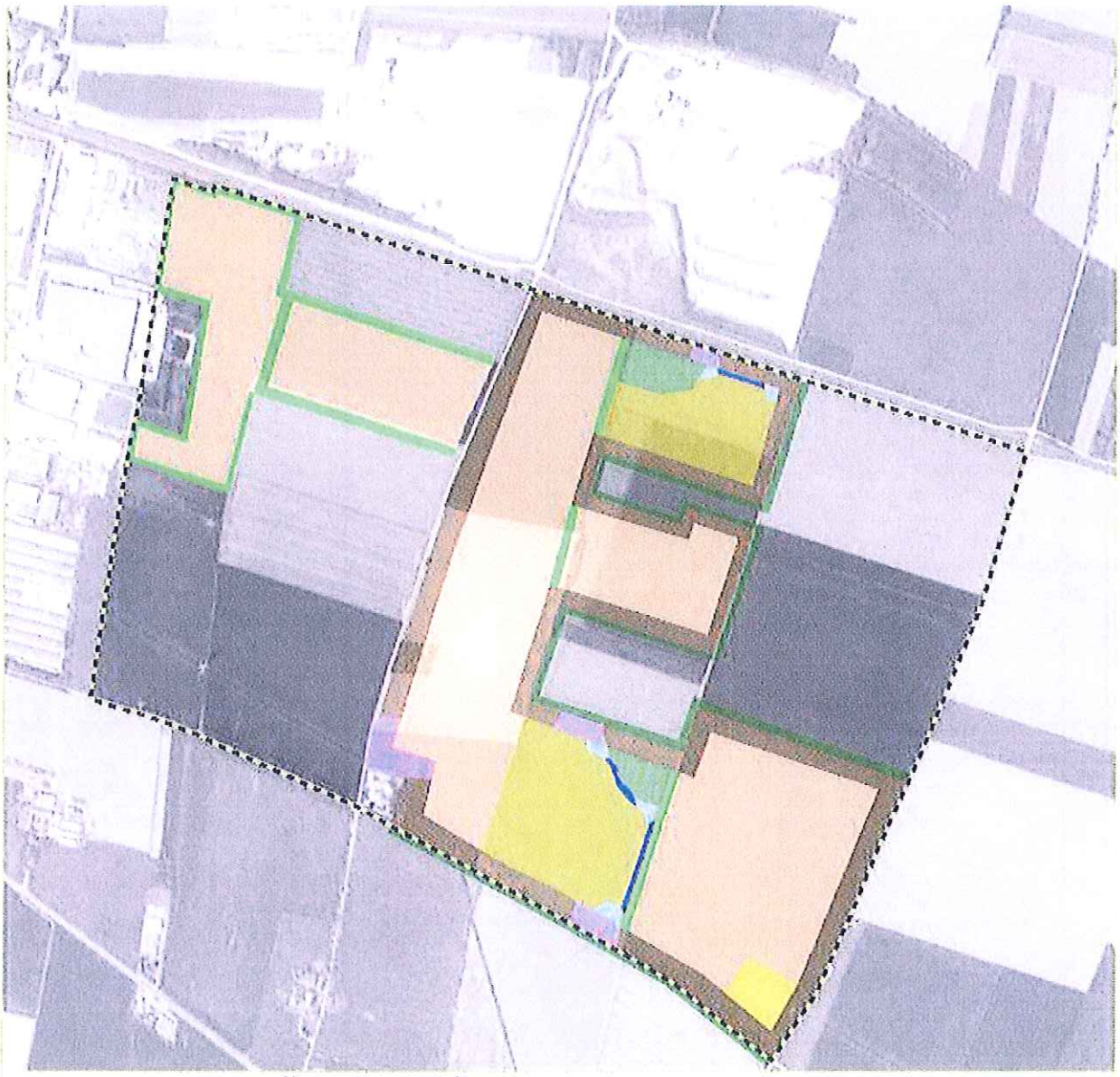
LE PRÉFET
La Secrétaire Générale Adjointe

Marie-Thérèse DELAUNAY

ANNEXE 3.2

PLAN DE REMISE EN ETAT

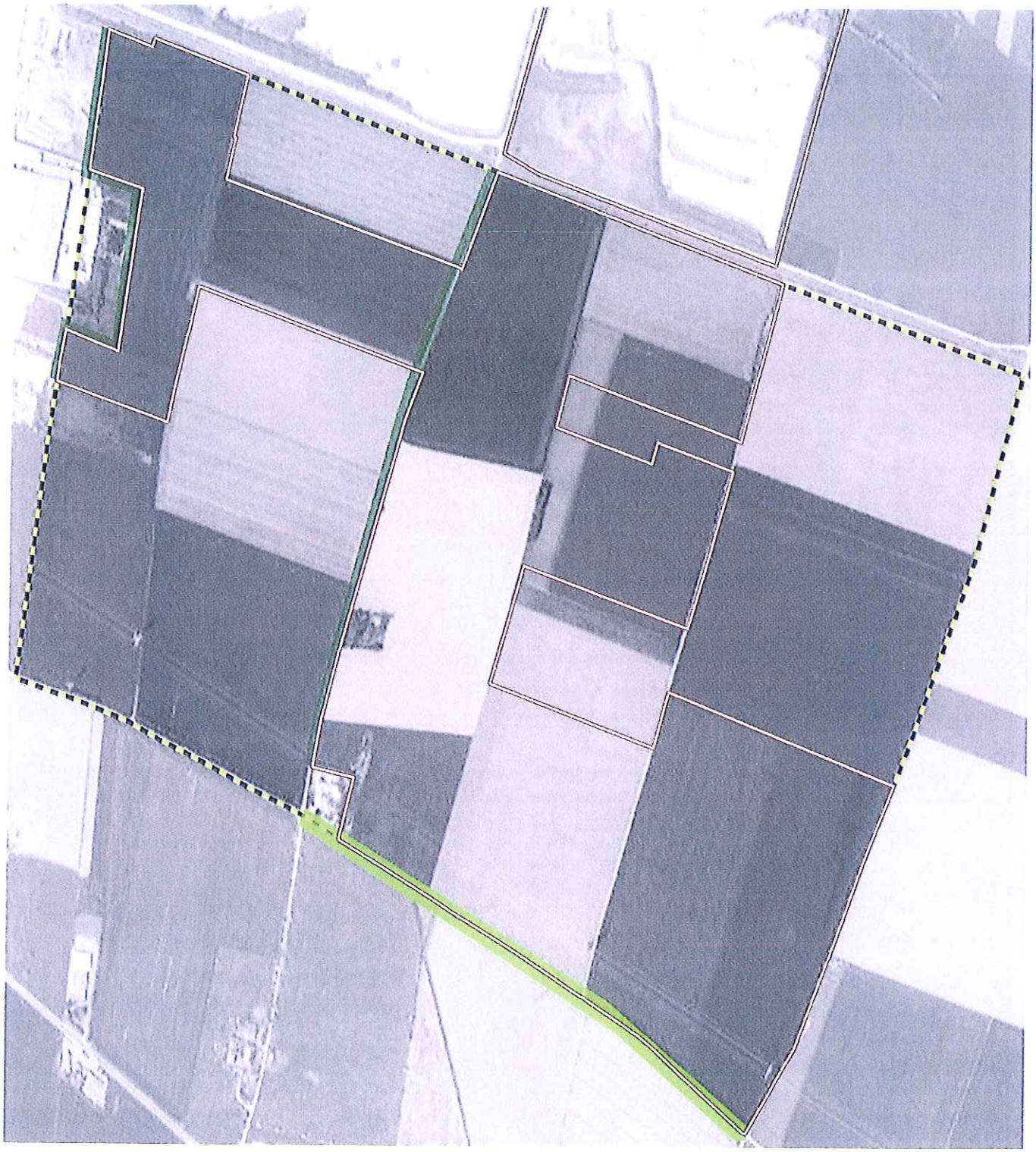
Cartographie des mesures de réduction et de compensation pour la biodiversité



VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012

POUR LE PRÉFET,
La Secrétaire Générale Adjointe,

Marie-Thérèse DELAUNAY



Zone d'étude

Zone demprise

Mesures de réduction

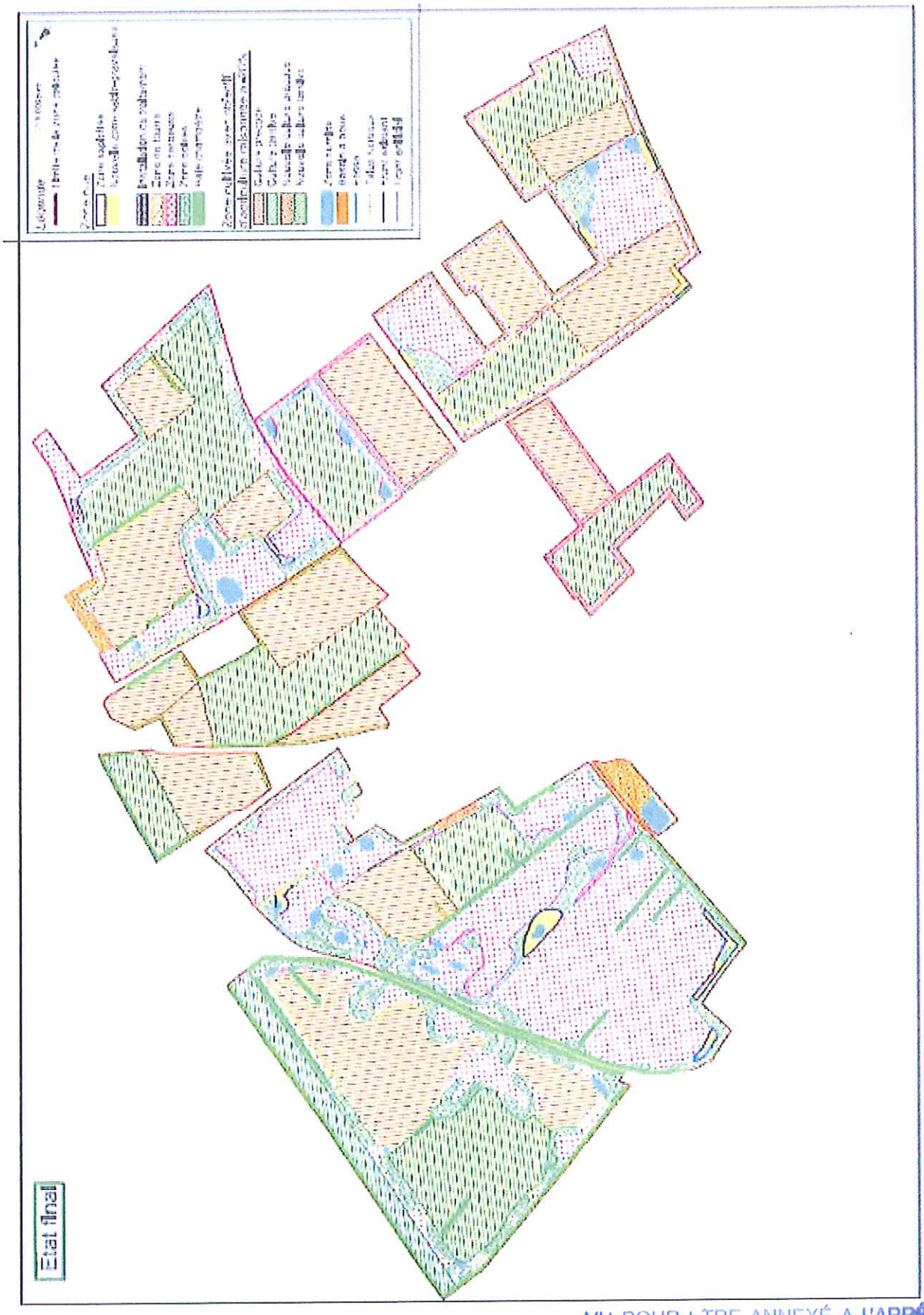
R1 : maintien et création d'un linéaire de haies

R4 : conservation des arbres à cavités

VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU
Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale Adjointe,
16 JUIL. 2012
LE PRÉFET,
Marie-Thérèse DELAUNAY

ANNEXE 3.3

PLAN DE REMISE EN ETAT Schéma de principe des pratiques agricoles envisageables



VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012
LE PRÉFET,

Pour le Préfet
La Secrétaire Générale Adjointe,

Marie-Thérèse DELAUNAY

ANNEXE 4
PARAMÈTRES À ANALYSER DANS LES EAUX SOUTERRAINES

Analyses Semestrielles

Paramètres	Piézomètres concernés
pH	93 et N19 à l'amont carrière N16, N 17 à l'aval de la fosse est et à l'amont de la fosse ouest N14, N 15 à l'aval carrière
température	
conductivité	
Oxygène dissous	
Demande chimique en oxygène (DCO)	
MES	
Hydrocarbures (C10 à C40)	
ammonium	
Azote kjeldhal	
nitrates	
nitrites	
Manganèse	
Aluminium	
acrylamide	
Fer total (Fe)	
Sulfates ($SO4^{2-}$)	En point zéro avant le début du remblaiement, puis durant toute la durée du remblaiement N 16 (amont fosse ouest) N14, N 15 (aval fosse ouest)
chlorures	
Fluorures	
Indice phénols	
COT	
COHV	
As, Ba, Cd, Cr total, Cu, Hg, Mo, Ni, Pb, Sb, Se, Zn	
PCB (Biphényls polychlorés 7 congénères)	
HAP (Hydrocarbures aromatiques polycycliques)	

VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012

Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale Adjointe.

Marie-Thérèse DELAUNAY

VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012

LE PRÉFET,
Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale Adjointe,
Marie-Thérèse DELAUNAY

ANNEXE 5 :

CRITÈRES D'ADMISSION POUR LES DECHETS INERTES SOUMIS A LA PROCEDURE D'ACCEPTATION PREALABLE

1. Paramètres à vérifier lors du test de lixiviation et valeurs limites à respecter

Paramètres	Valeur limite à respecter exprimée en mg/kg de matière sèche
As	0.5
Ba	20
Cd	0.04
Cr total	0.5
Cu	2
Hg	0.01
Mo	0.5
Ni	0.4
Pb	0.5
Sb	0.06
Se	0.1
Zn	4
Fluorures	10
Chlorures (***)	800
Sulfates (*) (***)	1 000
Indice phénols	1
COT sur éluat (**)	500*
FS (fraction soluble) (***)	4000

(*) Si le déchet ne respecte pas cette valeur pour le sulfate, il peut être encore jugé conforme aux critères d'admission si la lixiviation ne dépasse pas les valeurs suivantes : 1500 mg/l à un *ratio* L/S=0,1 l/kg et 6 000 mg/kg de matière sèche à un *ratio* L/S=10 l/kg. Il est nécessaire d'utiliser l'essai de percolation NF CEN/TS 14405 pour déterminer la valeur lorsque L/S=0,1 l/kg dans les conditions d'équilibre initial ; la valeur correspondant à L/S=10 l/kg peut être déterminée par un essai de lixiviation NF EN 12457-2 ou par un essai de percolation NF CEN/TS 14405 dans des conditions approchant l'équilibre local.

(**) Si le déchet ne satisfait pas à la valeur limite indiquée pour le carbone organique total sur éluat à sa propre valeur de pH, il peut aussi faire l'objet d'un essai de lixiviation NF EN 12457-2 avec un pH compris entre 7,5 et 8,0. Le déchet peut être jugé conforme aux critères d'admission pour le carbone organique total sur éluat si le résultat de cette détermination ne dépasse pas 500 mg/kg de matière sèche.

(***) Si le déchet ne respecte pas au moins une des valeurs fixées pour le chlorure, le sulfate ou la fraction soluble, le déchet peut être encore jugé conforme aux critères d'admission s'il respecte soit les valeurs associées au chlorure et au sulfate, soit celle associée à la fraction soluble.

2. Paramètres à vérifier pour le contenu total et valeurs limites à respecter

Paramètres	Valeur limite à respecter, exprimée en mg/kg de déchet sec
COT (Carbone organique total)	30 000 (**)
BTEX (Benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes)	6
PCB (Byphényls polyclorés 7 congénères)	1
Hydrocarbures (C10 à C40)	500
HAP (Hydrocarbures aromatiques polycycliques)	50

(**) Une valeur limite plus élevée peut être admise, à condition que la valeur limite de 500 mg/kg soit respectée pour le COT sur éluat, soit au pH du sol, soit pour un pH situé entre 7,5 et 8,0.

VU POUR ETRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012
Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale Adjointe,
LE PRÉFET,
Marie-Thérèse DELAUNAY

ANNEXE 6

LISTE DES DECHETS ADMIS

LISTE DES DÉCHETS ADMISSIBLES EN PROVENANCE DU BTP			
CHAPITRE DE LA LISTE DES DÉCHETS (art. R. 541-8 du code de l'environnement)	**CODE (art. R. 541-8 du code de l'environnement)**	**DESCRIPTION**	**RESTRICTIONS**
17. Déchets de construction et de démolition	17 01 01	Bétons	Uniquement déchets de construction et de démolition triés (1)
17. Déchets de construction et de démolition	17 01 02	Briques	
17. Déchets de construction et de démolition	17 01 03	Tuiles et céramiques	
17. Déchets de construction et de démolition	17 01 07	Mélange de béton, briques, tuiles et céramiques	
17. Déchets de construction et de démolition	17 05 04	Terres et pierres (y compris déblais)	A l'exclusion de la terre végétale, de la tourbe, et des terres et pierres provenant de sites contaminés.
20. Déchets municipaux	20 02 02	Terres et pierres	Provenant uniquement de déchets de jardins et de parcs, à l'exclusion de la terre végétale et de la tourbe
(1) Les déchets de construction et de démolition triés mentionnés dans cette liste et contenant en faible quantité d'autres types de matériaux tels que des métaux, des matières plastiques, du plâtre, des substances organiques, du bois, du caoutchouc, etc, peuvent également être admis dans l'installation.			

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL en date du 16 JUIL. 2012
Pour le Préfet
La Secrétaire Générale Adjointe,
LE PRÉFET,
Marie-Thérèse DELAUNAY

ANNEXE 7
PARCELLES SOLLICITEES

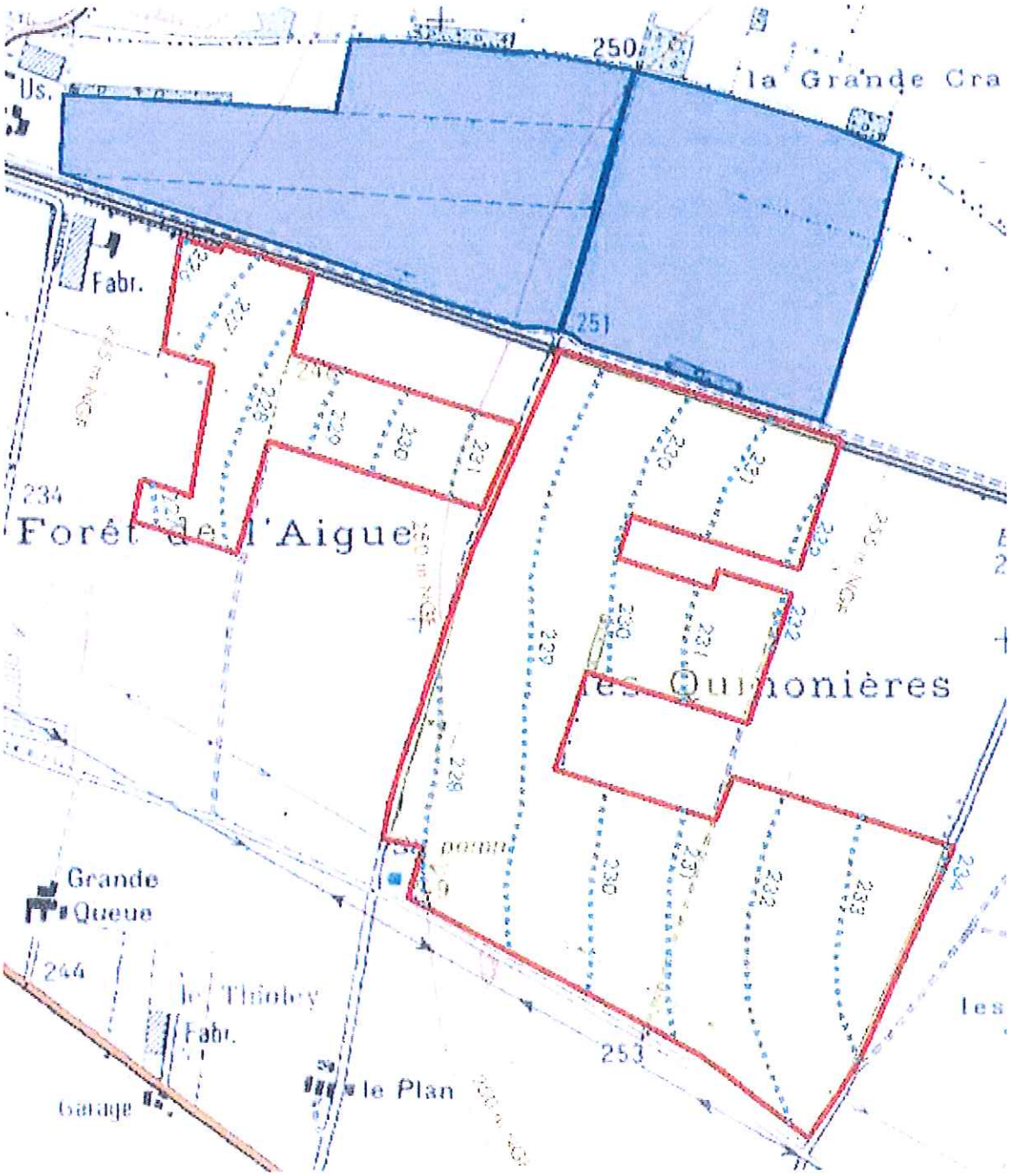
Commune	Lieu-dit et section	N° de parcelle	Surface (m²)
Saint-Pierre-de-Chandieu	Forêt de l'Aigue, section	16	61 940
	Forêt de l'Aigue, section AH	54	10 946
		55	7 549
		56	18 816
		250	1 930
		252	11 237
		275	11 801
		277	19 162
		279	1 911
		281	1 367
	Les Quinonières, section ZH	18	179 200
		19	23 450
		21	2 280
		22	29 750
		23	25 750
		24	4 000
		26	22 500
		27	9 130
		28	29 580
		29	7 140
		44	29 650
		45	7 040
		46	8 620
		47	61 300
		48	11 920
		49	6 350
		50	23 090
		51	30 740
		52	2 720
		53	13 140
		54	3 600
		55	13 580
		56	4 200
		57	4 100
		58	4 320
		59	4 610
		60	29 060
		61	30 880
		63	3 263

La demande porte également sur les chemins d'exploitation agricoles dans l'emprise de la carrière, pour une valeur totale de surface de 4133 m².

VU POUR ÊTRE ANNEXÉ À L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL
16 JUIL. 2012
Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale Adjointe,
LE PRÉFET,
Marie-Thérèse DENAUNAY

ANNEXE 8

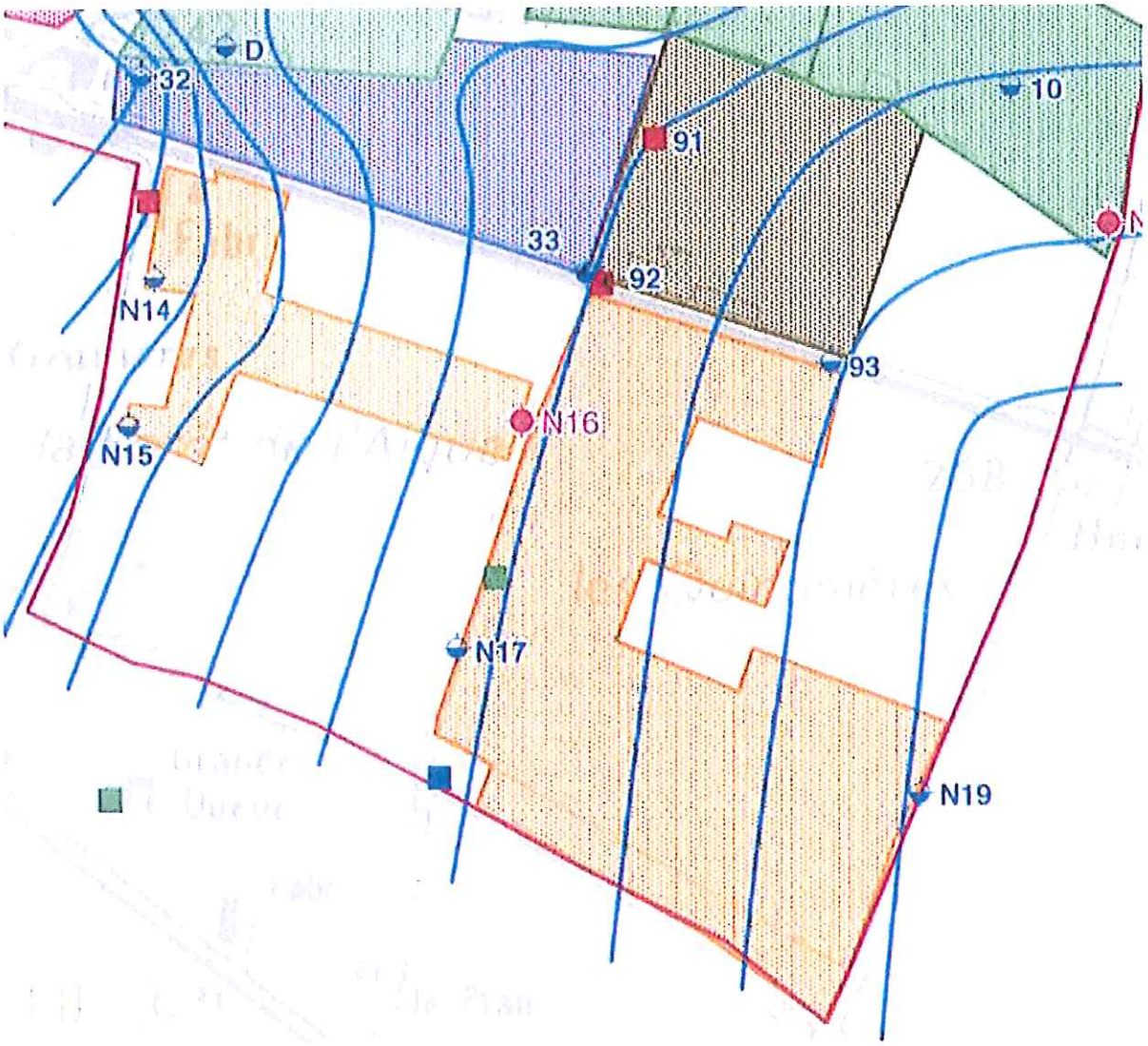
CARTOGRAPHIE DES COTES MINIMALES D'EXTRACTION



VU POUR ÊTRE ANNEXÉ A L'ARRÊTÉ
PRÉFECTORAL DU 16 JUIL. 2012
Pour le Préfet,
La Secrétaire Générale Adjointe,
LE PRÉFET,
Marie-Agnès DELAUNAY

ANNEXE 10

IMPLANTATION DU RESEAU DE SURVEILLANCE DES EAUX SOUTERRAINES



LES CARRIÈRES DU CHEVAL BLANC
Sas au capital de 500.000 €uros
Siège social : Le Cheval Blanc – RD 518-274 route d'Heyrieux
69780 SAINT-PIERRE DE CHANDIEU
SIREN : 327.073.870
Tél. 04.78-40-32-03

SNCF DIRECTION GÉNÉRALE CLIENTS ET SERVICES DIRECTION TERRITORIALE AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
PÔLE PROSPECTIVE ET EMERGENCE
78 rue de la Villette
69425 LYON Cedex 3

À l'attention de Mme. ULRICH-MICHEL Catherine

Lettre Recommandée avec Avis de Réception

E.mail : c.hortail@quiblier-carriere.com
Objet : Projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay
Impact sur les sites LES CARRIERES DU CHEVAL BLANC

Saint-Pierre-de-Chandieu, le jeudi 1er juin 2023

Madame,

Dans le cadre de la première phase de concertation publique liée au projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay qui s'est tenue entre le 24 avril et le 4 juin 2023, nous vous faisons parvenir ce courrier afin de mettre en évidence le fait que ce projet aura un impact direct sur l'activité de notre société.

En effet, la société LES CARRIERES DU CHEVAL BLANC exploite une carrière de sable et graviers sur la commune de Saint-Pierre de Chandieu au lieu-dit « La Forêt de l'Aigue ». L'exploitation de ce site est autorisée par Arrêté Préfectoral en date du 7 Juin 2016 pour une durée de 30 ans. Celle-ci exploite un autre site pour du stockage de matériaux et siège social de l'entreprise situé sur la commune de Saint Pierre de Chandieu, 274 route d'Heyrieux.

Le projet de mise à 4 voies, induira pour notre activité la perte de plusieurs milliers de tonnes de gisement exploitable et remblayable, ainsi que d'une perte de surface de stockage très conséquente. De plus, la réalisation des travaux compromettra les possibilités de développement du site sur des terrains dont la maîtrise est d'ores et déjà détenue par notre société. Enfin, ce projet grèvera notre société de multiples contraintes d'ordre technique, juridique, administratif et économique et pour lesquelles une prise en compte nous paraît indispensable. Effectivement votre Projet coupera l'alimentation en matière première entre Les Carrières de Saint Pierre de Chandieu et Les Carrières du Cheval Blanc.

Nous sollicitons donc un échange préalable avec vos services afin de définir les modalités de compatibilité, ou à défaut de compensation, entre notre activité et votre projet.

Dans cette attente, nous restons à votre disposition,
Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de notre considération distinguée.

Directeur d'exploitation
Cédric Hortail

Hortail Cédric

PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY
CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

Contribution de France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
A l'attention de SNCF Réseau - Etoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL)
1er juin 2023

SITUATION

Lors du débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) du 11 avril au 11 juillet 2019, FNE AURA a remis une contribution sous forme du Cahier d'acteur n°7 - Juin 2019 avec pour titre « Nous n'en « poumons » plus : il y a urgence !!! ».

Nous sommes favorables à la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay tant pour améliorer les performances de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) que pour le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) partie Nord.

L'Étoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL)

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Le projet 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Toutefois, certains points de grande attention de notre part méritent l'application du principe « Éviter, réduire, compenser » (ERC).

A. TROIS IMPACTS MAJEURS SONT A EXAMINER EN PRIORITE

1. Le bruit

Cet impact est récurrent pour tous les projets d'infrastructures ferroviaires, qu'ils soient neufs, en élargissement ou en aménagements sur place.
Le bruit est d'autant plus impactant lorsqu'il est proche d'un habitat ou regroupement d'habitats.
À la différence d'un bruit routier ou autoroutier, le bruit ferroviaire, comme celui de l'aérien, n'est pas un bruit caractérisé comme continu dans une journée, tout en ayant un maximum et un minimum, mais un bruit discontinu avec des pics émergents fortement gênants pour les riverains.

La source du bruit provient majoritairement du contact fer de la roue / fer du rail.
Il faut y ajouter l'impact sonore des systèmes de freinage.
La grande vitesse, essentiellement pour les TGV, est aussi une source émergente mais ce critère vitesse n'est pas à prendre en compte pour ce projet car elle sera inférieure à 160 km/h.

Si pour les trains usagers/voyageurs, les émissions sonores ont considérablement baissé (on peut ne pas les entendre !), c'est essentiellement pour les trains de fret que les problèmes se posent.
Aujourd'hui, ils sont lourds et longs avec des wagons souvent anciens et peu entretenus. Leurs systèmes de freinage sont souvent bruyants. A l'horizon de la mise en service de cette section à 4 voies, qu'en sera-t-il de la modernisation des trains de fret ?

Nous souhaitons le développement du fret ferroviaire, en particulier pour le transfert modal de la route vers le rail, comme cela était écrit dans le rapport final du débat public dit Vallée du Rhône et Arc Languedocien (VRAL) en 2006.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Nous savons qu'il existe 2 corridors européens se cumulant sur cette section :

- N°2 : RFC North Sea - Med
- N°6 : RCF Mediterranean Rail Freight Corridor

Le fret ferroviaire se développera d'autant plus vite avec la réalisation très attendue du CFAL partie Nord.
Il faut aussi noter que, pour faciliter l'exploitation des services usagers/voyageurs, dont les futurs Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), les circulations de fret se feront majoritairement aux heures creuses, dont de nuit.

Si les nouvelles techniques de rail long, de ballast et d'absorbeurs de vibrations ont permis de gagner quelques décibels, le contact roue / rail pour les lourds trains de fret est toujours d'un niveau émergent inacceptable.

Nous demandons que la Recherche & Développement (R&D) permette une technique la plus efficace possible d'absorption de l'émission sonore du contact roue / rail.
La technique de couverture totale ou partielle de l'ensemble de l'infrastructure au droit des riverains peut être une solution.

Nous rappelons qu'un bon sommeil récupérateur est perturbé par les bruits supérieurs à 30 dB(A).
Au-delà de 30 dB(A), les bruits émergents peuvent être catastrophiques pour la santé.

Si la législation sur les mesures de protection sonores évolue, il n'en demeure pas moins qu'elle se base toujours sur un seuil LAeq (22h- 6h) de 55 dB (A) en façade des habitations toutes fenêtres fermées. Or, avec les températures moyennes en hausse d'année en année, les habitants ouvrent de plus en plus leurs fenêtres la nuit pour avoir de la fraîcheur sans investir dans une climatisation énergivore.

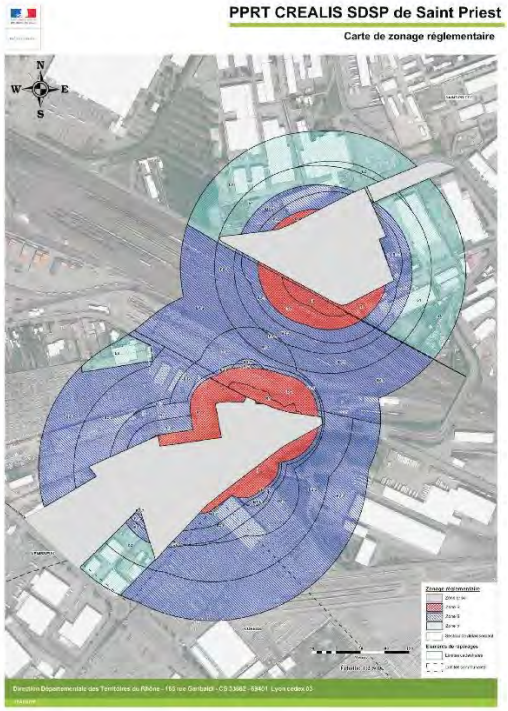
FNE AURA soutient les riverains et leurs associations afin qu'ils obtiennent une réduction efficace des émissions sonores liées **aux bruits émergents afin d'avoir un bon sommeil récupérateur.**

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

2. Les risques industriels

Nous avons noté, dans le tronçon 2, l'existence d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques, le PPRT de Créalis et SDSP de Saint-Priest depuis 2009.
Il n'y aurait pas de variante possible pour la 4ème voie. Elle serait toutefois au sud des 3 voies existantes.

Mais les 4 voies passent dans les zones rouge et bleue du PPRT.



Extrait du règlement du PPRT : *« des zones rouges et bleues, réglementées, où la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages ainsi que les constructions nouvelles et les extensions de constructions existantes sont interdites ou subordonnées au respect de prescriptions relatives à la construction, à l'utilisation ou à l'exploitation. Les communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents peuvent y instaurer le droit de préemption urbain dans les conditions définies à l'article L. 211-1 du code de l'urbanisme. Au sein de ces zones, des prescriptions peuvent être identifiées. Elles concernent les mesures de protection des populations face aux risques encourus, relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des installations et des voies de communication existantes à la date d'approbation du plan ».*

Deux solutions sont à étudier :

- Le retrait des entreprises pour une implantation ailleurs et hors danger pour l'environnement et les personnes.
- Une couverture performante et totale des voies sur une section mettant les trafics ferroviaires hors de danger.

Les trafics ferroviaires attendus, tant d'usagers/voyageurs que du fret, seront très importants de jour comme de nuit. Parmi les convois de fret, il y aura des convois de matières dangereuses.

FNE AURA demande à participer aux différentes réunions de concertations spécifiques sur ce point à haut risque.

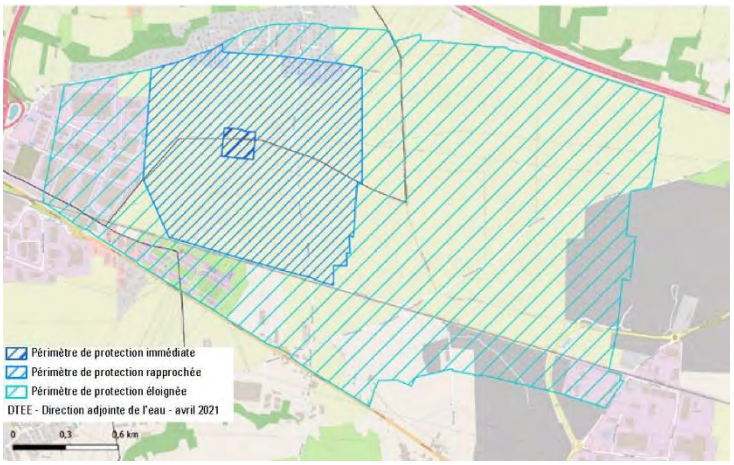
3. <u>Périmètre de protection rapproché du captage des Quatre Chênes</u>

Extrait de l'arrêté préfectoral n° 98-205 du 30 janvier 1998 :

- déclarant d'Utilité Publique les travaux de prélèvement d'eau destinée à la consommation humaine et instaurant des périmètres de protection et les servitudes s'y rapportant,
- autorisant le prélèvement d'eau et son utilisation en vue de la consommation humaine du captage de Saint-Priest lieu-dit « les Quatre Chênes », sur les communes de Saint-Priest et Saint Pierre de Chandieu.

5.2.1 SONT INTERDITS :
5.2.1.1 Les nouvelles constructions et installations suivantes :

→ *Les constructions et installations superficielles… dès lors qu'elles impliquent un assainissement ou qu'elles sont de nature à nuire directement ou indirectement, de manière permanente ou accidentelle, à la qualité des eaux souterraines.*



Les périmètres de protection du captage des Quatre Chênes

Là encore, il y a un haut risque au regard du développement du trafic de fret ferroviaire, dont des convois de matières dangereuses.

La réglementation de protection de la zone rapprochée penche en faveur de la variante Sud qui ne touche pas à l'existant.
Or, comme il n'existe aucune protection physique actuellement, c'est l'occasion de la mettre en œuvre contre tous risques ferroviaires.

C'est dans cet objectif que FNE AURA exige, quelle que soit la variante retenue, une protection physique contre tous risques liés au trafic ferroviaire, dont celui du fret.

Dans cet objectif, FNE AURA demande à participer aux différentes réunions de concertations spécifiques sur ce point à haut risque.

B. BIODIVERSITE, FAUNE, FLORE

Nos associations locales auront l'occasion de rencontrer les parties prenantes afin que soit préservé au maximum l'existant (application du principe ERC) dans le cadre de l'élaboration des études de définitions du projet retenu.

C. OBSERVATIONS SUR LES VARIANTES DE TRACE

Comme il ne s'agit pas d'un projet de nouvelle infrastructure mais de l'ajout d'une ou deux voies aux voies existantes, les impacts sont :

- connus mais accentués si rien n'est fait : bruit, urbanisme (espace public, habitat et entreprises), risques industriels, protection d'un captage d'eau, corridors de biodiversité, biodiversité riveraine,
- nouveaux mais nécessaires pour l'aménagement : urbanisme (espace public, habitat et industriel), ouvrages d'art, fermetures ou réaménagement de voiries et d'accès latéraux, fermetures de passages à niveau.

Le choix de la variante à retenir va donc dépendre des observations et demandes des riverains (habitants et entreprises), des citoyen.ne.s, des associations et des autorités locales. Ceci concerne en particulier les effets environnementaux au sens large du terme pour lesquels le transport ferroviaire doit être hautement bénéfique sur la qualité de l'air et le climat sous réserve des transferts modaux de la route vers le rail attendus.

Voici quelques observations et remarques à la lecture du dossier de concertation faites dans le seul but d'apporter des éléments dans les débats.

<u>Tronçon 1 : gare de Vénissieux / pont Berliet</u>

La variante rouge (au Sud) impacte plus sur les riverains, dont le bruit et les voiries riveraines. Elle oblige fortement les autorités à réorganiser l'urbanisme, les voiries et les accès.

Quel que soit le choix de la variante, il sera impératif de diminuer fortement les émissions de bruit en tenant compte de nos observations écrites au point A. 1.

D'autre part, nous regrettons de ne pas voir apparaître le projet de réhabilitation du pôle multimodal de Vénissieux, comprenant la gare ferroviaire. Cela d'autant plus qu'il est fortement probable que l'intégration de la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du futur SERM Lyonnais générera un fort accroissement du nombre des circulations de 5h à minuit, tous les jours.

Tronçon 2 : triage fret de Vénissieux / Saint-Priest

Il n'y a pas de variante : la voie supplémentaire se fera au Nord des 3 voies actuelles.
C'est dans ce tronçon que se situe le PPRT de Créalis et SDSP de Saint-Priest. Voir le point A. 2. ci-dessus.

Tronçon 3 : gare de Saint-Priest / route de Mions

De toute évidence, la variante rouge (au Sud) a nettement plus d'impacts négatifs sur les riverains que la variante bleue (au Nord).
Dans tous les cas, les déconstructions/reconstructions des ouvrages routiers de franchissements des voies ferrées doivent permettre la priorisation des lignes de transports collectifs urbains et des aménagements pour les modes actifs.

D'autre part, nous regrettons de ne pas voir apparaître le projet de réhabilitation de la station gare de Saint-Priest pour la même raison que pour la gare de Vénissieux.
Est-il envisageable d'aménager une branche du tramway T2 avec la station gare comme terminus ?

Quel que soit le choix de la variante, il sera impératif de diminuer fortement les émissions de bruit en tenant compte de nos observations écrites au point A. 1.

Tronçon 4 : Mions / route d'Heyrieux

La récupération intégrale du pont de la route d'Heyrieux apparaît comme intelligente.
Cela favorise la variante bleue : une nouvelle voie de chaque côté.

Cependant, un bilan est à faire sur les espaces à caractère agricole et vert existants.

Tronçon 5 : Saint-Pierre-de-Chandieu Ouest

C'est dans ce tronçon que se situe au Nord des voies existantes, le périmètre de protection rapproché du captage des Quatre Chênes. Voir le point A. 3. ci-dessus.
La variante bleue, 2 voies au Nord, est la plus défavorable pour ce périmètre de protection.
Mais la variante rouge, 2 voies au Sud, est très nettement impactante sur les terres agricoles.

Pourquoi ne pas avoir continué la variante du tronçon précédent avec une voie de chaque côté comme compromis acceptable dans la mesure où nous demandons des mesures pour le périmètre de protection quelle que soit la variante retenue ?

Tronçon 6 : Saint-Pierre-de-Chandieu / Grenay

C'est le tronçon le moins urbanisé.
Mais c'est le tronçon qui aura le plus d'impact en termes d'emprises nécessaires du fait des raccordements vers le CFAL partie Nord et la LGV.
Il n'y a pas le bilan environnemental de ces emprises par variante.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Dans la même logique que pour les 2 tronçons précédents, pourquoi ne pas proposer une variante avec une voie supplémentaire de chaque côté ? Est-ce que cela complexifie les raccordements ?

Nous demandons que soient étudiées les requalifications des emprises agricoles, des espaces verts publics ou privés, des carrières et des autres délaissés en faveur d'un environnement paysager et de la biodiversité autour des voies ferrées.

Tronçon 6 : gare de Chandieu - Toussieu

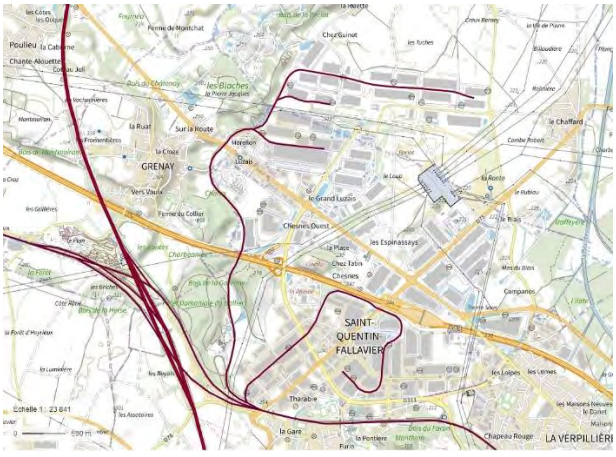
Excellente information attendue dans un territoire de l'Est lyonnais en forte croissance démographique.
Les remarques pour le pôle multimodal de Vénissieux et la station gare de Saint-Priest valent pour cette future gare qui sera sur la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du futur SERM Lyonnais.

D. LES MANQUES

Les observations ci-après sont à considérer comme complémentaires au projet de 4 voies dans la mesure où il ne peut pas être indépendant de toute la partie Est de l'EFL comprenant :

1. Les 4 gares en Isère sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI), avec ses 110 000 habitants et ses plus de 3 millions de voyages en 2019

- La 1ère gare, celle de Saint-Quentin-Fallavier, est à environ 4 km de la bifurcation de Grenay.
- Comment se fera la liaison performante fret ferroviaire avec la ZAC de Chesnes et son embranchement (ITE) ?



- Comment sera assurée la performance de la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du SERM ?

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

2. Le pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Saint-Exupéry

Voir notre cahier d'acteur n°7 de juin 2019 en annexe.

- ➲ Comment TOUS les transports d'usagers/voyageurs TIC (Intercités), TER et futurs SERM pourront-ils accéder à ce PEM d'importance régionale et nationale ?
- ➲ Le projet CFAL partie Nord étant mixte, voyageurs et marchandises, nous nous demandons où seront situés les raccordements nécessaires tant pour accéder, dans les 2 sens, à la gare de Lyon Saint-Exupéry par le Nord ou par le Sud que pour accéder dans les 2 sens depuis la ligne Lyon ⇔ Ambérieux au Nord et la ligne en Y Lyon ⇔ Grenoble/Chambéry au Sud ?

Michel Jarry
Président de FNE Auvergne-Rhône-Alpes

Suivi par :
Jean-Paul Lhuillier
Tél : +33 681 622 080
Mail : fne-tmd@jplhuillier.eu

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019

Cahier d'acteur n°7 - Juin 2019

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT (FNE) – AURA

Nos objectifs : « Être garants de nos biens communs : les Sols, l'Air, le Vivant et l'Eau. »

La FNE Auvergne-Rhône-Alpes est la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement. Elle est le porte-parole d'un mouvement de plus de 200 associations qui comptent 51 000 adhérents.

La FNE Aura est au service de l'intérêt général. C'est un partenaire exigeant et indépendant.

Nos missions : Comprendre, Convaincre, Mobiliser, Défendre, Gérer des espaces naturels.

Contact
Jean-Paul LHUILLIER
FNE AURA
HEVEA-ETIC LYON
2, rue du Pr Zimmermann
69007 Lyon
Mail : region@fne-aura.org
Site : www.fne-aura.org

CAHIER D'ACTEUR

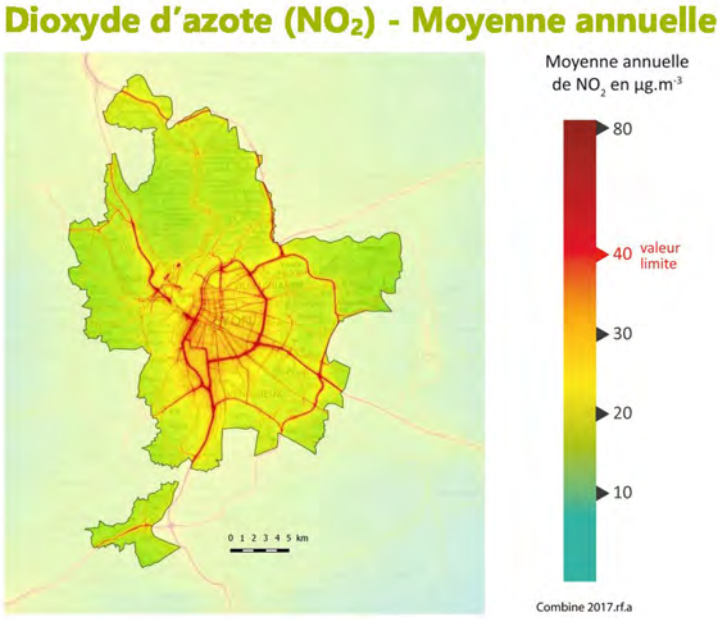
NOUS N'EN « POUMONS » PLUS : il y a URGENCE !!!

En 2017, la carte des trafics routiers de la Direction Départementale des Territoires du Rhône, comptabilisait 190 millions de véhicules particuliers (VP) et 12 millions de poids lourds (PL) aux entrées-sorties du périphérique de Lyon.

Seulement 7 % de ces véhicules seraient en transit.

La même année, source DREAL-AURA, 32 millions de VP et 7 millions de PL ont emprunté la Rocade Est et l'A432 avec 27 % de véhicules en transit.

Dans son bilan de la qualité de l'air en 2017, Atmo écrit : *« Le territoire du Rhône est particulièrement touché par la pollution atmosphérique, avec notamment une exposition marquée au dioxyde d'azote en proximité routière. »*



Le transfert massif des déplacements des personnes et du transport des marchandises sur le mode ferroviaire est une des solutions.

Le rapport Mobilité 21 de juin 2016 a mis en 1re priorité du 1er scénario l'urgence du traitement du Nœud ferroviaire lyonnais.

Les usagers vivent la congestion tous les jours.

URGENCE D'UN RÉSEAU DE RER

En 1997 la Région Rhône-Alpes a lancé les TER. Quel succès de croissance à presque 2 chiffres par an sur les 10 premières années !

Sauf que… le système ferroviaire (infrastructure et exploitation) n'a pas suivi et il craque de partout aujourd'hui.

Nous ne sommes pas les seuls à demander la mise en place de services à forte fréquence et grande capacité de type RER avec un abonnement multimodal généralisé.

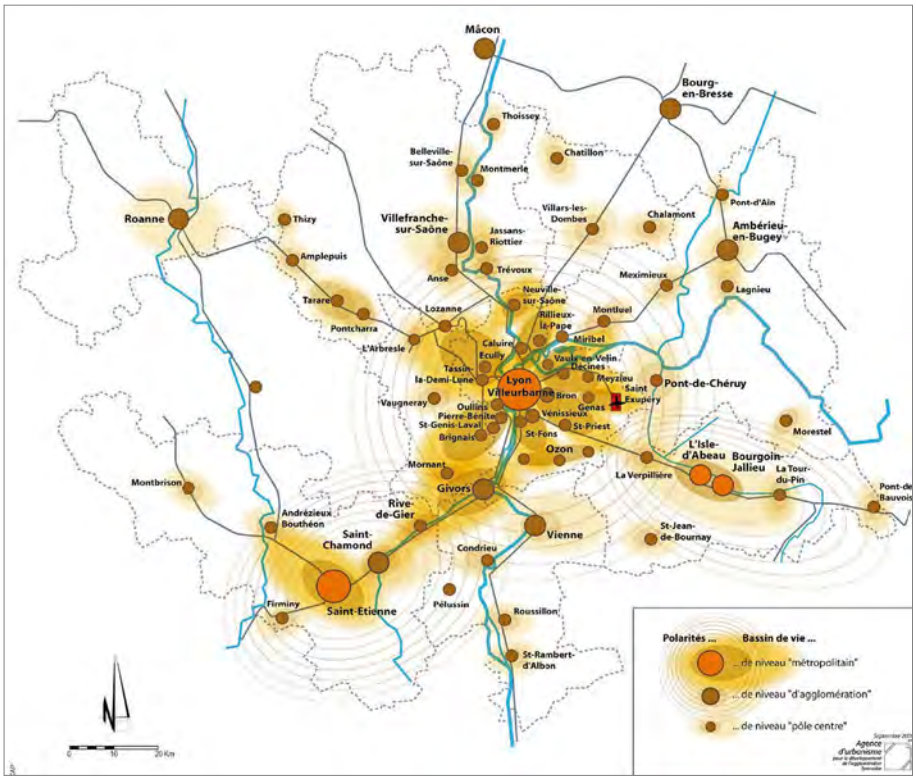
Le SCoT 2030 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise y fait référence.

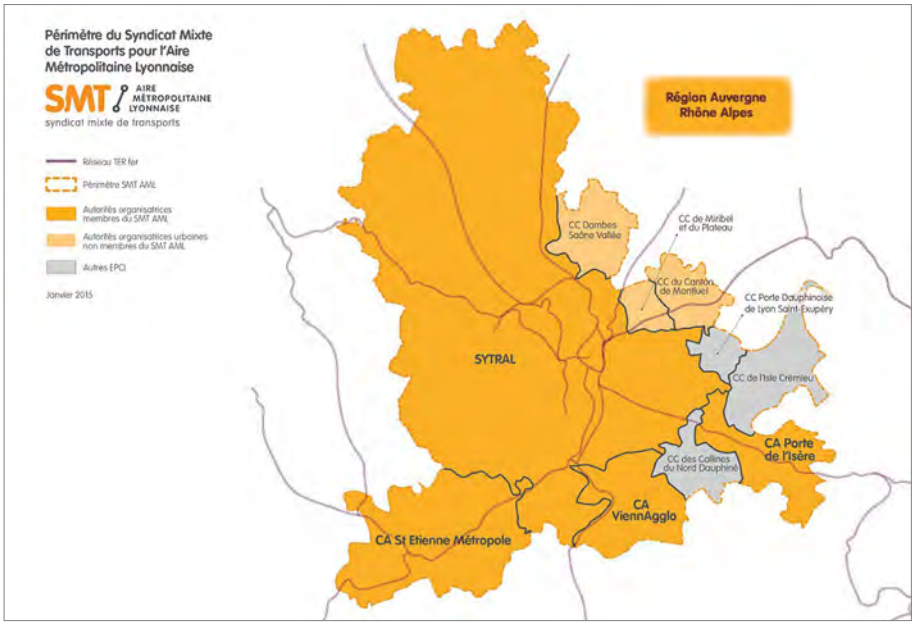
Nous considérons que le Syndicat mixte des transports de l'Aire métropolitaine lyonnaise (*http://smtaml.fr/*) qui associe la Région AURA est la bonne échelle pour une nouvelle Autorité organisatrice des transports (AOM) de gestion des réseaux structurants et des services de transports publics dont le RER à la lyonnaise.

C'était l'esprit du projet REAL en 2005.

Les conditions sont aujourd'hui réunies pour sa mise en place.

L'objectif est d'absorber massivement le transfert du mode voiture particulière au mode ferroviaire avec un excellent niveau de service : fiabilité des horaires, fréquence, amplitude de 5 heures à minuit, intermodalité (dont vélos) dans les 117 gares, confort, billetterie, services en gares (services publics, livraisons…).





MAIS POURQUOI VOULOIR FAIRE UN « MANHATTAN PART-DIEU » ?

Nous savons que le facteur majeur des congestions entre Saint-Étienne et Lyon est le manque d'emplois dans l'agglomération de Saint-Étienne. Avec 1 actif sortant pour 4 entrants dans la Métropole lyonnaise, on comprend pourquoi il y a un trafic déséquilibré matin et soir tant sur la A47 que dans le TER.

Ce dernier, qui n'assure que le ¼ des déplacements sur cet axe, peut largement être amélioré tant en fiabilité qu'en capacité.

Nous dénonçons la concentration artificielle de type « hub » des services ferroviaires sur un lieu aux espaces très contraints qu'est celui du quartier de La Part Dieu.

Nous demandons une urbanisation durable, respectueuse de notre environnement, bien répartie sur le territoire, tant pour l'habitat que pour les entreprises et les services autour d'un réseau RER bien maillé et non pas étoilé depuis un hyper-centre.

DEBAT PUBLIC **Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme**
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon
Tél. : 04 72 91 30 80 | DebatNFL@debat-cndp.fr | noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

D'ABORD L'EXISTANT

Les séances de ce débat public l'ont largement abordé et prouvé : le réseau existant tant en infrastructure qu'en exploitation peut largement être amélioré avec deux objectifs prioritaires :

1. La fiabilité
   Ce que demande l'usager avant tout c'est le respect des horaires !
2. La capacité

À eux seuls, ces 2 facteurs permettent la crédibilité de l'offre et donc du potentiel attrait pour un transfert de la « voiture solo ».

Comme cela a été souvent relevé en séance, y compris par la SNCF, il y a une grande marge de progrès dans l'exploitation des services « à vide » mais aussi par la maîtrise des inter-trains de sécurité via l'ERTMS (système d'exploitation en temps réel qui permet d'augmenter significativement l'offre de trains dans l'heure).

Soit 300 M€ (1 M€/ rame) à trouver sans attendre pour donner une bouffée d'air à une situation extrêmement tendue !

ENSUITE SON AMÉLIORATION

Un train ne peut pas en doubler un autre !!!

Prioritairement à des investissements coûteux sur la seule gare de la Part Dieu, dont il reste à démontrer le bien-fondé, il y a des nombreux équipements à réaliser dont des Installations permanentes de contresens (IPCS) et 3ème ou 4ème voie de doublement.

L'élaboration des grilles horaires, par les exploitants de tous les services de transport public, doit être coordonnée pour rechercher des correspondances performantes aux gares structurantes.

ENFIN OUVERTURES DE NOUVELLES GARES ET RÉHABILITATION DE LIGNES EXISTANTES

Ce débat public révèle l'absence totale de réflexion locale sur le renforcement du maillage territorial par de NOUVELLES gares d'intérêt régional et métropolitain, alors que plus d'1 million d'habitants est attendu d'ici 2040. Confrontée à cette échéance, la vision court-termiste du renforcement de la concentration de tous les échanges ferroviaires sur la Part Dieu, apparaît à la fois absurde et inquiétante. Toutes les gares existantes sont appelées à absorber ces nouveaux échanges dans un développement équilibré et maîtrisé du territoire. De nouvelles haltes sont à prévoir.

AMÉNAGEMENTS NOUVEAUX POUR LE FRET ET LES USAGERS

LE CFAL

Nous avons donné un avis favorable, sous réserves, à la partie Nord du projet lors de son enquête publique en 2011.

Sa réalisation est impérative pour désengorger le NFL. **MAIS** nous demandons que TOUS les accès sur les lignes existantes Nord (Lyon ↔ Ambérieu), Sud (Lyon ↔ Grenoble/Chambéry) et en gare de Lyon Saint-Exupéry soient possibles pour TOUS les services Intercités ou RER.

Nous demandons que soit réalisé après enquête publique, le contournement d'Ambérieu tel qu'il était prévu au début des consultations.

Nous demandons que soit réalisé dès les premiers travaux du CFAL partie Nord, une plateforme performante de chargements/déchargements des conteneurs et remorques aux Fromentaux sur la commune de Leyment.

LE DOUBLEMENT DU VIRAGE DE SAINT-FONS

Ce virage permettra des continuités de services dans les 2 sens Sud ↔ Est tant pour les voyageurs que pour les marchandises afin d'éviter le centre de Lyon.

LE DOUBLEMENT DE LA SECTION SAINT-QUENTIN-FALLAVIER (GRENAY) ↔ SAINT-FONS

Déjà, lors du débat piloté par Mme Marie-Line Meaux en 2011, ce doublement est vite apparu comme une nécessité.

Ces 3 aménagements sont cohérents et largement prioritaires bien avant de faire 2 voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière via La Part-Dieu.

CONCLUSION

L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

Près de 2,5 millions d'habitants doivent pouvoir se déplacer au quotidien sans avoir à utiliser leur voiture.

Si moins de 42 % des déplacements au quotidien se font en voiture particulière dans la Métropole, c'est 66,7 % dans le reste de l'AML (enquête déplacements sur l'AML 2015). **Soit plus de 2 déplacements sur 3 au quotidien qui sont réalisés en voiture.**

Or, c'est hors Métropole de Lyon qu'un réseau de RER est pertinent.

On voit là, l'**URGENCE** du transfert modal sur un des modes les plus respectueux de notre environnement tant pour notre santé que pour notre climat mais aussi pour notre cadre de vie.

L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM)

Dès maintenant tout doit être mis en œuvre pour la création d'une AOM à l'échelle des enjeux. Le Syndicat mixte des transports (SMT) en est la bonne structure.

Cette AOM doit être l'outil de gestion des réseaux structurants de transports publics sur l'AML dont le futur RER à la lyonnaise avec sa carte d'abonnement multimodale.

Elle pourra déléguer ses pouvoirs aux Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui demanderont la gestion des déplacements de proximité de faible portée.

Il est remarquable que pendant la période du Débat Public du NFL, le SMT-AML ait mis en place un plan d'actions intermodalité sur la période 2019 – 2021 (à télécharger sur son site *http://smtaml.fr/*).

DES TRAVAUX SUR L'EXISTANT

Notre réseau ferroviaire comme son exploitation ne sont pas au niveau des enjeux du 21e siècle.

Il y a urgence d'investir dans sa modernisation tout en l'adaptant aux exigences de la demande de niveau de service des usagers.

UN CONTOURNEMENT NÉCESSAIRE

L'enchaînement suivant permettra de dégager le fret ferroviaire du centre de Lyon tout en offrant la possibilité de nouveaux services RER et TER Intercités :

1. Réalisation du doublement du virage de Saint-Fons.
2. Doublement des voies entre Saint-Fons et Saint-Quentin-Fallavier (Grenay).
3. CFAL partie Nord avec TOUS les accès Nord et Sud afin d'avoir des services RER et TER Intercités performants en gare de Lyon Saint-Exupéry.
4. Amélioration des protections sonores avec exigence d'un seuil de 55 dB(A) pour les **riverains dans leur jardin**.
5. Avec FNE-AURA et ses associations locales comme partenaire avant, pendant et après travaux pour que toutes les mesures soient prises pour **« éviter, réduire et compenser »**.
6. S'engager dans l'enquête publique pour le contournement d'Ambérieu-en-Bugey.

PAS DE TRAVAUX SUR LA PART-DIEU

Les travaux actuels de grande ampleur sur le site de La Part-Dieu doivent se terminer d'ici 2 ans.

Sauf à persister à vouloir un « Manhattan Part-Dieu », ce qui serait une grave erreur d'investissement urbain alors qu'il y a d'autres besoins sur le territoire de l'AML, nous demandons d'attendre les effets du contournement décrit ci-dessus ainsi que la mise en place d'un RER performant à la Lyonnaise sur l'AML, avant d'envisager quoique ce soit sur la section Saint-Clair ↔ Guillotière via La Part-Dieu.

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

cndp Commission nationale du **débat public**

Commission particulière du débat public
Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon
Tél. : 04 72 91 30 80
DebatNFL@debat-cndp.fr
noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

VILLE DE
SAINT-PRIEST

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 31 MAI 2023

L'an deux mille vingt trois, le trente et un mai, Le Conseil Municipal de la Commune, légalement convoqué le 25/05/2023, s'est réuni en séance publique ordinaire à l'Hôtel de Ville.

Président : Monsieur Gilles GASCON, Maire.

PRÉSENTS (35) :

Gilles GASCON,Doriane CORSALE,Messaouda Nadia EL FALOUSSI,Bernard GUTTIN,Sophie VERGNON,Fabrice LODI-CHEMAIN,Marthe CALVI,Alain BERLIOZ CURLET,Stéphane PEILLET,Liliane ROCHE,Laurent SCHEIWE,Farida SAHOULI,Sylvie ALLEMAND,François MEGARD,Janie ARGOUD,Jacques BURLAT,Christian MOISSARD,Purification LOPEZ,Jean-François MORICE,Bernard CHAMBRILLON,Michèle MACHARD,Roch SANCHEZ,Alioune DIOP,Gilles DELAMADELEINE,Madeleine VERGNOLLE,Laurence FAVIER,Claire-Lise COSTE,Pascal LACHAIZE,Olivier MAS,Amandine GAILLARD,Marie-Jeanne JUVENETON,Wafia ZAK,Philippe ROLLAND,Gilles GRANDVAL,Zafer GIRISIT

ABSENTS (2):

Liliane WEIBLEN, Sabrina BOUTIBA

ABSENTS AYANT DONNÉ PROCURATION (6) :

Frédéric JEAN à Alain BERLIOZ CURLET, Suzana ELEZI à Stéphane PEILLET, Anthony REA à Bernard GUTTIN, Gilbert CHARVET à Bernard CHAMBRILLON, Véronique MOREIRA à Zafer GIRISIT, Lise BOIRIVENT à Gilles GRANDVAL

Nombre de conseillers municipaux en exercice :	43
Nombre de présents :	35
Nombre de votants :	41

Secrétaire de séance : Madame Amandine GAILLARD

Délibération n° 2023_125

***Objet*: MOTIONS ET VŒUX : Projet d'élargissement à quatre voies de la ligne ferroviaire Saint-Fons-Grenay**

Rapporteur : Monsieur GASCON

(service : Juridique)

Mesdames, Messieurs,

Le projet de mise à 4 voies de la section ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay, initié par SNCF réseau et ses partenaires, vise à désaturer l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise aujourd'hui congestionnée aux heures de pointe.

Il porte en lui l'enjeu de doubler le nombre des circulations possibles des trains à grande vitesse et des trains du quotidien : il rend donc techniquement possible la réalisation du RER à la lyonnaise dont on parle depuis 20 ans, en augmentant la fréquence des dessertes notamment aux heures de pointe. Ainsi, le nombre de gares qui pourraient être desservies au quart d'heure triplerait et permettrait d'améliorer considérablement les mobilités du quotidien tout en offrant aux voyageurs une alternative propre et attractive à la voiture.

Cependant, il porte en lui également l'enjeu de doubler le nombre de trains de fret.

Or dans l'Est Lyonnais, en l'absence d'un prolongement du Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) au Sud, nous n'admettrions pas que la chance offerte par le projet de renforcer la place du train dans les déplacements quotidiens soit compromise par une autoroute de fret de transit sur laquelle circuleraient des trains de 800 mètres de long dont on connaît les nuisances sonores, vibratoires et visuelles.

Sans CFAL complet « Nord-Sud », le risque est grand en effet de voir ce doublement des sillons Grenay/Saint-Fons utilisé comme échappatoire pour y détourner un trafic fret de transit conséquent à l'horizon 2035, sources de nuisances et de risques majeurs pour les San-priods.

En l'état, il n'est pas acceptable, pour éloigner le trafic fret du centre de Lyon, de considérer la ligne Saint-Fons-Grenay comme une voie de contournement de l'agglomération lyonnaise.

L'exigence de l'environnement immédiat doit être identique partout, y compris à Saint-

Priest qui correspond à l'un des secteurs de développement de l'agglomération.

Aussi nous considérons que la désaturation de l'Etoile ferroviaire doit nécessairement être élaborée et articulée avec les autres grands projets structurants :

A savoir que l'articulation des calendriers des mises en service du CFAL Nord et Sud et de la mise à 4 voies de la ligne Grenay-Saint-Fons est impérative.

En conséquence, il est formulé le vœu suivant porté par la majorité municipale et le groupe d'élus « Rassemblement citoyen » :

Que tout passage à 4 voies de la section ferroviaire Saint-Fons-Grenay soit :

- subordonné à la réalisation du Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) Sud sur le fuseau qui longe la ligne LGV, selon un agenda de mise en œuvre et de financement qui doit préalablement être annoncé par l'État
- réservé aux transports de voyageurs en excluant toute augmentation de trafic de fret en transit sur cette section ferroviaire

Je vous propose donc, Mesdames et Messieurs :
Vu le Code général des collectivités territoriales notamment l'article L.2121-29

- D'approuver le vœu suivant :

Que tout passage à 4 voies de la section ferroviaire Saint-Fons-Grenay soit :

- subordonné à la réalisation du Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) Sud sur le fuseau qui longe la ligne LGV, selon un agenda de mise en œuvre et de financement qui doit préalablement être annoncé par l'État
- réservé aux transports de voyageurs en excluant toute augmentation de trafic de fret en transit sur cette section ferroviaire

- De dire que ce vœu sera versé aux éléments de la concertation publique actuellement en cours

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, au scrutin public, APPROUVE le présent rapport à l'unanimité

Pour extrait conforme,

#signature#

Objet : Fwd: UMF/ Contribution à la concertation

Bonjour,

Voici la contribution de l'UMF qui avait appelé il y a plusieurs jours pour l' EFL

Début du message réexpédié :

De: Léa LORIQUET <lloriquet@umf.asso.fr>
Objet: UMF/ Contribution à la concertation
Date: 5 juin 2023 à 10:45:23 UTC+2
À: "veronique.maillet@nicaya.com" <veronique.maillet@nicaya.com>

Bonjour,

L'Union maritime et fluviale de Marseille-Fos (UMF) assure la représentation de l'ensemble des professionnels de la filière du transport maritime et logistique de la place portuaire de Marseille-Fos.

Notre principal objectif est d'améliorer la cohésion interprofessionnelle entre nos membres (25 différentes professions, 450 entreprises et 42 600 emplois) et de promouvoir leurs activités auprès des instances décisionnaires du secteur portuaire.

Les marchandises en provenance de la place portuaire du Sud de la France sont ainsi acheminées vers Lyon à raison de 24 allers/retours par semaine (données 2023).

Nous suivons donc attentivement les initiatives prises pour décongestionner le nœud ferroviaire lyonnais et acheminer les marchandises vers le tunnel du Lyon-Turin, qui conditionnent la viabilité de la place portuaire de Marseille-Fos – et des autres places portuaires méditerranéennes – dans les années à venir.

Dans ce cadre, l'UMF salue la tenue de la concertation et approuve la reprise du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.

En l'état actuel de la concertation, l'UMF ne se prononce pas directement sur les variantes de tracés mais souhaite être associée à la poursuite du projet conduit par le maître d'ouvrage, afin d'approfondir la réflexion.

Nous restons donc à votre disposition pour échanger plus avant sur ce sujet.

Très cordialement,

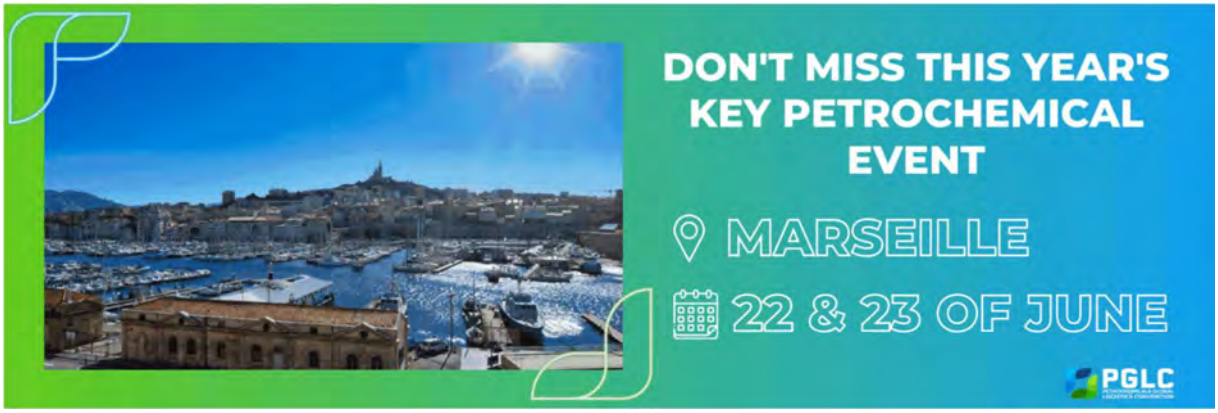
Léa LORIQUET-VENTURA
Déléguée générale
Tel : 06.13.20.29.58

UMF

Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos
Le Murano – 22, avenue Robert Schuman – CS 80390
13235 Marseille cedex 02

Tél. : 04 91 99 49 90

Follow us !



3.3 Registres

Avis déposé sur le registre de St Pierre de Chandieu

Blanchet Pierre St Pierre

Retraité Agricole.

N'Etant pas contre le projet, certaines contraintes m'interpellent

- l'emprise au sol Bleue ou rouge dans la zone agricole impactée ainsi que deux silos impactés sans compensation
- Aucun pont prévue à ce jour pour franchir les voies côté nord

Tous ces saute-moutons pour rejoindre la ligne TGV ne pourraient-ils pas être supprimés en mettant la gare St Exupéry gare internationale

La gare Part Dieu trop peu de parking et difficilement accessible. Difficultés pour les Banlieusards de se rendre à LYON pour prendre le TGV

La métropole devrait prendre en charge la construction d'un échangeur sur A. 43 pour la déserte de la zone d'activité des portes du Dauphiné

Avis déposés sur le registre de Mions

*le 24 Avril 2023 : Madame VIARD Beatrice
2 Rue Georges BRASSENS - NIONS
viardbeatrice68@gmail.com

Je refuse le projet de Mise à 4 voies.
Mais je consens à 2 voies souterraines.
Merci.

- 27 avril 2023 : Nadine BERTHET 60 rue des Brosses NIONS.
nberthet@nions.fr

Je refuse ce projet de mise à 4 voies - Par contre j'accepte 2 voies souterraines - Merci ~~Berthet~~

2 mai 2023
RER à la Tyannaise OUI ! Mais avec une prise en compte des nuisances pour les riverains et un accompagnement sérieux (financier). Pour moins de nuisances ⟹ voies souterraines ! Ferroutage „Non"
En résumé un projet structurant pour le territoire qui doit obligatoirement prendre en compte les nuisances !

Place de la République
Mairie de Nions
69780 Nions

Michaël PACCAUD
Adjoint au Maire en charge de la sécurité, prévention des risques et lutte contre les nuisances

4 mai 2023 15H00.
Je suis contre le projet de mise à 4 voies. Ce projet doit prendre en compte les nuisances qui seront imposés aux riverains, de voies souterraines pourraient limiter les nuisances, ce projet doit prendre en compte la vie des riverains aussi.
Radomir TRIFUNOVIC

Léa Sylvie Chapuis (Boussieu)
Je suis contre ce projet qui va apporter plus de nuisance que de confort
Merci de prendre en compte l'avis d'une simple contribuable

Je suis contre ce projet de 4 voies.
Ouahiba MAKRI

Jeudi 11 mai
Oui à l'augmentation du transport de personnes !
Non aux nuisances !
Etienne ROCHETTE 42 allée des Campanules

11/05/23
Non aux nuisances !
MOREAU Yvain 16 Rue Jean Racine

11/05 Oui au projet voies enterrées.
Non au projet 4 voies
Alain Chambragne 11 Rue Joachim du Bellay 69780 Mions

le 15 mai contre le CFAL
et seulement des voies enterrées. a Mions
Cohen Claude.

le 16 Mai 2023
Oui au développement des Transports en Commun
Oui au Projet des Voies enterrées
Jacky Meunier 3 Rue A. Rimbaud

17/5/2023 Contre ce projet qui ne tient pas compte des avis des habitants vivant proche des voies. Quid des maisons situées dans la zone du projet 4 voies ???
Nathalie HORNÉRO

17 Mai 2023
Non à ce projet - Totalement contre ce projet
Ce projet ne tient pas compte de la population
Ce projet ne tient pas compte de l'évolution de la zone à longterme - Developper des solutions de transport de merchandises dans une zone urbanisée ou à urbaniser est une aberration
la solution se trouve dans les campagnes ou à 100 kms de Lyon centre ou l'impact "habitants" est moindre

Contre le CFAL
Jean Michel SAPONARA

Non aux 4 voies sauf enterrées pensez à ceux qui habitent tout près, moi par exemple. maisons que l'on a laissé construire tout près de la voie ferrée comme la rue Paul Emile Victor directement impactées pourquoi pas mettre tout ça sur les voies existantes dans la vallée du Rhône - toujours l'Est Lyonnais qui est 1 Poubelle
Monique Bonnet

Non à ce projet, de mise en 4 voies -
Plutôt une réflexion sur des transports
en commun plus nombreux, pour un
confort des usagers, et une fréquentation
de ceux ci -

Fouadel.

2 juin 2023.

Le projet voies enterrées serait la solution
NON au projet 4 voies qui n'apportera que des
nuisances sur notre secteur et alentour.

ALAIN et MARTINE BLANCHARD.
55 Rue Louis BLERIOT MIONS

Concertation sur le passage à 4 voies de la ligne entre Grenay et Saint-Fons

L'objectif de ce projet confirmé par Madame la préfète du Rhône lors de la réunion d'ouverture le 26 avril à Vénissieux est, avec le doublement de la capacité des voies, de favoriser le trafic voyageur, de

d'augmenter la vitesse commerciale. C'est donc un véritable levier de productivité pour les entreprises ferroviaires qui choisiront d'exploiter les doubles trains.

Frédéric CUVILLIER rappelle que « *ce record s'appuie les compétences multiples des 16 partenaires engagés dans le projet et confirme l'efficacité du programme Marathon au service du transport ferroviaire, avec le soutien de l'Union européenne* ».

22

Non aux 4 voies qui empiéteraient sur des zones habitées et qui dérangeraient des gens installés.

P. Dgnes

23

MISE à 4 VOIES entre Saint-Fons et Grenay

Ce projet de passage à 4 voies de la ligne historique entre Saint-Fons et Grenay ne doit servir que pour le voyageur pour limiter l'usage de la voiture, et facilité les déplacements au quotidien.
Quant au passage des trains de fret sur cette même ligne, il est hors de question que vous imposiez sur notre territoire un projet avec 4 fois plus de trains de fret (de 20 trains /jour actuellement vous prévoyez de faire passer 80 trains) Vous allez faire circuler 4 fois plus de trains transportant des matières dangereuses dans des zones Sevezo. Ce que vous considérez comme dangereux pour les lyonnais ne l'ai plus pour les habitants de l'Est lyonnais qui font aussi partie de la métropole. De plus sur une ligne mixte, c'est priorité au voyageur. Où est la rentabilité pour le fret dans ce projet?
Comme tout Mioland qui se respecte je demande depuis le début projet du CFAL sud (2001) , que le fret passe hors agglomération et en parallèle à la ligne LGV.

Nom KUNTZ
Prénom Catherine
Adresse: 9 allée des cèdres 69780 MIONS
Retraitée

Concertation sur le passage à 4 voies de la ligne entre Grenay et Saint-Fons

L'objectif de ce projet confirmé par Madame la préfète du Rhône lors de la réunion d'ouverture le 26 avril à Vénissieux est, avec le doublement de la capacité des voies, de favoriser le trafic voyageur, de permettre le passage des trains à grande vitesse, mais aussi d'y faire passer tous les trains de fret déviés du centre de Lyon par le CFAL Nord ainsi que ceux d'Italie avec le futur Lyon Turin avec leur connexion à Grenay.
Aujourd'hui, d'après vos données, le trafic est de 200 trains par jour, dont 10% pour le transport de marchandises, (soit 20 trains) et le but dévoilé est de pouvoir doubler le trafic global, soit 400 trains/jours mais aussi d'accroitre la part des trains de fret à 18%, ce qui représenterait 72 trains dangereux par jour.
On ne peut qu'adhérer au développement des transports en commun et à la diminution du trafic routier et à sa pollution liée, mais concernant les trains de fret transportant essentiellement des matières dangereuses on ne doit en aucun cas reporter leurs risques et nuisances en zone urbaine.
De plus, les futurs trains de fret devraient pouvoir faire 1500 m de long, 4000 tonnes et rouler à 120 km/h (voir en pièce jointe le communiqué de presse du 15 avril 2014 de Frédéric Cuvillier, ministre chargé des transports en pièce jointe). Un train de 4000 tonnes lancé à une vitesse de 120 km/h, du seul fait de sa masse, a une énergie équivalente à l'énergie d'une bombe de 530 kg de TNT et cela sans compter l'effet dévastateur des produits dangereux transportés. Si ce genre de train venait à dérailler, imaginez le désastre !
Et c'est bien ces trains qui circuleront à Mions sur la ligne historique !!!
Reporter les nuisances de LYON sur nos territoires avec ces risques qui s'y rattachent n'est pas acceptable. Il faut réserver la ligne historique au transport voyageur et sans engagement concret pour la réalisation du grand CFAL Sud (jusqu'à Salaise sur Sanne) en même temps que le CFAL Nord, je suis complètement opposé à la mise à 4 voies entre Grenay et Saint-Fons

Nom : KUNTZ Pierre.
Adresse : 9 allée des Côtes, 69780 Mions.
Profession : Retraité

Signature

Non aux 4 voies qui empièteraient sur des zones habitées et qui dérangeraient des gens déjà bien tranquilles.

Date

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

Cabinet du Secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le mardi 15 avril 2014

COMMUNIQUE DE PRESSE

Une innovation majeure pour un transport de marchandises plus compétitif et plus durable : Frédéric CUVILLIER salue le succès du nouvel essai du train de fret le plus long d'Europe

Samedi 12 avril 2014, le train de fret le plus long d'Europe a effectué avec succès une deuxième batterie de tests, destinés à en valider la faisabilité technique avant de passer à l'exploitation commerciale.

Ces tests ont été menés entre la gare de triage de Sibelin (près de Lyon) et Nîmes, à l'initiative de Fret SNCF et de RFF. Deux trains de 750 mètres ont été jumelés en gare de triage de Sibelin (Rhône) pour ne former qu'un train de 1500 mètres et de 4000 tonnes, tracté par deux locomotives. Techniquement, l'innovation réside dans un système de radiocommande qui permet de relier la locomotive de tête conduite par un agent et la locomotive sans conducteur située au milieu du train. Un tel train pourra ainsi transporter jusqu'à 70 wagons au lieu de 35 pour un train classique de 750 mètres.

Frédéric CUVILLIER salue « *cette prouesse technique qui renforce la compétitivité du fret ferroviaire et le rend plus attractif pour les chargeurs français et européens. C'est aussi une excellente solution pour un transport de marchandises moins émetteur de CO2. Cela prouve que la recherche et l'innovation permettent de construire des solutions durables et compétitives pour nos entreprises. La mise en exploitation de ces doubles trains est clairement envisageable sous deux ans, courant 2016, sur les grands corridors de fret européens* ».

Optimiser l'utilisation du réseau et réduire les coûts

L'allongement des trains permettra, à terme, aux opérateurs ferroviaires de capter du trafic sans commander de sillons supplémentaires, permettant ainsi d'optimiser l'utilisation du réseau. Cette innovation permet de réaliser des économies d'échelle et de réduire les coûts d'exploitation, de générer de la capacité pour le fret ferroviaire et

Contact presse :
Service de presse: *01 40 81 77 57*
secretariat.presse-transports@developpement-durable.gouv.fr

244, boulevard Saint-Germain – 75007 PARIS
www.developpement-durable.gouv.fr

Non aux 4 voies qui empiéteraient sur des zones habitées et qui dérangeraient des gens installés ici.

23

d'augmenter la vitesse commerciale. C'est donc un véritable levier de productivité pour les entreprises ferroviaires qui choisiront d'exploiter les doubles trains.

Frédéric CUVILLIER rappelle que « *ce record s'appuie les compétences multiples des 16 partenaires engagés dans le projet et confirme l'efficacité du programme Marathon au service du transport ferroviaire, avec le soutien de l'Union européenne* ».

Contact presse :
Service de presse: 01 40 81 77 57
secretariat.presse-transports@developpement-durable.gouv.fr

244, boulevard Saint-Germain – 75007 PARIS
www.developpement-durable.gouv.fr

La concertation avec un
choix en Rouge ou bleu se
termine et qu'en restera-t-il?
La Grosse totalité des participants
à cette concertation a dénoncé
le passage du fret sur cette 4 Voies.
Une 4 Voies qui passe près de
sites classés Seveso et qui
va rejoindre la Ligne St Fons
Givors avec un passage par Sibelin,
point de plus sensible en Terme
de risque de la banlieue Lyonnaise
Comment peut-on laisser faire une
chose pareille?.
Concertation vous avez dit?
Mais tous les habitants de
cette vallée entre St Fons et Givors
ont été oubliés.

Pas de réunion de concertation
au niveau de Feyzin, Solaize
Communay et Ternay -
On nous a dit cette concertation
viendra après. Après que vous
aurez entériné le parcours en
rouge ou bleu pour les passagers
et le fret.
J'espère que les gens qui prendront
les décisions auront conscience
de ce qu'il faut et assumeront
leur décision par la suite en
cas d'accident. Car notre
souci c'est l'accident avec
des matières dangereuses -
On l'a vu à AZF, Lubrizol,
Chavanay et dernièrement dans
l'Ain.
Sortez ces matières dangereuses de
l'agglomération Lyonnaise et
créez un CFAL Sud le long de
la ligne LGV comme demandé
par toute la population
Le Sud Est Lyonnais vous dit
qu'il en a assez de servir de
poubelle à Lyon

Mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Extrait des documents disponibles sur le site internet :
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Les bénéfices du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

En accroissant la capacité ferroviaire et en fiabilisant les circulations, le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay vise à :

- Conforter le dynamisme économique régional : le projet permettra de développer les liens entre tous les grands pôles urbains régionaux et nationaux en facilitant leur accès aux grandes liaisons nationales et européennes

Remarques du pétitionnaire : le dynamisme promis par ce projet doit permettre aux territoires de bénéficier de la création de richesse promise ! Le projet présenté aujourd'hui n'apporte aucune garantie ni contrepartie acceptable à destination des territoires très impactés ! Aucun des 2 tracés ne prend en considération les enjeux d'aménagement de notre ville, tant dans son développement urbain « tissu économique » que dans son développement « urbain habitat ».

- Améliorer la qualité de vie et la santé des habitants de l'agglomération lyonnaise : le report modal de la voiture vers le train permettra de d'améliorer la qualité de l'air et de réduire le temps passé dans la congestion routière

Remarques du pétitionnaire : Tout le monde est d'accord sur le fait qu'il faut limiter l'usage de la voiture afin de participer à l'amélioration de la qualité de l'air de nos bassins de vie et faciliter les déplacements. Or dans le projet présenté, rien ne laisse à penser que le train « usagers » sera le seul mode de train développé. De nouveaux trains de frets et de matières dangereuses seront susceptibles de traverser notre ville. La défense de notre territoire est notre priorité et aujourd'hui aucune garantie acceptable n'est apportée par ce projet. OUI au report modal des personnes vers le train, NON au report modal inconsidéré des marchandises vers le train ! Le préalable à toute discussion est de revoir le projet pour que l'enfouissement des voies ne soit plus une option non discutable mais une solution viable et nécessaire au développement de notre ville.

- Répondre aux enjeux de transition énergétique : le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé.

Societé Transports HASSEN ayant une activité de Transports poid Lourd. Le projet de voie ferée aneantirai totalement mon activité de transport car cette entrepot est situé a un endroit stratégique pour nous.
En fermant la rue nous n'avons plus accès a notre entrepot.
Nous employons 10 salaries, nous louons une partie de nos locaux a d'autres entreprise, tous cela aneantirais notre activité et nos investissement
la SCI Medeline proprietaire des murs et du terrains dont je suis le president perdrais aussi une grande partie de sa valeur car très impacté voir totalement impacté par ce tracé car notre seul entré se trouve au 2 Rue Dumont d'URVILLE 69780 Mions
Nous sommes totalement contre car retrouvé un autre entrepot avec les même caracteristique serai totalement impossible.
Ce projet va contre la philosophie de Mions et de ses habitants

Mr HASSEN HABIB
Geant de la SCI Medeline et des Transports HASSEN
2 Rue Dumont d'URVILLE 69780
TRANSPORTS HASSEN

Mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Extrait des documents disponibles sur le site internet :
https://www.etoileferroviairelyonnaise.fr/concertation/saint-fons-grenay-doublement-des-voies/

Les bénéfices du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

En accroissant la capacité ferroviaire et en fiabilisant les circulations, le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay vise à :

- Conforter le dynamisme économique régional : le projet permettra de développer les liens entre tous les grands pôles urbains régionaux et nationaux en facilitant leur accès aux grandes liaisons nationales et européennes

Remarques du pétitionnaire : le dynamisme promis par ce projet doit permettre aux territoires de bénéficier de la création de richesse promise ! Le projet présenté aujourd'hui n'apporte aucune garantie ni contrepartie acceptable à destination des territoires très impactés ! Aucun des 2 tracés ne prend en considération les enjeux d'aménagement de notre ville, tant dans son développement urbain « tissu économique » que dans son développement « urbain habitat ».

- Améliorer la qualité de vie et la santé des habitants de l'agglomération lyonnaise : le report modal de la voiture vers le train permettra de d'améliorer la qualité de l'air et de réduire le temps passé dans la congestion routière

Remarques du pétitionnaire : Tout le monde est d'accord sur le fait qu'il faut limiter l'usage de la voiture afin de participer à l'amélioration de la qualité de l'air de nos bassins de vie et faciliter les déplacements. Or dans le projet présenté, rien ne laisse à penser que le train « usagers » sera le seul mode de train développé. De nouveaux trains de frets et de matières dangereuses seront susceptibles de traverser notre ville. La défense de notre territoire est notre priorité et aujourd'hui aucune garantie acceptable n'est apportée par ce projet. OUI au report modal des personnes vers le train, NON au report modal inconsidéré des marchandises vers le train ! Le préalable à toute discussion est de revoir le projet pour que l'enfouissement des voies ne soit plus une option non discutable mais une solution viable et nécessaire au développement de notre ville.

- Répondre aux enjeux de transition énergétique : le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé.

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : DRISSI
Prénom : Salova
Adresse : 27 Ter Rue Parmentier 69780 Mions
Fonction : Habitante

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : BERNARD
Prénom : Pascal
Adresse : 4, allée ANDERSEN Mions
Fonction : Cadre.

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : MIGNOZZI

Prénom : Anna

Adresse :

Fonction : Conseillère municipale déléguée

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : GUIGUET

Prénom : Julien

Adresse : 40 rue Porcelaine 69780 Mions

Fonction : 1er Maire adjoint en charge de l'aménagement et du développement éco responsable du territoire

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud... OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié... Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : DRISSI
Prénom : Mohamed
Adresse : 87 Ter Rue Parmentier 69780 MIONS
Fonction : Habitant

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud... OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié... Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : BERNARD
Prénom : Céline
Adresse : 4, allée Andersen MIONS
Fonction : Professeur des écoles

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : DUMILLIER

Prénom : Tony

Adresse : 94 B route de St Priest
69780 MIONS

Fonction : Habitant

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : RAULIN

Prénom : Virginie

Adresse : 42 quai Paul Valéry 69780 MIONS

Fonction : Agent territorial

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : Logerot
Prénom : Philippe
Adresse : 4 allée Louise Jocteur 69780 MIONS
Fonction : MIOLAND

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : SERRES
Prénom : Jonathan
Adresse : 4 impasse Beaujeu Mions 69780
Fonction : Artisan Commercant.

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : HEMON

Prénom : Julien

Adresse : 40 A rue Pesselière 69780 Mions

Fonction : Conseiller Municipal

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : SERRES.

Prénom : Alain

Adresse : 25. Rue Jean Rene Lacoste 69780. MIONS

Fonction : Retraité

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : WELLEMANN Georges

Prénom :

Adresse : 9 Rue Einstein - 69780 Mions

Fonction : Chauffeur routier

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : WELLEMANN

Prénom : Anne-Marie

Adresse : 9 Rue Einstein - 69780 Mions

Fonction : Retraitée

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : PINATEL
Prénom : J-Pierre
Adresse : 22 Ter rue Pasteur 69780 MIONS
Fonction : Retraité

Remarques du pétitionnaire : Ce projet se télescope avec d'autres projets impactant pour notre territoire : projet d'élargissement de l'A46 à 2 x 3 voies en total contradiction avec l'enjeu de lutte contre la pollution atmosphérique, projet de CFAL sud… OUI à une transition énergétique à l'écoute des territoires, NON à une transition énergétique subit qui prend en otage, une fois de plus l'est lyonnais ! Le report modal des marchandises et des personnes vers le train sera favorisé, un objectif ni qualifié ni quantifié… Donc pas un objectif crédible !

NON A UN PROJET QUI VA CONTRE LES INTERETS DE NOTRE VILLE

Nom : PINATEL
Prénom : Jocelyne
Adresse : 22 Ter rue Pasteur - 69780 MIONS
Fonction : Retraitée

Avis déposés sur le registre de Saint-Priest

Reçu par mail le 2/06/2023

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

MAIRIE DE SAINT PRIEST (Rhône)

PROJET DE MISE À 4 VOIES ENTRE SAINT-FONS ET GRENAY
CONCERTATION DU 24 AVRIL AU 4 JUIN 2023

Contribution de France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
A l'attention de SNCF Réseau - Etoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL)
1er juin 2023

SITUATION

Lors du débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) du 11 avril au 11 juillet 2019, FNE AURA a remis une contribution sous forme du Cahier d'acteur n°7 - Juin 2019 avec pour titre « Nous n'en « poumons » plus : il y a urgence !!! ».

Nous sommes favorables à la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay tant pour améliorer les performances de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL) que pour le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) partie Nord.

L'Étoile Ferroviaire Lyonnaise (EFL)

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org

Le projet 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Toutefois, certains points de grande attention de notre part méritent l'application du principe « Éviter, réduire, compenser » (ERC).

A. TROIS IMPACTS MAJEURS SONT A EXAMINER EN PRIORITE

1. Le bruit

Cet impact est récurrent pour tous les projets d'infrastructures ferroviaires, qu'ils soient neufs, en élargissement ou en aménagements sur place.
Le bruit est d'autant plus impactant lorsqu'il est proche d'un habitat ou regroupement d'habitats.
À la différence d'un bruit routier ou autoroutier, le bruit ferroviaire, comme celui de l'aérien, n'est pas un bruit caractérisé comme continu dans une journée, tout en ayant un maximum et un minimum, mais un bruit discontinu avec des pics émergents fortement gênants pour les riverains.

La source du bruit provient majoritairement du contact fer de la roue / fer du rail.
Il faut y ajouter l'impact sonore des systèmes de freinage.
La grande vitesse, essentiellement pour les TGV, est aussi une source émergente mais ce critère vitesse n'est pas à prendre en compte pour ce projet car elle sera inférieure à 160 km/h.

Si pour les trains usagers/voyageurs, les émissions sonores ont considérablement baissé (on peut ne pas les entendre !), c'est essentiellement pour les trains de fret que les problèmes se posent.
Aujourd'hui, ils sont lourds et longs avec des wagons souvent anciens et peu entretenus. Leurs systèmes de freinage sont souvent bruyants. A l'horizon de la mise en service de cette section à 4 voies, qu'en sera-t-il de la modernisation des trains de fret ?

Nous souhaitons le développement du fret ferroviaire, en particulier pour le transfert modal de la route vers le rail, comme cela était écrit dans le rapport final du débat public dit Vallée du Rhône et Arc Languedocien (VRAL) en 2006.

Nous savons qu'il existe 2 corridors européens se cumulant sur cette section :

- N°2 : RFC North Sea - Med
- N°6 : RCF Mediterranean Rail Freight Corridor

Le fret ferroviaire se développera d'autant plus vite avec la réalisation très attendue du CFAL partie Nord.
Il faut aussi noter que, pour faciliter l'exploitation des services usagers/voyageurs, dont les futurs Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), les circulations de fret se feront majoritairement aux heures creuses, dont de nuit.

Si les nouvelles techniques de rail long, de ballast et d'absorbeurs de vibrations ont permis de gagner quelques décibels, le contact roue / rail pour les lourds trains de fret est toujours d'un niveau émergent inacceptable.

Nous demandons que la Recherche & Développement (R&D) permette une technique la plus efficace possible d'absorption de l'émission sonore du contact roue / rail.
La technique de couverture totale ou partielle de l'ensemble de l'infrastructure au droit des riverains peut être une solution.

Nous rappelons qu'un bon sommeil récupérateur est perturbé par les bruits supérieurs à 30 dB(A).
Au-delà de 30 dB(A), les **bruits émergents** peuvent être catastrophiques pour la santé.

Si la législation sur les mesures de protection sonores évolue, il n'en demeure pas moins qu'elle se base toujours sur un seuil LAeq (22h- 6h) de 55 dB (A) en façade des habitations toutes fenêtres fermées. Or, avec les températures moyennes en hausse d'année en année, les habitants ouvrent de plus en plus leurs fenêtres la nuit pour avoir de la fraîcheur sans investir dans une climatisation énergivore.

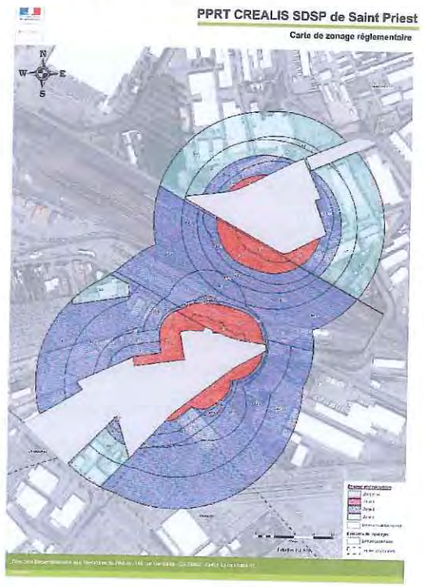
FNE AURA soutient les riverains et leurs associations afin qu'ils obtiennent une réduction efficace des émissions sonores liées aux bruits émergents afin d'avoir un bon sommeil récupérateur.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org

2. Les risques industriels

Nous avons noté, dans le tronçon 2, l'existence d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques, le PPRT de Créalis et SDSP de Saint-Priest depuis 2009.
Il n'y aurait pas de variante possible pour la 4ème voie. Elle serait toutefois au sud des 3 voies existantes.

Mais les 4 voies passent dans les zones rouge et bleue du PPRT.



Extrait du règlement du PPRT : *« des zones rouges et bleues, réglementées, où la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages ainsi que les constructions nouvelles et les extensions de constructions existantes sont interdites ou subordonnées au respect de prescriptions relatives à la construction, à l'utilisation ou à l'exploitation. Les communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents peuvent y instaurer le droit de préemption urbain dans les conditions définies à l'article L. 211-1 du code de l'urbanisme. Au sein de ces zones, des prescriptions peuvent être identifiées. Elles concernent les mesures de protection des populations face aux risques encourus, relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des installations et des voies de communication existantes à la date d'approbation du plan ».*

Deux solutions sont à étudier :

- Le retrait des entreprises pour une implantation ailleurs et hors danger pour l'environnement et les personnes.
- Une couverture performante et totale des voies sur une section mettant les trafics ferroviaires hors de danger.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Les trafics ferroviaires attendus, tant d'usagers/voyageurs que du fret, seront très importants de jour comme de nuit. Parmi les convois de fret, il y aura des convois de matières dangereuses.

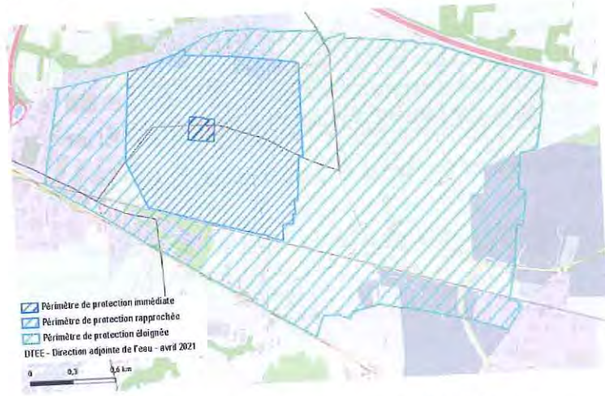
FNE AURA demande à participer aux différentes réunions de concertations spécifiques sur ce point à haut risque.

3. Périmètre de protection rapproché du captage des Quatre Chênes

Extrait de l'arrêté préfectoral n° 98-205 du 30 janvier 1998 :

- déclarant d'Utilité Publique les travaux de prélèvement d'eau destinée à la consommation humaine et instaurant des périmètres de protection et les servitudes s'y rapportant,
- autorisant le prélèvement d'eau et son utilisation en vue de la consommation humaine du captage de Saint-Priest lieu-dit « les Quatre Chênes », sur les communes de Saint-Priest et Saint Pierre de Chandieu.

5.2.1 SONT INTERDITS :
5.2.1.1 Les nouvelles constructions et installations suivantes :
→ *Les constructions et installations superficielles… dès lors qu'elles impliquent un assainissement ou qu'elles sont de nature à nuire directement ou indirectement, de manière permanente ou accidentelle, à la qualité des eaux souterraines.*



Les périmètres de protection du captage des Quatre Chênes

Là encore, il y a un haut risque au regard du développement du trafic de fret ferroviaire, dont des convois de matières dangereuses.

La réglementation de protection de la zone rapprochée penche en faveur de la variante Sud qui ne touche pas à l'existant.
Or, comme il n'existe aucune protection physique actuellement, c'est l'occasion de la mettre en œuvre contre tous risques ferroviaires.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

C'est dans cet objectif que FNE AURA exige, quelle que soit la variante retenue, une protection physique contre tous risques liés au trafic ferroviaire, dont celui du fret.

Dans cet objectif, FNE AURA demande à participer aux différentes réunions de concertations spécifiques sur ce point à haut risque.

B. BIODIVERSITE, FAUNE, FLORE

Nos associations locales auront l'occasion de rencontrer les parties prenantes afin que soit préservé au maximum l'existant (application du principe ERC) dans le cadre de l'élaboration des études de définitions du projet retenu.

C. OBSERVATIONS SUR LES VARIANTES DE TRACE

Comme il ne s'agit pas d'un projet de nouvelle infrastructure mais de l'ajout d'une ou deux voies aux voies existantes, les impacts sont :

- connus mais accentués si rien n'est fait : bruit, urbanisme (espace public, habitat et entreprises), risques industriels, protection d'un captage d'eau, corridors de biodiversité, biodiversité riveraine,
- nouveaux mais nécessaires pour l'aménagement : urbanisme (espace public, habitat et industriel), ouvrages d'art, fermetures ou réaménagement de voiries et d'accès latéraux, fermetures de passages à niveau.

Le choix de la variante à retenir va donc dépendre des observations et demandes des riverains (habitants et entreprises), des citoyen.ne.s, des associations et des autorités locales. Ceci concerne en particulier les effets environnementaux au sens large du terme pour lesquels le transport ferroviaire doit être hautement bénéfique sur la qualité de l'air et le climat sous réserve des transferts modaux de la route vers le rail attendus.

Voici quelques observations et remarques à la lecture du dossier de concertation faites dans le seul but d'apporter des éléments dans les débats.

Tronçon 1 : gare de Vénissieux / pont Berliet

La variante rouge (au Sud) impacte plus sur les riverains, dont le bruit et les voiries riveraines. Elle oblige fortement les autorités à réorganiser l'urbanisme, les voiries et les accès.

Quel que soit le choix de la variante, il sera impératif de diminuer fortement les émissions de bruit en tenant compte de nos observations écrites au point A. 1.

D'autre part, nous regrettons de ne pas voir apparaître le projet de réhabilitation du pôle multimodal de Vénissieux, comprenant la gare ferroviaire. Cela d'autant plus qu'il est fortement probable que l'intégration de la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du futur SERM Lyonnais générera un fort accroissement du nombre des circulations de 5h à minuit, tous les jours.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Tronçon 2 : triage fret de Vénissieux / Saint-Priest

Il n'y a pas de variante : la voie supplémentaire se fera au Nord des 3 voies actuelles.
C'est dans ce tronçon que se situe le PPRT de Créalis et SDSP de Saint-Priest. Voir le point A. 2. ci-dessus.

Tronçon 3 : gare de Saint-Priest / route de Mions

De toute évidence, la variante rouge (au Sud) a nettement plus d'impacts négatifs sur les riverains que la variante bleue (au Nord).
Dans tous les cas, les déconstructions/reconstructions des ouvrages routiers de franchissements des voies ferrées doivent permettre la priorisation des lignes de transports collectifs urbains et des aménagements pour les modes actifs.

D'autre part, nous regrettons de ne pas voir apparaître le projet de réhabilitation de la station gare de Saint-Priest pour la même raison que pour la gare de Vénissieux.
Est-il envisageable d'aménager une branche du tramway T2 avec la station gare comme terminus ?

Quel que soit le choix de la variante, il sera impératif de diminuer fortement les émissions de bruit en tenant compte de nos observations écrites au point A. 1.

Tronçon 4 : Mions / route d'Heyrieux

La récupération intégrale du pont de la route d'Heyrieux apparaît comme intelligente.
Cela favorise la variante bleue : une nouvelle voie de chaque côté.

Cependant, un bilan est à faire sur les espaces à caractère agricole et vert existants.

Tronçon 5 : Saint-Pierre-de-Chandieu Ouest

C'est dans ce tronçon que se situe au Nord des voies existantes, le périmètre de protection rapproché du captage des Quatre Chênes. Voir le point A. 3. ci-dessus.
La variante bleue, 2 voies au Nord, est la plus défavorable pour ce périmètre de protection.
Mais la variante rouge, 2 voies au Sud, est très nettement impactante sur les terres agricoles.

Pourquoi ne pas avoir continué la variante du tronçon précédent avec une voie de chaque côté comme compromis acceptable dans la mesure où nous demandons des mesures pour le périmètre de protection quelle que soit la variante retenue ?

Tronçon 6 : Saint-Pierre-de-Chandieu / Grenay

C'est le tronçon le moins urbanisé.
Mais c'est le tronçon qui aura le plus d'impact en termes d'emprises nécessaires du fait des raccordements vers le CFAL partie Nord et la LGV.
Il n'y a pas le bilan environnemental de ces emprises par variante.

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

Dans la même logique que pour les 2 tronçons précédents, pourquoi ne pas proposer une variante avec une voie supplémentaire de chaque côté ? Est-ce que cela complexifie les raccordements ?

Nous demandons que soient étudiées les requalifications des emprises agricoles, des espaces verts publics ou privés, des carrières et des autres délaissés en faveur d'un environnement paysager et de la biodiversité autour des voies ferrées.

Tronçon 6 : gare de Chandieu - Toussieu

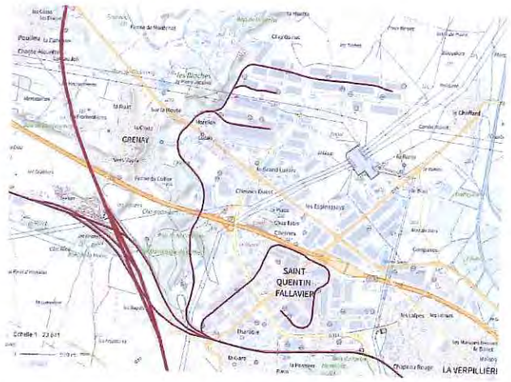
Excellente information attendue dans un territoire de l'Est lyonnais en forte croissance démographique.
Les remarques pour le pôle multimodal de Vénissieux et la station gare de Saint-Priest valent pour cette future gare qui sera sur la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du futur SERM Lyonnais.

D. LES MANQUES

Les observations ci-après sont à considérer comme complémentaires au projet de 4 voies dans la mesure où il ne peut pas être indépendant de toute la partie Est de l'EFL comprenant :

1. Les 4 gares en Isère sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI), avec ses 110 000 habitants et ses plus de 3 millions de voyages en 2019

- La 1ère gare, celle de Saint-Quentin-Fallavier, est à environ 4 km de la bifurcation de Grenay.
- Comment se fera la liaison performante fret ferroviaire avec la ZAC de Chesnes et son embranchement (ITE) ?



- Comment sera assurée la performance de la branche Lyon ⇔ Bourgoin-Jallieu du SERM ?

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

2. Le pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Saint-Exupéry

Voir notre cahier d'acteur n°7 de juin 2019 en annexe.

- Comment TOUS les transports d'usagers/voyageurs TIC (Intercités), TER et futurs SERM pourront-ils accéder à ce PEM d'importance régionale et nationale ?
- Le projet CFAL partie Nord étant mixte, voyageurs et marchandises, nous nous demandons où seront situés les raccordements nécessaires tant pour accéder, dans les 2 sens, à la gare de Lyon Saint-Exupéry par le Nord ou par le Sud que pour accéder dans les 2 sens depuis la ligne Lyon ⇔ Ambérieux au Nord et la ligne en Y Lyon ⇔ Grenoble/Chambéry au Sud ?

Michel Jarry
Président de FNE Auvergne-Rhône-Alpes

Suivi par :
Jean-Paul Lhuillier
Tél : +33 681 622 080
Mail : fne-tmd@jplhuillier.eu

France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
Centre ETIC HEVEA - 2 rue Professeur Zimmermann 69007 Lyon - region@fne-aura.org
www.fne-aura.org

VOS DÉPLACEMENTS FUTURS, VENEZ EN DÉBATTRE !

DU 11 AVRIL AU 11 JUILLET 2019

Cahier d'acteur n°7 - Juin 2019

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT (FNE) – AURA

Nos objectifs : « Être garants de nos biens communs : les Sols, l'Air, le Vivant et l'Eau. »

La FNE Auvergne-Rhône-Alpes est la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement. Elle est le porte-parole d'un mouvement de plus de 200 associations qui comptent 51 000 adhérents.

La FNE Aura est au service de l'intérêt général. C'est un partenaire exigeant et indépendant.

Nos missions : Comprendre, Convaincre, Mobiliser, Défendre, Gérer des espaces naturels.

Contact
Jean-Paul LHUILLIER
FNE AURA
HEVEA-ETIC LYON
2, rue du Pr Zimmermann
69007 Lyon
Mail : region@fne-aura.org
Site : www.fne-aura.org

CAHIER D'ACTEUR

NOUS N'EN « POUMONS » PLUS : il y a URGENCE !!!

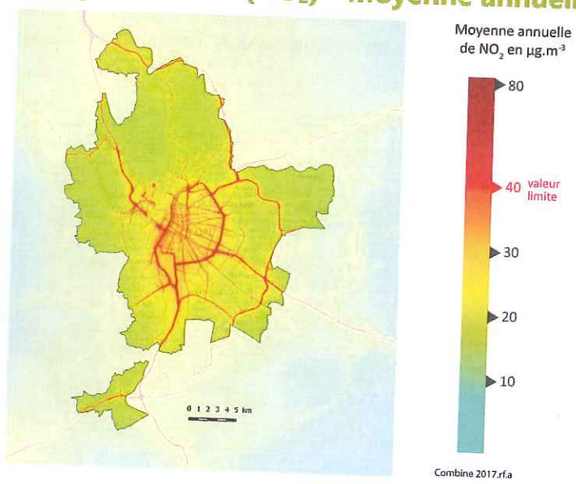
En 2017, la carte des trafics routiers de la Direction Départementale des Territoires du Rhône, comptabilisait 190 millions de véhicules particuliers (VP) et 12 millions de poids lourds (PL) aux entrées-sorties du périphérique de Lyon.

Seulement 7 % de ces véhicules seraient en transit.

La même année, source DREAL-AURA, 32 millions de VP et 7 millions de PL ont emprunté la Rocade Est et l'A432 avec 27 % de véhicules en transit.

Dans son bilan de la qualité de l'air en 2017, Atmo écrit : *« Le territoire du Rhône est particulièrement touché par la pollution atmosphérique, avec notamment une exposition marquée au dioxyde d'azote en proximité routière. »*

Dioxyde d'azote (NO_2) - Moyenne annuelle



Le transfert massif des déplacements des personnes et du transport des marchandises sur le mode ferroviaire est une des solutions.

Le rapport Mobilité 21 de juin 2016 a mis en 1re priorité du 1er scénario l'urgence du traitement du Nœud ferroviaire lyonnais.

Les usagers vivent la congestion tous les jours.

URGENCE D'UN RÉSEAU DE RER

En 1997 la Région Rhône-Alpes a lancé les TER. Quel succès de croissance à presque 2 chiffres par an sur les 10 premières années !

Sauf que... le système ferroviaire (infrastructure et exploitation) n'a pas suivi et il craque de partout aujourd'hui.

Nous ne sommes pas les seuls à demander la mise en place de services à forte fréquence et grande capacité de type RER avec un abonnement multimodal généralisé.

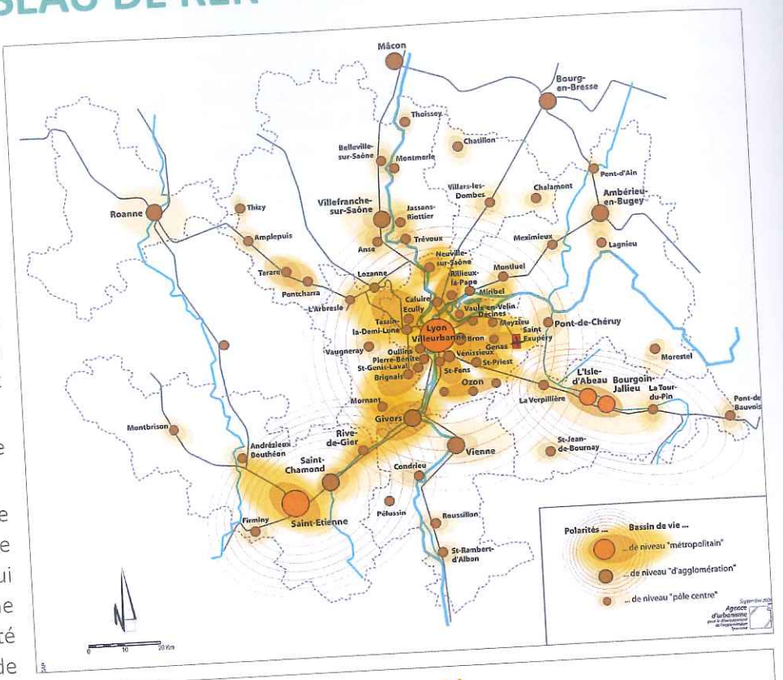
Le SCoT 2030 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise y fait référence.

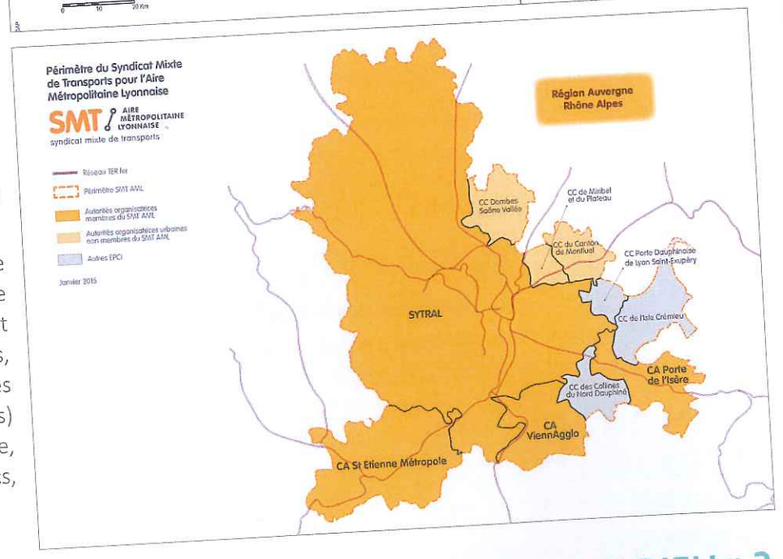
Nous considérons que le Syndicat mixte des transports de l'Aire métropolitaine lyonnaise (*http://smtaml.fr/*) qui associe la Région AURA est la bonne échelle pour une nouvelle Autorité organisatrice des transports (AOM) de gestion des réseaux structurants et des services de transports publics dont le RER à la lyonnaise.

C'était l'esprit du projet REAL en 2005.

Les conditions sont aujourd'hui réunies pour sa mise en place.

L'objectif est d'absorber massivement le transfert du mode voiture particulière au mode ferroviaire avec un excellent niveau de service : fiabilité des horaires, fréquence, amplitude de 5 heures à minuit, intermodalité (dont vélos) dans les 117 gares, confort, billetterie, services en gares (services publics, livraisons...).





MAIS POURQUOI VOULOIR FAIRE UN « MANHATTAN PART-DIEU » ?

Nous savons que le facteur majeur des congestions entre Saint-Étienne et Lyon est le manque d'emplois dans l'agglomération de Saint-Étienne. Avec 1 actif sortant pour 4 entrants dans la Métropole lyonnaise, on comprend pourquoi il y a un trafic déséquilibré matin et soir tant sur la A47 que dans le TER.

Ce dernier, qui n'assure que le ¼ des déplacements sur cet axe, peut largement être amélioré tant en fiabilité qu'en capacité.

Nous dénonçons la concentration artificielle de type « hub » des services ferroviaires sur un lieu aux espaces très contraints qu'est celui du quartier de La Part Dieu.

Nous demandons une urbanisation durable, respectueuse de notre environnement, bien répartie sur le territoire, tant pour l'habitat que pour les entreprises et les services autour d'un réseau RER bien maillé et non pas étoilé depuis un hyper-centre.

DEBAT PUBLIC **Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme**
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon
Tél. : 04 72 91 30 80 | DebatNFL@debat-cndp.fr | noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

cndp Commission nationale du débat public
DEBAT PUBLIC Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou - 69003 Lyon
Tél : 04 72 91 30 80 | DebatNFL@debat-cndp.fr | noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr

D'ABORD L'EXISTANT

Les séances de ce débat public l'ont largement abordé et prouvé : le réseau existant tant en infrastructure qu'en exploitation peut largement être amélioré avec deux objectifs prioritaires :

1. La fiabilité
   Ce que demande l'usager avant tout c'est le respect des horaires !
2. La capacité

À eux seuls, ces 2 facteurs permettent la crédibilité de l'offre et donc du potentiel attrait pour un transfert de la « voiture solo ».

Comme cela a été souvent relevé en séance, y compris par la SNCF, il y a une grande marge de progrès dans l'exploitation des services « à vide » mais aussi par la maîtrise des inter-trains de sécurité via l'ERTMS (système d'exploitation en temps réel qui permet d'augmenter significativement l'offre de trains dans l'heure).

Soit 300 M€ (1 M€/ rame) à trouver sans attendre pour donner une bouffée d'air à une situation extrêmement tendue !

ENSUITE SON AMÉLIORATION

Un train ne peut pas en doubler un autre !!!

Prioritairement à des investissements coûteux sur la seule gare de la Part Dieu, dont il reste à démontrer le bien-fondé, il y a des nombreux équipements à réaliser dont des Installations permanentes de contresens (IPCS) et 3ème ou 4ème voie de doublement.

L'élaboration des grilles horaires, par les exploitants de tous les services de transport public, doit être coordonnée pour rechercher des correspondances performantes aux gares structurantes.

ENFIN OUVERTURES DE NOUVELLES GARES ET RÉHABILITATION DE LIGNES EXISTANTES

Ce débat public révèle l'absence totale de réflexion locale sur le renforcement du maillage territorial par de NOUVELLES gares d'intérêt régional et métropolitain, alors que plus d'1 million d'habitants est attendu d'ici 2040. Confrontée à cette échéance, la vision court-termiste du renforcement de la concentration de tous les échanges ferroviaires sur la Part Dieu, apparaît à la fois absurde et inquiétante. Toutes les gares existantes sont appelées à absorber ces nouveaux échanges dans un développement équilibré et maîtrisé du territoire. De nouvelles haltes sont à prévoir.

AMÉNAGEMENTS NOUVEAUX POUR LE FRET ET LES USAGERS

LE CFAL

Nous avons donné un avis favorable, sous réserves, à la partie Nord du projet lors de son enquête publique en 2011.

Sa réalisation est impérative pour désengorger le NFL. **MAIS** nous demandons que TOUS les accès sur les lignes existantes Nord (Lyon ↔ Ambérieu), Sud (Lyon ↔ Grenoble/Chambéry) et en gare de Lyon Saint-Exupéry soient possibles pour TOUS les services Intercités ou RER.

Nous demandons que soit réalisé après enquête publique, le contournement d'Ambérieu tel qu'il était prévu au début des consultations.

Nous demandons que soit réalisé dès les premiers travaux du CFAL partie Nord, une plateforme performante de chargements/déchargements des conteneurs et remorques aux Fromentaux sur la commune de Leyment.

LE DOUBLEMENT DU VIRAGE DE SAINT-FONS

Ce virage permettra des continuités de services dans les 2 sens Sud ↔ Est tant pour les voyageurs que pour les marchandises afin d'éviter le centre de Lyon.

LE DOUBLEMENT DE LA SECTION SAINT-QUENTIN-FALLAVIER (GRENAY) ↔ SAINT-FONS

Déjà, lors du débat piloté par Mme Marie-Line Meaux en 2011, ce doublement est vite apparu comme une nécessité.

Ces 3 aménagements sont cohérents et largement prioritaires bien avant de faire 2 voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière via La Part-Dieu.

CONCLUSION

L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

Près de 2,5 millions d'habitants doivent pouvoir se déplacer au quotidien sans avoir à utiliser leur voiture.

Si moins de 42 % des déplacements au quotidien se font en voiture particulière dans la Métropole, c'est 66,7 % dans le reste de l'AML (enquête déplacements sur l'AML 2015). **Soit plus de 2 déplacements sur 3 au quotidien qui sont réalisés en voiture.**

Or, c'est hors Métropole de Lyon qu'un réseau de RER est pertinent.

On voit là, l'**URGENCE** du transfert modal sur un des modes les plus respectueux de notre environnement tant pour notre santé que pour notre climat mais aussi pour notre cadre de vie.

L'AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ (AOM)

Dès maintenant tout doit être mis en œuvre pour la création d'une AOM à l'échelle des enjeux. Le Syndicat mixte des transports (SMT) en est la bonne structure.

Cette AOM doit être l'outil de gestion des réseaux structurants de transports publics sur l'AML dont le futur RER à la lyonnaise avec sa carte d'abonnement multimodale.

Elle pourra déléguer ses pouvoirs aux Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui demanderont la gestion des déplacements de proximité de faible portée.

Il est remarquable que pendant la période du Débat Public du NFL, le SMT-AML ait mis en place un plan d'actions intermodalité sur la période 2019 – 2021 (à télécharger sur son site *http://smtaml.fr/*).

DES TRAVAUX SUR L'EXISTANT

Notre réseau ferroviaire comme son exploitation ne sont pas au niveau des enjeux du 21e siècle.

Il y a urgence d'investir dans sa modernisation tout en l'adaptant aux exigences de la demande de niveau de service des usagers.

UN CONTOURNEMENT NÉCESSAIRE

L'enchaînement suivant permettra de dégager le fret ferroviaire du centre de Lyon tout en offrant la possibilité de nouveaux services RER et TER Intercités :

1. Réalisation du doublement du virage de Saint-Fons.
2. Doublement des voies entre Saint-Fons et Saint-Quentin-Fallavier (Grenay).
3. CFAL partie Nord avec TOUS les accès Nord et Sud afin d'avoir des services RER et TER Intercités performants en gare de Lyon Saint-Exupéry.
4. Amélioration des protections sonores avec exigence d'un seuil de 55 dB(A) pour les **riverains dans leur jardin**.
5. Avec FNE-AURA et ses associations locales comme partenaire avant, pendant et après travaux pour que toutes les mesures soient prises pour **« éviter, réduire et compenser »**.
6. S'engager dans l'enquête publique pour le contournement d'Ambérieu-en-Bugey.

PAS DE TRAVAUX SUR LA PART-DIEU

Les travaux actuels de grande ampleur sur le site de La Part-Dieu doivent se terminer d'ici 2 ans.

Sauf à persister à vouloir un « Manhattan Part-Dieu », ce qui serait une grave erreur d'investissement urbain alors qu'il y a d'autres besoins sur le territoire de l'AML, nous demandons d'attendre les effets du contournement décrit ci-dessus ainsi que la mise en place d'un RER performant à la Lyonnaise sur l'AML, avant d'envisager quoique ce soit sur la section Saint-Clair ↔ Guillotière via La Part-Dieu.

Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) qui décide de les publier sous forme de cahier d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

cndp Commission nationale du **débat public**

Commission particulière du débat public
Nœud Ferroviaire Lyonnais à Long Terme
Chez REGUS – Immeuble Danica B, 21, avenue Georges-Pompidou – 69003 Lyon
Tél. : 04 72 91 30 80
DebatNFL@debat-cndp.fr

Avis déposés sur le registre de Grenay

Néant

Avis déposés sur le registre de Vénissieux

Néant

Avis déposés sur le registre "volant" apporté aux réunions, ateliers et permanences

Néant

3.4 Questions posées

Date de soumission	Organisme	Nature de la contribution	Votre contribution	Réponse	Type de publication
13/05/2023		question	Lors de la réunion de présentation, il nous a été dit que nous serions informés sur les réunions par ville. Cela n' a pas été le cas du coup je n ai pas pu assister le 10 mai à Vénissieux!!?? Comment est passée l'info?Je ne suis pas certaine de la volonté réelle de concerter les habitants.	Madame, Nous vous remercions de l'intérêt que vous portez au projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay. L'information sur la tenue des ateliers, et notamment celui du 10 mai à Vénissieux, a été réalisée via différents vecteurs d'information : – lors de la réunion d'ouverture du 26 avril à Vénissieux : tableau de dates de permanences et d'ateliers, dont le support est en ligne (page 49) – dans Le Progrès, édition du 5 mai 2023 – via les réseaux sociaux, à travers des campagnes géolocalisées sur chacune des 5 communes concernées – via le site internet de la mairie de Vénissieux – via la distribution de flyers dans les boites aux lettres des riverains de la voie ferrée sur chaque commune Nous sommes désolés de constater que l'information ne soit pas arrivée jusqu'à vous et que vous n'avez pas pu être informée par l'un ou l'autre de ces supports. Vous pouvez trouver le support présenté lors de l'atelier du 10 mai, ainsi que les variantes de tracé sur Vénissieux, sur le site projet. La synthèse de cet atelier, auquel ont participé des élus, associations et habitants de Vénissieux, sera prochainement mise en ligne, sur la même page. Si vous souhaitez échanger avec le maître d'ouvrage, nous vous proposons de vous inscrire à la permanence du 22 mai à Vénissieux : – soit via ce lien – soit par téléphone au 06 75 87 18 30 En complément, nous vous informons que la réunion publique de clôture de la concertation se tiendra le 1er juin, à 18h30, Salle Concorde, 10 avenue de la Gare à Saint-Priest. A partir des éléments d'informations qui vont sont mis à disposition sur ce site, vous pouvez également formuler une contribution ou votre avis sur le contenu du projet via le formulaire par lequel vous avez envoyé votre question, via la registre mis à votre disposition en mairie de Vénissieux ou par voie postale à l'adresse suivante : SNCF RESEAU DIRECTION GÉNÉRALE CLIENTS ET SERVICES – DIRECTION TERRITORIALE AUVERGNE RHONE-ALPES Concertation M4V – 78 rue de la Villette – 69425 Lyon Cedex 03 En espérant avoir répondu à votre question et en souhaitant pouvoir vous rencontrer lors de la permanence du 22 mai Cordialement L'Equipe SNCF Réseau du projet de Mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay	nominative
21/05/2023		question	non aux 4 voies St FONS GRENAY passant par St PRIEST et MIONS nous avons déjà beaucoup de nuisances par la Rocade EST que l'on veux mettre à 3 Voies je suis principalement concernée prise en étaux entre les 2 infrastructures et comment peut-on laisser construire ou en constructions, actuellement des maisons le long de la voie ferrée rue Paul Emile Victor qui d'après les plans devrait être fermées? les propriétaires ont-ils étés mis au courant? tous les petits lotissement voir derrière le supermarché ALDI qui viennent d'être habités, celles plus anciennes le clos de DEBORRAD sont aussi très impactées C'est un scandale l'EST LYONNAIS ont est pris pour une poubelle	Nous prenons note de votre contribution à la concertation, dans un contexte où vous êtes concernée par deux infrastructures. Le Débat Public de 2019, sur le nœud ferroviaire lyonnais, a mis en évidence la nécessité d'avoir 4 voies sur la section St Fons Grenay pour permettre notamment le déploiement de trains périurbains tous les ¼ d'heure, en heure de pointe. La phase d'étude en cours a pour objectif de réaliser une première étape en terme d'implantation des nouvelles voies, si le projet se réalise. Durant cette première phase de concertation, 2 variantes de tracés (rouge et bleue) sont proposées au public afin qu'il puisse d'une part se prononcer sur sa variante préférentielle et d'autre part, alerter le maître d'ouvrage sur les points d'attention à prendre en compte dans les phases d'études ultérieures. Concernant la rue Paul Emile Victor que vous citez, la variante rouge en implique effectivement la fermeture, ce qui n'est pas le cas avec la variante bleue, comme vous pouvez le constater sur les tracés mis en ligne. Votre contribution tend à indiquer que la variante permettant un positionnement au nord des voies serait de votre point de vue plutôt à privilégier. Vous êtes invitée à l'indiquer dans une prochaine contribution si vous le souhaitez. L'ensemble des contributions recueillies dans le cadre de cette première concertation concourra à définir un « tracé préférentiel » qui sera étudié plus finement, en particulier en termes d'insertion. Ce projet intègre en effet les investissements pour réduire ou compenser les impacts associés, notamment pour le bruit si les seuils étaient dépassés. Nous organiserons une nouvelle concertation (envisagée à ce stade fin 2023) pour présenter et échanger sur ce volet d'insertion, et vous pourrez à nouveau contribuer. Cela permettra ensuite de prolonger des études jusqu'à l'enquête d'utilité publique, envisagée en 2025. C'est à cette occasion que l'expression du public sur l'intérêt du projet sera sollicitée. Concernant les constructions récentes ou en cours, d'un point de vue réglementaire, les permis de construire peuvent continuer à être accordés tant que le projet de mise à 4 voies ne figure pas dans les documents d'urbanisme, c'est-à-dire tant qu'il n'a pas été déclaré d'utilité publique. SNCF Réseau a mobilisé différent canaux pour informer les habitants de la concertation : annonces presses, campagnes réseaux sociaux, distribution de dépliants dans les boites aux lettres, kits de communication et d'information fournis aux mairies, … Si vous souhaitez plus d'informations sur le projet et les variantes étudiées, vous pouvez venir nous rencontrer, à la prochaine permanence à Mions, jeudi 25 mai matin à la mairie. Lien d'inscription Nous sommes à votre disposition pour toute question complémentaire Cordialement L'Equipe SNCF Réseau du projet de Mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay	nominative
24/05/2023		question	Bonjour, Peut on profiter de ces travaux pour créer une passerelle piéton et vélo sous terraine entre la Cité Berliet et Max Barel? Merci, Bonne journée	Monsieur, Nous prenons note de votre suggestion relative à l'amélioration du fonctionnement urbain local et la transmettons aux collectivités ayant compétence dans ce domaine. Cordialement, L'Equipe SNCF Réseau du projet de Mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay	nominative
04/06/2023		question	Je suis contre ce projet, si le projet choisi est le rouge vous allez détruire ma maison ? Pensez vous à toutes les habitations de la rue Dumont d'urville et à côté !!!!	Madame, Nous prenons note de votre contribution. Les phases d'étude à venir vont préciser les impacts sur l'environnement du projet et leur traitement le cas échéant. L'Equipe SNCF Réseau du projet de Mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay	anonyme
04/06/2023	NASA4346	question	La mise a 4 voies ne peut être qu'envisagée que pour les voyageurs et en aucun cas pour le fret supplémentaire qui sera limité sur la ligne historique, ce qui forcément interdira les trains de fret pour le Lyon Turin ainsi que ceux venant du CFAL Nord. Quelle est l' estimation du nombre de trains qui passeront sur la future ligne Lyon Turin? Combien de trains viendront du futur CFAL Nord? Ou aboutirons tous les trains de fret de ces deux lignes? Quand sera mis en service le CFAL Sud le long de la LGV? Quand les études du CFAL Sud seront proposées au public? Merci XXX Président NON AU SHUNT	Monsieur Des volumes prévisionnels de circulations ferroviaires avaient été communiqués dans le cadre des enquêtes publiques conduites sur le CFAL nord en 2012 et sur les accès alpins en 2013. De nouvelles études d'exploitation sur les capacités ferroviaires de l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise et donc sur la section St-Fons – Grenay sont en cours ; elles intègrent des perspectives d'évolution des trafics voyageurs et fret et permettront de caractériser les volumes de circulation envisageables en fonction d'aménagements d'infrastructures. Pour le CFAL sud, des étapes de concertation sont à venir selon un calendrier à définir par l'Etat. L'Equipe SNCF Réseau du projet de Mise à 4 voies Saint-Fons – Grenay	nominative

4 Retombées médiatiques

LE PROGRES 23/04/2023

VÉNISSIEUX Mobilité ferroviaire : Une réunion publique, ce mercredi

Une réunion publique aura lieu ce mercredi sur les mobilités de demain, en salle Joliot-Curie. L'occasion pour les participants de découvrir les projets proposés pour le réseau ferroviaire de la région.

Laurent IMBERT - 23 avr. 2023 à 20:14

Un train TER aux couleurs de la région Auvergne-Rhône-Alpes stationne sur une voie de la gare SNCF de la Part Dieu à Lyon. Photo Progrès /Maxime JEGAT

SNCF Réseau et ses partenaires (l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon) se mobilisent pour répondre à l'augmentation prévue du trafic ferroviaire, mais aussi pour améliorer la qualité de service et préparer l'avenir. Un plan de 32 opérations a été décidé, dont plus de la moitié a été réalisée à ce jour (la mise en service de la voie L en gare de Lyon Part Dieu par exemple).

Et ce mercredi 26 avril, une réunion publique aura lieu en salle Jolio Curie, afin de permettre aux usagers de donner leur avis sur les autres projets en prévision.

Étoile ferroviaire lyonnaise : 772 km de voies ferrés

Le réseau ferroviaire est en perpétuelle évolution. L'étoile ferroviaire lyonnaise représente 772 km de voies ferrés et est géographiquement un élément clé du réseau national. Au cœur des liaisons grandes vitesse et sur un territoire de 8 millions d'habitants, elle joue un rôle majeur dans l'organisation de la circulation des voyageurs et des marchandises. Quinze lignes ferroviaires européennes, nationales et régionales y convergent. Chaque jour, 1 200 trains l'empruntent et l'étoile ferroviaire lyonnaise est de plus en plus sollicitée (le trafic TER par exemple a augmenté de 60 % en 15 ans).

Réunion publique le 26 avril à partir de 18 h 30 salle Joliot Curie – 68 BD Irène Joliot Curie 69200 Vénissieux.

Concertation pour la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Publié le 24-04-2023 à 22h10

Le projet de mise à quatre voies de circulations principale de la ligne de Lyon à Grenoble entre Saint-Fons et Grenay fait partie du plan de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais autour duquel les réflexions sont en cours depuis une dizaine d'années environ. Cette mise à quatre voies est l'un des projets d'infrastructure important du plan. En outre, les contraintes à sa réalisation restent modérées, alors que cette section est fréquentée par plus de 200 trains par jour (75% Trains Express Régionaux, 15% Trains grandes lignes, principalement à grande vitesse, 10% trains de marchandises). Ce doublement du nombre de voie permettra de réduire les conflits de circulation entre les trains lents et rapides. Il s'agit de rajouter une voie sur la section actuellement à trois voies entre les gares de Vénissieux et Saint-Priest et de rajouter deux voies entre cette dernière gare et la bifurcation de Grenay avec la ligne à grande vitesse. En complément de ce projet, le raccordement de Saint-Fons permettant aux trains venant du sud d'emprunter la ligne devra être refondu et probablement mis à double voie.

La concertation sur le projet de mise à 4 voies se déroule du **lundi 24 avril au dimanche 4 juin 2023**. Elle a pour but d'orienter le choix des variantes d'implantation des voies nouvelles qui en fonction des sections pourront être positionnées au nord, au sud ou de part et d'autre des voies existantes. Elle est organisée sous l'égide de deux garants nommés par la Commission Nationale de Débat Public (CNDP)

Durant la période de concertation, le dossier pourra être consulté sur un site internet dédié, ouvert le temps de la concertation, où les remarques pourront être faites par le biais d'un formulaire dédié.

En outre, des réunions publiques seront organisées par SNCF Réseau :

- le 26 avril 2023 à 18h30, Salle Joliot-Curie, 68 Boulevard Irène-Joliot-Curie, 69200 Vénissieux ;
- le 1er juin 2023 à 18h30, Salle Concorde, 10 avenue de la Gare, 69800 Saint-Priest.

En outre des ateliers de travail (inscription préalable sur le site de la concertation obligatoire) sont organisés à Grenay le 3 mai, Vénissieux le 10 mai, Saint-Pierre-de-Chandieu le 11 mai, Mions le 15 mai et Saint-Priest le 22 mai.

Enfin, des permanences sont assurées par SNCF Réseau dans les communes concernées (Grenay, Vénissieux, Saint-Pierre-de-Chandieu, Mions et Saint-Priest). Leur accès se fait sur inscription préalable.

Source : Site internet de la concertation.

Expressions les nouvelles de Vénissieux

ACTUS

Renforcement des lignes SNCF : réunion publique ce mercredi

Par Fabrice Dufaud Publication 24/04/2023

Le futur aménagement concerne la ligne Lyon-Grenoble, qui passe par Vénissieux. Photo Emmanuel Foudrot

Le projet ferroviaire de la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay (38) sera au cœur de la réunion publique de ce mercredi 26 avril. L'événement, organisé à la salle Irène-Joliot-Curie (18h30), marque le lancement de la concertation qu'engage SNCF Réseau du 24 avril au 4 juin en partenariat avec l'Étoile ferroviaire lyonnaise et la Commission nationale du débat public.
Cet aménagement prévoit de rajouter entre une et deux voies sur la section Saint-Fons/Grenay sur la ligne Lyon-Grenoble, qui traverse Vénissieux. Son coût d'investissement est estimé à 800 millions d'euros HT. L'objectif est de séparer les trains lents des trains rapides pour fluidifier le trafic et améliorer la ponctualité des trains.

Plus largement, cette réunion publique est l'occasion de découvrir l'ensemble des projets visant à améliorer la qualité de service du réseau. Pas moins de 32 opérations sont programmées sur le nœud ferroviaire lyonnais.

Le public est invité à donner son avis en ligne ou en mairie.

———

Mercredi 26 avril (18h30), salle Irène-Joliot-Curie (68, boulevard Irène-Joliot-Curie à Vénissieux.
Pour donner son avis en ligne : www.etoileferroviairelyonnaise.fr

Mercredi 26 avril (18h30), salle Irène-Joliot-Curie (68, boulevard Irène-Joliot-Curie à Vénissieux.

Pour donner son avis en ligne : www.etoileferroviairelyonnaise.fr

Dans cet article : Etoile ferroviaire lyonnaise, saint-fons-grenay, SNCF Réseau

La Tribune de Lyon - 25 avril 2023

Noeud ferroviaire lyonnais : les enjeux du passage à 4 voies du tronçon Saint-Fons/Grenay

David Gossart - 25 avril 2023

Plus de trains, plus souvent, plus fiables, davantage de capacité de transport de fret... La concertation qui commence ce mercredi 26 avril sur le passage à quatre voies du tronçon Saint-Fons-Grenay doit ouvrir la voie au RER à la Lyonnaise.

L'arrivée d'un tram-train en gare de Brignais. © DR

Ce mercredi 26 avril, à Vénissieux, se déroule la première réunion publique sur le passage à quatre voies du tronçon ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay. Une concertation qui s'ouvre jusqu'au 4 juin prochain pour déterminer le tracé précis des nouvelles voies à créer sur cet itinéraire de 19 km.

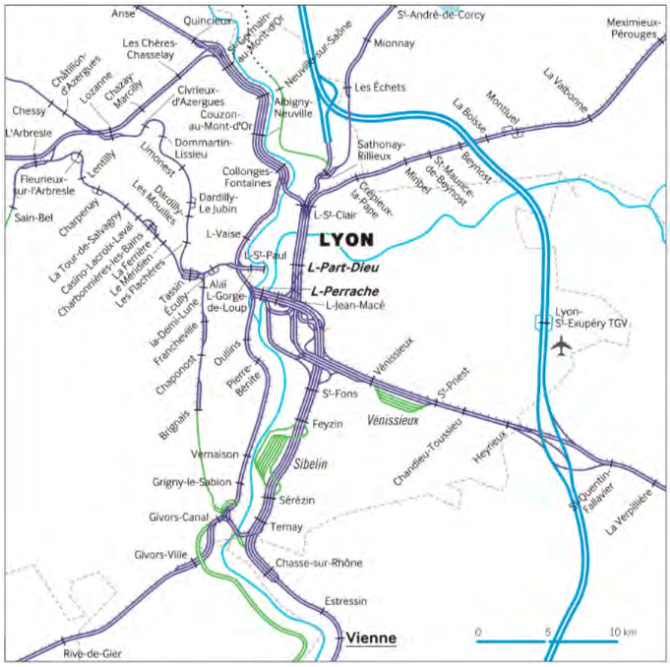
Elles doivent à terme désengorger l'Etoile Ferroviaire Lyonnaise et ouvrir la porte au RER à la Lyonnaise. Ce projet fait suite à la concertation qui avait eu lieu en 2019 sur l'EFL, et avait déterminé que ce passage à quatre voies était un des chantiers prioritaires à réaliser.

Fin 2021, la Métropole de Lyon avait augmenté sa participation aux études sur l'EFL pour s'assurer que le dossier ne prendrait pas de retard. Voici les enjeux de ce projet.

Constat : un itinéraire saturé

L'Étoile Ferroviaire lyonnaise, c'est 15 lignes ferroviaires dont le trafic a augmenté de 60% en 15 ans. Parmi celles-ci, la section entre Saint-Fons et Grenay fait partie des plus problématiques. Elle constitue en effet une zone de raccordement entre la LGV Paris-Marseille et la ligne classique Lyon-Grenoble, où la circulation ferroviaire se concentre progressivement sur 4, 3 puis 2 voies.

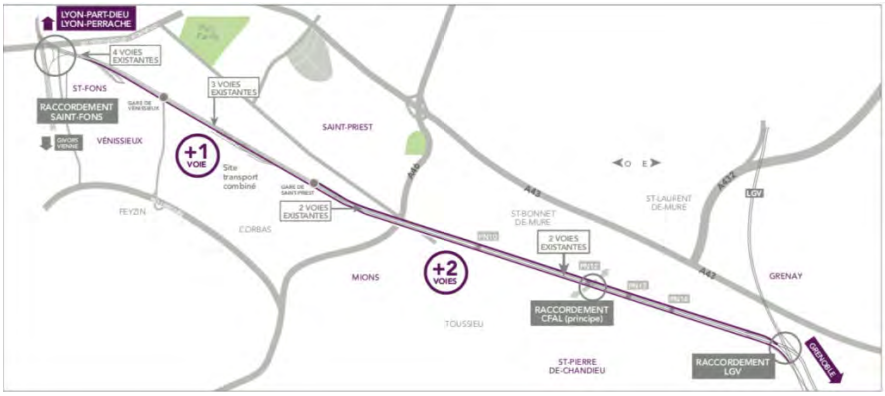
Or, la section accueille chaque jour 200 trains de différents types : 75% de TER, 15% de grandes lignes, 10% de fret. Sur seulement deux voies, les trains rapides ne peuvent pas doubler les trains lents, chaque incident occasionnant des répercussions en cascade. D'où la nécessité de rajouter des voies.



Objectif : séparer les trains lents des trains rapides

Le tracé se découpe en deux parties : il faudra créer une voie de la gare de Vénissieux à celle de Saint- Priest, où trois voies existent déjà. Et rajouter deux voies entre la gare de Saint-Priest et Grenay, jusqu'à la zone de raccordement à la LGV, où deux voies existent actuellement.

Objectif affiché : doubler le nombre de TGV, cadencer le TER au 1/4 d'heure en heure de pointe jusqu'à Bourgoin… Le projet anticipera aussi la possibilité de se raccorder à un futur Cefal, le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.



Des voies pourraient donc désormais être réservées aux trains rapides. SNCF Réseau estime que la vitesse maximale permise par les deux voies dédiées aux trains rapides serait de 160km/h maximum de Saint-Fons jusqu'à Saint-Priest, et de 220 km/h de Saint-Priest à Grenay.

Points chauds à résoudre

L'ensemble du tracé a été découpé en six tronçons, chaque morceau proposant une ou deux alternatives d'implantation des nouvelles voies. Ce sont ces emplacements qui sont aujourd'hui soumis à la concertation. Sur tous les tronçons sauf un, deux variantes seront proposées.

Exception notable : le tronçon entre le triage de fret de Vénissieux et Saint-Priest, qui passe sur le périmètre du Plan de Protection des Risques Technologiques (PPRT) du site industriel Seveso de l'entreprise Creali. Un seul tracé est proposé, avec la création d'un ouvrage de protection des voies.

Autre coin sensible : le secteur Heyrieux/Mions. Le franchissement de la route d'Heyrieux se fait aujourd'hui via un ouvrage à trois travées dont la démolition/reconstruction est en balance. La proposition pévoyant cette dernière aurait aussi un fort impact sur les conditions de circulation affectant le pont de la route d'Heyrieux., où le trafic est important.

Sur le même secteur, SNCF Réseau a réfléchi à une traversée de Mions enterrée pour minimiser les impacts de l'augmentation de la circulation des trains. Mais le surcoût est de 60 millions d'euros par kilomètre, et la réalisation très complexe. L'enterrement n'a donc pas été retenu.

La question des parkings-relais est aussi sur la table pour améliorer l'intermodalité qui se doit d'accompagner ces futures améliorations. Un schéma directeur des parking-relais du territoire métropolitain est en cours d'élaboration pour définir les besoins de stationnement supplémentaires d'ici 2030/2040.

Et après ?

Cette concertation donnera lieu à des études approfondies sur chaque variante de tracé retenue. Le projet a été évalué à environ un milliard d'euros. Une enquête d'utilité publique pourrait intervenir en 2035. La lancement des travaux est prévu en 2030. Sa mise en service est envisagée en 2035.

Mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay : deux tracés possibles

Expressions 27.04.2023

Sur la ligne Lyon-Grenoble, les 19 km de la section reliant Saint-Fons à Grenay (38) forment un véritable goulet d'étranglement. La circulation ferroviaire s'y concentre sur quatre voies, puis trois entre Vénissieux et Saint-Priest, puis deux jusqu'aux portes du Nord-Isère.

Sur ce tracé, la mise à quatre voies fluidifierait un trafic déjà saturé depuis bien longtemps. Deux voies lentes seraient réservées aux TER omnibus et au fret. En parallèle, les TER directs et trains grandes lignes fileraient sur les deux voies rapides jusqu'à 160, voire 220 km/h. Cette infrastructure est évaluée à plus d'un milliard d'euros. SNCF Réseau (ex-RFF) ambitionne de la mettre en fonction à l'horizon 2035.

Le projet est sur les rails. Les études préliminaires sont en cours. Reste à choisir le bon aiguillage : deux variantes d'implantation des voies ferrées sont tracées. La réunion publique de ce 26 avril a été l'occasion, pour les associations de défense des riverains, de manifester certains points de désaccord. Si les membres associatifs voient plutôt d'un bon œil le renforcement des cadencements de trains de passagers – à condition d'en réduire le bruit -, ils ne se réjouissent pas à l'idée de voir défiler les trains de marchandises près de chez eux.

Oui au TER, non au fret

« Faites sortir le fret dangereux de l'agglo », expriment, en substance, les représentants du collectif Fracture (Fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement).

« Le transport par train est plus sûr que le routier », rétorque Béatrice Leloup, directrice territoriale de SNCF Réseau. *On fait le pari d'un transport de marchandises sécurisé tout en allégeant les routes. Un train de marchandises, ce sont 45 poids lourds en moins. Et une consommation de CO2 neuf fois moins importante. »*

Certains craignent que la future infrastructure ne soit qu'un *« Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) au rabais ». « La version du CFAL, qui prévoyait un prolongement vers le sud à partir de Grenay, a été abandonnée,* rappelle Christian Luriti, président de Déplacements citoyens. *Le projet que vous nous présentez vise à récupérer les trains de fret qui passent le long du Parc de la Tête d'Or. »*

Mais le maître d'ouvrage l'assure, le CFAL n'est pas enterré : *« Le Conseil d'orientation des infrastructures met en avant les enjeux du contournement nord, qui fait l'objet d'une Déclaration d'utilité publique. Pour la partie sud, les scénarios ne sont pas stabilisés. Mais le projet n'est pas abandonné. »*

Concertation : six semaines pour peser sur le débat

Certains membres des associations locales s'inquiètent des nuisances qu'engendrerait la mise à quatre voies. Photo Fabrice Dufaud

La concertation publique sur le projet de mise à quatre voies est organisée du 24 avril au 4 juin 2023. Elle fait suite au débat public de 2019. Durant ces six semaines, le public est invité à donner son point de vue sur les variantes étudiées et à formuler ses questions. De cette manière, SNCF Réseau pourra identifier le tracé sur lequel seront poursuivies les études. Les communes de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chanieu et Grenay sont concernées.

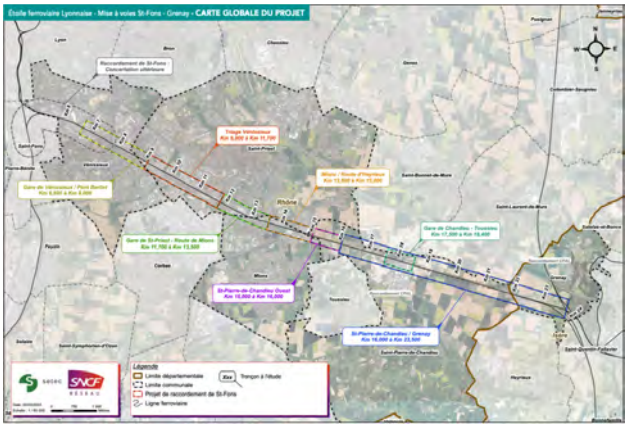
Deux garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) sont habilités à recueillir les demandes. Ils sont joignables aux adresses suivantes : barbara.serrano@garant-cndp.fr et jean-claude.ruysschaert@garant-cndp.fr.

À Vénissieux, un atelier communal se tiendra le mercredi 10 mai (18h30) à la Halle à grains (85, boulevard du Docteur-Coblod). Une permanence pour échanger avec le maître d'ouvrage aura lieu le même jour (de 14 heures à 17 heures) et le lundi 22 mai (de 9 heures à midi) au foyer Max-Barel (rue Max-Barel).

La réunion publique de synthèse est programmée au jeudi 1er juin (18h30) à Saint-Priest, salle Concorde (10, avenue de la Gare).

Le dossier complet est consultable en ligne sur le site de l'Etoile ferroviaire lyonnaise.

Saint-Fons/Grenay, une section saturée



L'infrastructure pourrait être mise en fonction vers 2035. Visuel SNCF Réseau

200 trains empruntent chaque jour la section entre Saint-Fons et Grenay. 90 % de ces trains embarquent des voyageurs, parmi lesquels, 83 % de TER et 17 % de trains grandes lignes. 10 % des trains transportent des marchandises.

Cette portion de 19 km fait partie de l'Étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) et ses 772 km de voies. 15 lignes convergent vers ce nœud qui est congestionné aux heures de pointe. Le trafic y augmente constamment. À l'image de celui du Transport express régional, qui a progressé de 60 % en 15 ans. Cette situation engendre des retards qui pénalisent les voyageurs.

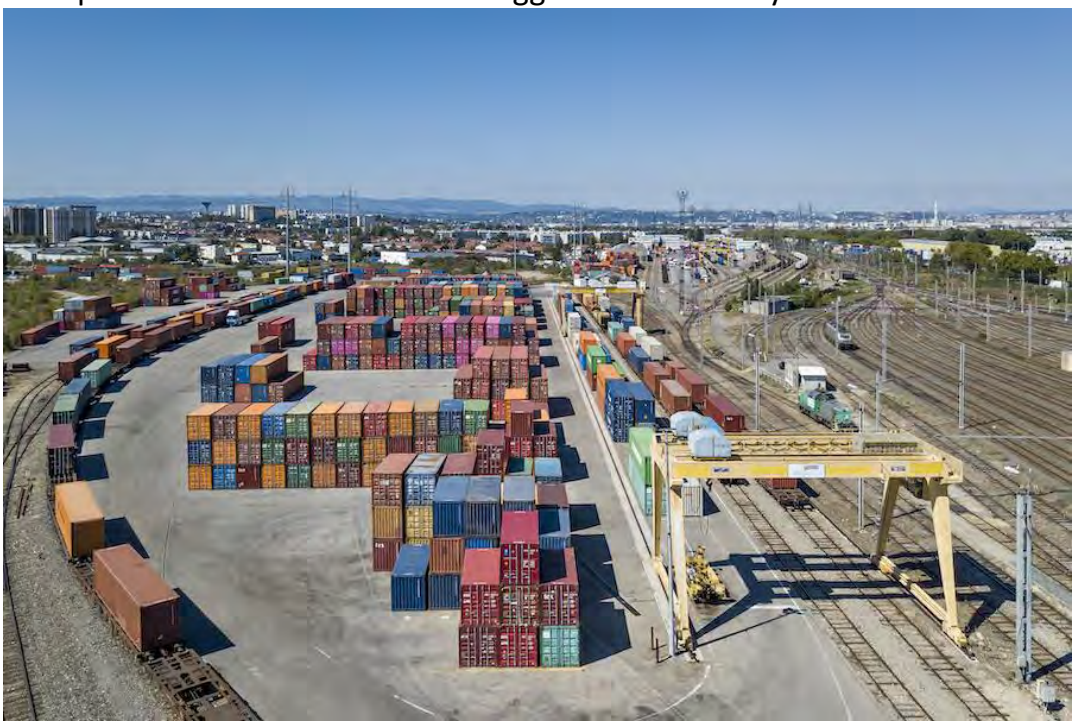
SNCF Réseau a identifié ce point de passage comme étant l'un des trois secteurs les plus encombrés de l'EFL avec la section centrale nord-sud (entre Caluire-et-Cuire et Saint-Fons) et la gare de Lyon-Part-Dieu.

Tribune de Lyon 27/04/2023

Doublement des voies ferrées au sud de Lyon : pour les habitants, l'arrivée des trains de fret ne passe pas

David Gossart - 27 avril 2023

La concertation sur le passage à quatre voies du tronçon Saint-Fons/Grenay a démarré le 26 avril à Vénissieux. Les inquiétudes se portent notamment sur la multiplication des trains de fret en agglomération de Lyon.



Du fret sur la plateforme de Vénissieux (illustration). © Pierre-Louis Espinasse

C'est un serpent de mer depuis 2001. On est contre depuis le début. Et puis pour moi, ça ne se fera pas », peste le maire de Mions Claude Cohen. Sa commune apparait comme la plus impactée par le futur passage à quatre voies du tronçon de voies ferrées entre Saint-Fons et Grenay.

Un aménagement pourtant pointé comme « un invariant » par l'État suite à la première concertation de 2019 dans l'objectif d'aller vers un RER à la lyonnaise. Une « première brique indispensable » pour la préfète Fabienne Buccio, dans une vidéo de présentation diffusée pour le lancement de la concertation le 26 avril dernier à Vénissieux.

En réalité, pas grand monde n'a répondu présent à cette réunion, hormis les associations déjà versées dans les dossiers du ferroviaire lyonnais. Le sujet est pourtant lourd, les enjeux majeurs. Il s'agit en effet d'avoir des trains du quotidien plus performants, plus fréquents, plus tôt le matin et plus tard le

soir. Mais aussi de doubler le transport de fret sur train pour désengorger les routes de leurs camions. Et c'est là que le bât blesse.

Quid du volume sonore du fret ?

Les différentes associations comme Fracture ou Déplacements citoyens sont debout sur les freins devant la perspective de voir le fret arriver : pour eux, ce n'est qu'une vile manière de ramener le trafic du centre de Lyon sur cette ligne. *« Nous sommes contre. J'ai l'impression qu'on nous parle de tout sauf du principal objectif de ce projet : récupérer le trafic du CFAL* (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, NDLR)*. Quel est le volume sonore et quel volume de fret est susceptible d'être reporté sur ces voies ? »* résumait Roger Rivat, de Fracture.

Les porteurs du projet, SCNF Réseau, temporisaient : oui, la ligne pourra accueillir le double de fret, mais *« cela dépendra aussi des capacités qu'auront les entreprises à s'en servir. Et le COI* (Conseil d'orientation des infrastructures, dont le rapport a été rendu en début d'année) *met autant en avant l'enjeu du CFAL Nord que Sud. Les scénarios ne sont pas stabilisés mais ils ne sont pas abandonnés »*, pointait SCNF Réseau pour expliquer que tout le fret ne se reportera pas forcément sur ce seul tronçon.

Le maire de Mions en colère

Claude Cohen, absent à la réunion de mercredi, prolonge auprès de *Tribune de Lyon* : *« Un tiers de la population de Mions va être impactée si le ferroutage passe. Ça va représenter de trois à huit minutes de passage à chaque fois selon la longueur du train. Et ils vont nous faire démolir des maisons dont certaines sont encore en construction ! ».*

La rue Paul-Emile Victor à Mions. © Google Street View

Car depuis que le projet est en gestation, aucune décision ferme n'ayant été prise, il n'y a pas eu de sursis à statuer sur les permis de construire. La mairie a donc pu, ou dû, continuer de distribuer au fil des ans.

Aujourd'hui, l'échéance semble pourtant se rapprocher. Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon aux déplacements, se montrait à la fois entièrement favorable au projet, et confiant dans sa réalisation. *« Il y a des choses que l'on doit affiner pour les insertions, voir comment réaménager les traversées, les franchissements de voirie et de voies pour organiser les rabattements. Les études seront achevées en fin d'année »*, a-t-il affirmé.

Est lyonnais Etoile ferroviaire : la concertation sur la mise à quatre voies est lancée

Le projet de mise à 4 voies de l'étoile ferroviaire de Lyon, entre Saint-Fons et Grenay (Isère), n'a pas attiré les foules ce mercredi soir pour l'ouverture de la consultation publique. L'enjeu est pourtant crucial pour l'avenir des transports dans la région.

Le Progrès 28.04.2023

Le sujet n'a pas mobilisé les foules. Il est pourtant d'une importance capitale pour l'avenir du réseau ferroviaire en Auvergne-Rhône-Alpes. Mercredi 26 avril, à 18h30, le public était invité à Vénissieux, salle Joliot-Curie , pour prendre connaissance des propositions de SNCF Réseau.

Le passage à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay aurait mérité une plus grande assistance lors de l'ouverture de la concertation. Photo Progrès /Laurent IMBERT

Une cinquantaine de personnes seulement se sont déplacées, l'assistance clairsemée étant composée essentiellement de responsables d'associations toutes déjà très impliquées dans les dossiers de transport (Halte au bruit , Apache). Chacun regrettait donc le manque d'affluence, espérant une meilleure participation lors des prochaines échéances.

19 km de voies ferrées entre Saint-Fons et Grenay

Béatrice Leloup, directrice territoriale à SNCF Réseau – structure qui assure la maîtrise d'ouvrage – a d'abord présenté les enjeux généraux de la concertation avant d'aborder le sujet principal de la soirée : la mise à 4 voies des 19 km de voies ferrées qui séparent Saint-Fons et Grenay (Isère). La mise en service est espérée pour 2035.

D'après Béatrice Leloup, cette section est l'une des plus problématiques car c'est une zone de raccordement entre la ligne grande vitesse Paris-Marseille et la ligne classique Lyon-Grenoble. Chaque jour, des trains de différents types l'empruntent : en majorité des TER, mais aussi des trains grandes lignes ou des convois de fret. Les deux voies actuelles passeraient à quatre, reste à définir les tracés qui seront retenus sur les 6 tronçons qui ont été détaillés.

« Les trains de fret vont se balader au milieu des habitations »

Les échanges se sont focalisés sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL). Gérard Laroze, président de l'association Apache, qui milite à Mions pour la préservation du cadre de vie des habitants, s'inquiète : « Les trains de fret avec des matières dangereuses vont se balader au milieu des habitations. Le jour où ça va péter, il n'y aura plus de responsable », a-t-il déclaré au *Progrès* , se prononçant pour que le tracé continue à descendre le long de la ligne LGV.

Les discussions ne font que commencer. La réunion de clôture de cette première phase de discussion est fixée au 1er juin à Saint-Priest.

Le dossier complet est disponible sur www.etoileferroviairelyonnaise.fr.

Calendrier

La concertation se poursuit avec plusieurs rendez-vous dans les zones concernées :

• **Vénissieux** : atelier le 10 mai (de 18h30 à 21 heures), permanences le 10 mai (de 14 à 17 heures) et le 22 mai (9 heures à midi).

• **Saint-Priest** : atelier le 22 mai (de 18h30 à 21 heures) , permanences le 16 mai (de 9 heures à midi) et le 24 mai (de 14 à 17 heures).

• **Mions** : atelier le 15 mai (de 19 heures à 21h30), permanences le 22 mai (de 14 à 17 heures) et le 25 mai (de 9 heures à midi).

• **Saint-Pierre-de-Chandieu** : atelier le 11 mai (de 18h30 à 21 heures), permanences le 9 mai et le 17 mai (de 9 heures à midi).

• **Grenay** : atelier le 3 mai (de 18h30 à 21 heures), permanences le 5 mai et le 9 mai (de 14 à 17 heures).

La réunion de clôture aura lieu à Saint-Priest, le 1er juin, de 18h30 à 21 heures.

Adresses des réunions et précisions sur le site www.etoileferroviairelyonnaise.fr

Des registres sont disponibles en mairie dans chacune de ces villes.

Les agriculteurs dénoncent un tracé qui les touche en plein cœur

Peu avant la fin de la réunion, des agriculteurs ont pris la parole pour dénoncer l'emprise du projet sur leurs terres. Plusieurs centaines d'hectares sont concernées selon Raphaël Compte, membre de la coopérative Oxyane et agriculteur à Saint-Pierre-de-Chandieu. Il a affirmé que « des productions locales vont disparaître, nous ne pourrons pas cultiver sur ces terres-là, ce sera donc une perte d'exploitation importante pour les agriculteurs qu'il faudra compenser d'une façon ou d'une autre ».

Deux entreprises agricoles se situent sur le tracé : Oxyane et les établissements Cholat, qui ont un silo sur la commune saint-pierrarde. Les deux tracés passent au milieu de leur site industriel. « Le projet frappe l'entreprise en plein cœur » a poursuivi Raphaël Comte, regrettant que la vocation agricole du dossier ne soit pas suffisamment prise en compte.

Les agriculteurs présents ont demandé qu'un atelier spécifique à vocation agricole soit organisé. Dans un premier temps, les organisateurs ont donné rendez-vous lors de l'atelier de Saint-Pierre-de-Chandieu.

- *2001* : lancement du projet
- *2001 à 2019* : négociations, discussions et report
- *2019* : débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais
- *2022* : annonce des principes d'une concertation publique sur le passage à 4 voies de la ligne Saint Fons - Grenay
- *2023* : concertation publique sur les variantes
- *2025* : enquête publique sur les impacts
- *2035* : mise en service

ÉTOILE FERROVIAIRE

Projet de mise à 4 voies de la ligne ferroviaire entre Saint-Fons et Grenay

Le 24 avril dernier a démarré la concertation publique du projet de doublement des voies entre Saint Fons et Grenay et par conséquent, celles de Mions. Face à ce projet de grande envergure, Monsieur le Maire a souhaité exprimer son point de vue aux miolands.

« Mon rôle est avant tout de représenter et protéger mes citoyens des nuisances apportées par des projets extérieurs. Si ce projet a des effet positifs sur l'amélioration de la desserte de transport en commun, il est important de prendre également en considération les impacts négatifs et travailler les mesures compensatoires à attendre.»

EN QUOI CONSISTE CE PROJET ?

« L'objectif de ce projet est de développer le ferroviaire autour de Lyon : la grande vitesse, le déploiement d'un RER métropolitain avec en cadencement toutes les 15 minutes sur la 1ère couronne et toute les 30 minutes sur le 2nde en heure de pointe. Ce projet s'accompagne d'une nouvelle halte à la gare de Saint Pierre de Chandieu / Toussieu, à 3 minutes de Mions.
Mais c'est aussi, pour SNCF Réseau, l'occasion de remettre au débat la question du Fret ! Ce que nous ne voulons pas !
Ce qui est sûr c'est que depuis 2001, le projet sous différentes hypothèses va et vient. Sur cette dernière version, SNCF Réseau a étudié trois variantes pour la création de ces deux voies supplémentaires :
- au nord des voies existantes,
- au sud des voies existantes,
- en souterrain.
Cette dernière variante a été mise à l'étude à ma demande car elle n'avait pas été identifiée et proposée par SNCF Réseau avant...
Selon les variantes, plusieurs maisons, rues, bâtiments industriels de notre ville, et même le pont de Saint Priest se verraient impactés.»

QUELLE EST VOTRE POSITION ?

« Une ligne RER : OUI mais en préservant le cadre de vie des miolands.
Une quatre voies : OUI mais avec 2 voies souterraines. Du ferroutage chez nous : c'est NON ! (Pour rappel, Mions s'y oppose depuis 2002). Évidemment que la mise en œuvre d'un RER métropolitain sera bénéfique à l'ensemble des habitants de la commune et de la Métropole, mais à quels prix et sacrifices ? Nous sommes responsables de ce qu'il va se passer pour nos enfants et petits-enfants. »

QUE CONSEILLEZ-VOUS AUX MIOLANDS ?

« Plusieurs propositions ont été faites et sont expliquées dans le dossier de concertation. Je compte donc sur vous, miolands et miolandes, pour aller à la concertation publique, donner votre avis et défendre vos intérêts.
Il faut se mobiliser pour faire entendre nos voix et nous souhaitons connaître l'avis de tous les miolands sur les variantes proposées. »

QUE PENSEZ-VOUS DES CONCLUSIONS PRÉSENTÉES ?

« Il y a des zone d'ombres dans ce projet... Au départ, SNCF Réseau souhaitait nous rencontrer pour parler d'une « étude », puis finalement ils nous présentent un « projet ». Ce n'est pas du tout la même chose !
Il est aussi étonnant que les propositions faites il y a quelques années ne soient plus dans les études ni évoquées. Et surtout, les aspects positifs de la solution souterraine ne sont absolument pas valorisés dans les conclusions présentées. »

Rendez-vous

Concertation publique portée par SNCF Réseau :

ATELIER / DÉBAT
le 15 mai 2023 à 19h
au centre culturel de Mions

Imprimé depuis Calameo.com

Le Dauphiné 02/05/2023

Est lyonnais Étoile ferroviaire : la concertation sur la mise à quatre voies est lancée

Le projet de mise à quatre voies de l'étoile ferroviaire de Lyon, entre Saint-Fons et Grenay, n'a pas attiré les foules ce mercredi 26 avril pour l'ouverture de la consultation publique. L'enjeu est pourtant crucial pour l'avenir des transports dans la région.

Laurent IMBERT - 28 avr. 2023 Vu 105 fois

Le projet consiste à passer à quatre voies la ligne Lyon-Grenoble sur les 19 km situés entre Saint-Fons et Grenay. La mise en service est espérée pour 2035. Photo Le Progrès /Cyrille SEUX

Le sujet n'a pas mobilisé les foules. Il est pourtant d'une importance capitale pour l'avenir du réseau ferroviaire en Auvergne-Rhône-Alpes. Mercredi 26 avril, à 18 h 30, le public était invité à Vénissieux, salle Joliot-Curie, pour prendre connaissance des propositions de SNCF Réseau.

Le passage à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay aurait mérité une plus grande assistance lors de l'ouverture de la concertation. Photo Progrès /Laurent IMBERT

Une cinquantaine de personnes seulement se sont déplacées, l'assistance clairsemée étant composée essentiellement de responsables d'associations toutes déjà très impliquées dans les dossiers de transport (Halte au bruit, Apache). Chacun regrettait donc le manque d'affluence, espérant une meilleure participation lors des prochaines échéances.

19 km de voies ferrées entre Saint-Fons et Grenay

Béatrice Leloup, directrice territoriale à SNCF Réseau – structure qui assure la maîtrise d'ouvrage – a d'abord présenté les enjeux généraux de la concertation avant d'aborder le sujet principal de la soirée : la mise à quatre voies des 19 km de voies ferrées qui séparent Saint-Fons et Grenay. La mise en service est espérée pour 2035.

D'après Béatrice Leloup, cette section est l'une des plus problématiques car c'est une zone de raccordement entre la ligne grande vitesse Paris-Marseille et la ligne classique Lyon-Grenoble. Chaque jour, des trains de différents types l'empruntent : en majorité des TER, mais aussi des trains grandes lignes ou des convois de fret. Les deux voies actuelles passeraient à quatre, reste à définir les tracés qui seront retenus sur les six tronçons qui ont été détaillés.

« Les trains de fret vont se balader au milieu des habitations »

Les échanges se sont focalisés sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL). Gérard Laroze, président de l'association Apache, qui milite à Mions pour la préservation du cadre de vie des habitants, s'inquiète : « Les trains de fret avec des matières dangereuses vont se balader au milieu des habitations. Le jour où ça va péter, il n'y aura plus de responsable », a-t-il déclaré, se prononçant pour que le tracé continue à descendre le long de la ligne LGV.

Les discussions ne font que commencer. La réunion de clôture de cette première phase de discussions est fixée au 1er juin à Saint-Priest.

Le dossier complet est disponible sur www.etoileferroviairelyonnaise.fr

Plusieurs rendez-vous auront lieu à l'occasion de cette concertation. Notamment à Grenay, atelier le mercredi 3 mai de 18 h 30 à 21 h et permanences le vendredi 5 mai et le mardi 9 mai (de 14 à 17 h).

Les agriculteurs dénoncent ce tracé

Peu avant la fin de la réunion, des agriculteurs ont pris la parole pour dénoncer l'emprise du projet sur leurs terres. Plusieurs centaines d'hectares sont concernées selon Raphaël Compte, membre de la coopérative Oxyane et agriculteur à Saint-Pierre-de-Chandieu.

Il a affirmé que « des productions locales vont disparaître, nous ne pourrons pas cultiver sur ces terres-là, ce sera donc une perte d'exploitation importante pour les agriculteurs qu'il faudra compenser d'une façon ou d'une autre. » Deux entreprises agricoles se situent sur le tracé : Oxyane et les établissements Cholat, qui ont un silo dans la commune saint-pierrarde. Les deux tracés passent au milieu de leur site industriel. « Le projet frappe l'entreprise en plein cœur », a poursuivi Raphaël Comte, regrettant que la vocation agricole du dossier ne soit pas suffisamment prise en compte.

Les agriculteurs présents ont demandé qu'un atelier spécifique à vocation agricole soit organisé.

tagaday

TRIBUNE DE LYON

N° 908
jeudi 4 au mercredi 10 mai 2023
Page 18
814 mots - 3 min

Pour les habitants, l'arrivée des trains de fret ne passe pas

« C' *est un serpent de mer depuis 2001. On est contre depuis le début. Et puis pour moi, ça ne se fera pas* », peste le maire de Mions, Claude Cohen. Sa commune apparaît comme la plus impactée par le futur passage à quatre voies du chemin de fer entre Saint-Fons et Grenay (Isère). L'aménagement est pourtant pointé comme « un invariant » par l'État, à la suite de la première concertation de 2019, dans l'objectif d'aller vers un RER à la lyonnaise. Une nouvelle concertation vient d'être lancée à Vénissieux, mercredi 26 avril. Objectif : doubler le nombre de TGV, cadencer le TER au quart d'heure, augmenter le fret ferroviaire… C'est justement là que le bât blesse. Fracture, Déplacements citoyens… les associations sont vent debout contre la perspective de voir le fret débouler. *« J'ai l'impression qu'on nous parle de tout sauf du principal objectif : récupérer le trafic du CFAL*(Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, NDLR). *Quel est le volume sonore, le volume de fret susceptible d'être reporté ? »,* résumait Roger Rivat de Fracture. Les porteurs du projet, SCNF Réseau, temporisent : oui, la ligne pourra accueillir le double de fret, mais *« cela dépendra aussi des capacités qu'auront les entreprises à s'en saisir. Et le Conseil d'orientation des infrastructures — dont le rapport a été rendu en début d'année — met autant en avant l'enjeu du CFAL Nord que Sud. Les scénarios ne sont pas stabilisés mais ils ne sont pas abandonnés »*, pointe l'entreprise pour expliquer que tout le fret ne se reportera pas forcément sur ce seul tronçon. *« Cela va représenter de trois à huit minutes de passage selon la longueur du train. Et ils vont nous faire démolir des maisons dont certaines sont encore en construction ! »*, prolonge Claude Cohen, favorable à

l'enfouissement des voies qui ne fait pourtant plus partie des solutions retenues. L'échéance semble pourtant se rapprocher. Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole aux Déplacements, se montre à la fois favorable au projet, et confiant dans sa réalisation. *« Il y a des choses que l'on doit affiner pour les insertions, réaménager les traversées, les franchissements pour organiser les rabattements. Les ét udes se ront ache vées en fin d'année. » DAVID GOSSART* ■

L'Étoile ferroviaire lyo

L'Étoile ferroviaire lyonnaise, ce sont 15 lignes dont le trafic a augmenté de 60 % en 15 ans. Parmi celles-ci, la section entre Saint-Fons et Grenay fait partie des plus problématiques. Or, la section accueille chaque jour 200 trains de différents types sur seulement deux voies.

Les trains rapides ne peuvent pas doubler les trains lents, et chaque incident occasionne des répercussions en cascade. À l'avenir, des voies pourraient donc être réservées aux trains rapides. SNCF Réseau estime que la vitesse maximale permise par les deux voies dédiées aux trains rapides serait de 160 km/h maximum de Saint-Fons jusqu'à Saint-Priest, et de 220 km/h de Saint-Priest à Grenay.

par David Gossart

Parution : Hebdomadaire
Audience : 3 744 ex. (Diff. payée Fr.) - © ACPM DSH 2020-2021

Tous droits réservés 2023 La-tribune-de-lyon
1163b9e15280750376a805a61d0611339210b25b062e9c138429170

Saint-Pierre-de-Chandieu Projet de mise en 4 voies : une concertation est ouverte

Le Progrès 16.05.2023

Afin de préparer les modalités de demain, les habitants des cinq communes de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay sont invités à des ateliers et des permanences avec les maîtres d'ouvrage pour d'abord s'informer et donner leur avis sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.

Augmenter le nombre de trains

Un projet prioritaire pour augmenter le nombre de train sur ce secteur de l'Étoile ferroviaire lyonnaise. Il est question de plus de TGV, deux fois plus de trains au quotidien, des trains à l'heure mais aussi moins de camions sur les routes.

Des désagréments auxquels sont aujourd'hui confrontés les habitants de ce bassin du sud-ouest du Département qui demandent des mobilités plus décarbonées et une meilleure qualité de l'air, en favorisant le report modal de la route vers le rail.

Un dossier téléchargeable

Le dossier support de la concertation est téléchargeable sur les sites respectifs de chaque commune concernée. Une réunion de clôture est également prévue, le jeudi 1er juin à 18 h 30, à la salle de la Concorde (10 avenue de la gare, à Saint-Priest).

Un atelier est prévu pour les habitants ce jeudi de 18 h 30 à 21 heures, sur inscription via le site internet.

Une dernière permanence est également prévue le mercredi 17 mai, de 9 heures à midi.

Vous pouvez aussi donner votre avis directement sur le site : www.etoileferroviiarelyonnaise.fr ou par courrier à SNCF Réseau direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes M4V, 78 rue de la Villette - 69425 Lyon Cedex 03. Tél. : 04.72.48.09.99.

LE PROGRÈS

mercredi 17 mai 2023
Édition(s) : Edition Est Lyonnais
Page 21
297 mots - ⏱ 1 min

Projet de mise en 4 voies : une concertation est ouverte

Jusqu'au dimanche 4 juin, la concertation sur le projet de mise en 4 voies, entre Saint-Fons et Grenay, est ouverte aux Saint-Pierrards qui peuvent donner leur avis.

Afin de préparer les modalités de demain, les habitants des cinq communes de Vénissieux, Saint-Priest, Mions, Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay sont invités à des ateliers et des permanences avec les maîtres d'ouvrage pour d'abord s'informer et donner leur avis sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.

Augmenter le nombre de trains

Un projet prioritaire pour augmenter le nombre de train sur ce secteur de l'Étoile ferroviaire lyonnaise. Il est question de plus de TGV, deux fois plus de trains au quotidien, des trains à l'heure mais aussi moins de camions sur les routes.

Des désagréments auxquels sont aujourd'hui confrontés les habitants de ce bassin du sud-ouest du Département qui demandent des mobilités plus décarbonées et une meilleure qualité de l'air, en favorisant le report modal de la route vers le rail.

Un dossier téléchargeable

Le dossier support de la concertation est téléchargeable sur les sites respectifs de chaque commune concernée. Une réunion de clôture est également prévue, le jeudi 1er juin à 18 h 30, à la salle de la Concorde (10 avenue de la gare, à Saint-Priest).

Un atelier est prévu pour les habitants ce jeudi de 18 h 30 à 21 heures, sur inscription via le site internet.

Une dernière permanence est également prévue le mercredi 17 mai, de 9 heures à midi. ■

par De Notre Correspondant et Philippe Belda

Vous pouvez aussi donner votre avis directement sur le site : www.etoileferroviiarelyonnaise.fr ou par courrier à SNCF Réseau direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes M4V, 78 rue de la Villette - 69425 Lyon Cedex 03. Tél. : 04.72.48.09.99.

Parution : Quotidienne
Audience : 148 332 ex. (Diff. payée Fr.) - © ACPM DSH 2020-2021

Tous droits réservés Le Progrès 2023
306649a553803708b61e0996340941935ae6e795c10255a2b34da37

LE PROGRÈS
mercredi 17 mai 2023
Édition(s) : Edition Est Lyonnais
Page 20
569 mots - 2 min

Étoile ferroviaire : l'atelier de concertation a tourné court…

Après deux très rapides interventions de Claude Cohen, maire de la ville, et de Gilles Renevier, président de l'association Fracture, tous les participants ont quitté la salle. Ils protestaient contre les propositions de SNCF Réseau pour la mise à 4 voies du réseau.

Il ne fallait pas arriver en retard ce lundi 15 mai à 19 h à l'atelier de concertation sur l'étoile ferroviaire lyonnaise . Avec ses partenaires, SNCF Réseau engage un programme ambitieux de 32 opérations et 310 M€ pour mieux circuler à l'horizon 2025, notamment le doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons. Cette ligne de deux voies passe déjà par Mions.

« Il faudra me passer dessus pour que le train passe ainsi »

Une présentation des propositions de SNCF réseau qui n'a finalement été suivie que par une personne, rejointe quelques minutes plus tard par un autre habitant : les autres sont sortis pour protester contre les modalités du projet.

Quelques minutes auparavant, Claude Cohen, maire LR de Mions, venait de prononcer un bref discours d'accueil. « C'est un projet de voyous », a-t-il lancé, avant d'ajouter : « Je suis le maire d'une ville de 15 000 habitants, je suis tenu de les protéger. Si vous voulez quatre voies ferroviaires, faites-en deux souterraines en plus des deux existantes », prenant l'exemple du Tram express à Tassin . « Il faudra me passer dessus pour que le train passe ainsi ! »

Gilles Renevier, président de la Fédération Fracture, avait pris la suite : « Avec quatre voies, il va y avoir une accumulation de fret qui viendra soit de la ligne Lyon-Turin, soit du CFAL Nord (Contournement de l'agglomération lyonnaise). Donc vous aurez quatre voies pour des voyageurs et quatre fois plus de fret . Soit les mêmes inconvénients qu'avec les deux voies aujourd'hui, mais avec beaucoup plus de danger ».

Pour montrer leur profond désaccord avec les propositions de SNCF Réseau, il a alors été proposé aux cinquante personnes présentes de quitter la salle.

Tout le monde dehors

À peine sortis, les participants ont rejoint la vingtaine de membres de l'association « Le fer autrement » qui avaient refusé d'entrer dans la salle. Son président Gilbert Barnachon estimait que « participer à la réunion, c'est valider le projet. Nous ne sommes pas contre l'élargissement de la ligne Saint-Fons/Grenay pour les voyageurs, mais sans le fret ».

À l'intérieur du centre culturel, tout était prêt pour entamer la discussion. Les propositions de tracés avaient été affichées sur les murs, les tables étaient prêtes, les stylos également. Mais cela ne servira à rien, faute de participants.

Les représentants de SNCF Réseau que *Le Progrès* a rencontré étaient surpris : ils auraient aimé échanger avec les habitants. C'est la première fois qu'ils se retrouvaient devant une salle vide depuis le lancement de la concertation le 26 avril à Vénissieux . Tenant à recueillir l'avis de tous, ils rappelaient que « d'autres réunions auront lieu dans les prochains jours » et que « les informations sur le projet sont accessibles sur le site Internet de l'étoile ferroviaire et dans les mairies concernées ». ■

Les participants à l'atelier de concertation ont tous quitté la salle peu après le début de la réunion et échangé sur le trottoir, notamment avec Claude Cohen, maire de Mions (au centre). Photo Progrès /Laurent IMBERT

par Laurent Imbert

Informations sur www.etoileferroviairelyonnaise.fr .

Parution : Quotidienne
Audience : 148 332 ex. (Diff. payée Fr.) - © ACPM DSH 2020-2021

Tous droits réservés Le Progrès 2023
e46159145920d60376ea0836290471ad5106eb96d16f5d831ad43a3

© Pierre-Antoine Pluquet

FERROVIAIRE
LE PROJET SAINT-FONS–GRENAY SUR LES RAILS

Des différents projets évoqués lors du débat public de 2019 sur le nœud ferroviaire lyonnais, c'est le seul aujourd'hui tangible. Le passage à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay (19 km) apparaissait le plus consensuel, que l'on priorise par ailleurs le passage les deux voies en traversée nord-sud de Lyon ou le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), section nord. SNCF Réseau lance la concertation, jusqu'au 4 juin. Dans le détail, il s'agit de réaliser une voie supplémentaire entre les gares de Vénissieux et de Saint-Priest (où il en existe déjà trois) et deux voies de Saint-Priest à Grenay (où il en existe deux). Parallèlement, des études sont réalisées sur le raccordement de Saint-Fons aux trains en provenance du Sud pour rejoindre directement la ligne Lyon-Grenoble sans transiter inutilement à Lyon où ils font demi-tour.

Ces réalisations permettront une exploitation "par tube" : les trains rapides (TGV et TER directs) circuleront sur deux rails dédiés, les trains "lents" (TER omnibus et fret) sur les deux autres. Lors du débat de 2019, ce projet était apparu comme l'une des conditions pour atteindre l'objectif de TER cadencés au quart d'heure aux heures de pointe sur la première couronne de la métropole jusqu'à Bourgoin-Jallieu. Parmi les autres buts alors poursuivis : la possibilité de doubler le nombre de TGV, l'intensification du fret ferroviaire, ou la réduction des retards. L'enquête publique pourrait se tenir en 2025 et la réalisation en 2035. Le coût du projet a été évalué à un milliard d'euros, même si le plan de financement reste à préciser.

LE 3E PLAN LUMIÈRE FAIT L'UNANIMITÉ

Après 1989 et 2005, le troisième plan Lumière a été adopté sans coup férir par le conseil municipal de Lyon le 11 mai. L'opposition – Yann Cucherat et Denis Broliquier en tête – se plaisant à souligner que, une fois n'est pas coutume, la majorité écologiste se plaçait dans les pas de ses prédécesseurs, Michel Noir et Gérard Collomb. Pour Sylvain Godinot, l'adjoint au maire à la Transition écologique et au Patrimoine, trois maîtres mots président à ce plan sur quinze ans : qualité, sobriété et citoyenneté. Qualité de l'éclairage, avec notamment de plus fortes attentes concernant le privé sur la pollution lumineuse. Sobriété, dans le but d'économiser l'énergie. Et citoyenneté en continuant à associer les habitants notamment, comme pour l'élaboration du plan. Selon l'élu, la Ville est arrivée à un *"plateau"* en matière de mise en lumière de sites remarquables avec un total de 370. L'objectif de ce plan va donc se situer dans *"la rénovation de l'existant pour réinventer la lecture de ces sites et leur écriture lumière au regard des nouvelles possibilités techniques"*. Du côté de l'éclairage fonctionnel, l'arrêt de l'expérimentation de l'extinction nocturne *"n'était pas un retour en arrière mais un pas de côté le temps de moderniser notre système qui a besoin d'un pilotage plus sobre et plus souple"*.

© Pierre-Antoine Pluquet

LE PROGRÈS
mercredi 24 mai 2023
Édition(s) : Edition Est Lyonnais
Page 26
654 mots - 3 min

Etoile ferroviaire : le public marque son désaccord

La SNCF veut doubler les 19 km de voies ferrées qui séparent Saint-Fons et Grenay (Isère). Reste à définir le tracé des deux voies supplémentaires. Et à savoir ce que devient le projet de contournement ferroviaire. Les habitants craignent d'être saturés de réseaux ferrés.

À Mions la semaine dernière, tous les participants, ou presque, ont quitté la salle après une i ntervention courte et tonitruante du maire Claude Cohen (LR) : « C'est un projet de voyous ». À Saint-Priest, lors de la réunion de concertation organisée ce lundi, le ton était plus consensuel, mais les points de désaccord sont tout aussi importants, et plusieurs personnes ont quitté la salle.

« On ne veut pas que notre territoire soit considéré comme la poubelle de la Métropole »

« Oui au projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay. Un projet qui a fait consensus lors de sa présentation lors du débat public de 2019. Mais celui-ci devra être impérativement accompagné par la mise en place du CFAL Sud qui semble aux abonnés absents dans la concertation que vous nous proposez. On n'a pas souhaité sur ce projet pratiquer la politique de la chaise vide. On est pour un dialogue constructif. On ne veut cependant pas que notre territoire soit considéré comme la poubelle de la Métropole de Lyon sur lequel on peut entasser toutes les problématiques de pollution et de nuisances sonores ». L'intervention du maire Gilles Gascon (LR) sonnait comme un avertissement et allait donner le ton d'une soirée où les intervenants successifs étaient sur la même longueur d'onde que le 1er Magistrat.

Pour SNCF Réseau, l'idée était de permettre à l'assistance de s'exprimer sur les deux variantes retenues pour le positionnement de(s) voie(s) supplémentaire(s) . Peine perdue. « Le grand absent, c'est le CFAL Sud, alors le CFAL Nord a déjà été déclaré d'Utilité Publique, s'est insurgé Gilles Bouillard de "Non au Shunt". Sur le coup, on renouvelle les mêmes erreurs qui consistent à mélanger le Fret et le transport des voyageurs. On a pris un retard de plus de 20 ans ».

« Les concertations se suivent et se ressemblent, avec toujours cette impression de nous faire tourner en bourrique »

Un retard que n'a pas manqué de relever de son côté Joël Dubos de "Darly". « Les concertations se suivent et se ressemblent, avec toujours cette impression de nous faire tourner en bourrique. Dès 2010, la perspective à l'horizon 2035 s'était dessinée pour le CFAL Sud dont on attend toujours les prémices d'un tracé. Il faudrait penser à accélérer les choses, avec une vision globale qui engloberait les 40 gares du réseau ».

« Vous vous gardez bien de tout nous dire »

« Vous vous gardez bien de tout nous dire, a accusé Gilles Renevier de "Fracture". Comment allez-vous absorber dans un futur proche le flux de circulation engendré par la création du CFAL Nord et l'arrivée de la ligne Lyon-Turin ? ». Les habitants, via leurs conseillers de quartier, s'étaient également mobilisés pour exprimer leurs vifs désaccords. « Dans votre présentation, aucune emprise foncière n'est prévue, contrairement au CFAL Nord, en ce qui concerne le CFAL Sud au niveau de Grenay », s'est inquiété Marc Réa du conseil de quartier Manissieux/ Mi-Plaine/La Fouillouse. La condition sine qua non pour que nous poursuivions nos échanges ». Et de joindre le geste à la parole en quittant la salle, avec d'autres membres du public. ■

De nombreux participants ont quitté la salle pour exprimer leurs désaccords au projet, dans son état actuel. Photo Progrès /Larbi DJAZOULI

Le projet consiste à passer à 4 voies la ligne Lyon-Grenoble sur les 19 kilomètres situés entre Saint-Fons et Grenay. Photo Progrès /Larbi DJAZOULI

par De Notre Correspondant et Larbi Djazouli

Prochaines permanences : le 24 mai de 14h à 17h à la mairie de Saint-Priest (salle des permanences) et le 25 mai de 9h à 12h à la mairie de Mions. Réunion publique de synthèse le 1er juin à 18h30 salle Concorde.

Tous droits réservés Le Progrès 2023
7f61b95b51d0990ea6050c46420dc18841029d2cf13590b8d36784a

SAINT-PRIEST

Étoile ferroviaire : pourquoi ça coince dans l'Est lyonnais ?

SNCF Réseau organise actuellement une concertation sur le projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay. La réunion de clôture aura lieu ce jeudi à Saint-Priest, les opposants sont nombreux et se mobilisent.

Le dossier est compliqué et nombreux sont ceux qui n'y comprennent pas grand-chose. SNCF Réseau affirme que le passage de 2 à 4 voies ferrées entre Saint-Fons et Grenay (Isère) est un projet prioritaire pour notre région. Aussi bien pour conforter son dynamisme, que pour améliorer la qualité de vie des habitants ou répondre aux enjeux énergétiques. Les associations et plusieurs élus, eux, s'opposent vivement à la méthode employée. Ils dénoncent surtout le passage du fret dans les zones sensibles.

« Le choix entre la peste ou le choléra »

L'étoile ferroviaire, ce sont toutes les voies ferrées qui convergent dans la région. SNCF Réseau a lancé une concertation pour proposer ses projets de tracés aux riverains, mais « ce n'est que le choix entre deux tracés parallèles sur une bande de 100 mètres de large », nous explique Gérard Laroze, le président de l'association Apache-Mions. « Pour ceux qui vont être à côté de la voie ferrée, c'est le choix entre la peste et le choléra : soit on vous détruit votre maison, soit on met un mur devant vos fenêtres avec les trains qui passent tous les quarts d'heure » poursuit-il.

« Si l'utilisation de ces voies pour le transport voyageur va dans le bon sens, la concertation impose un tracé dans lequel le passage du fret en pleine agglomération est inclus, et qui oublie nos demandes pour un grand CFAL Sud le long de la ligne LGV. Le passage à 4 voies dans le cas de la création d'un grand CFAL Sud est-il nécessaire ? Un doublement des voies au niveau des gares serait peut-être suffisant », conclut-il.

Un dossier ou tout est lié

Le CFAL, c'est le « Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise » principalement pour le fret. Deux tracés existent sur le papier, au nord et au sud.

L'objectif étant de ne plus passer par la métropole lyonnaise. Leurs tracés futurs font polémique : Les associations demandent que le CFAL Sud longe la ligne LGV qui évite l'agglomération lyonnaise. Cette concertation, « c'est une sorte de CFAL Sud imposé par SNCF Réseau » selon certaines associations.

Le problème du fret

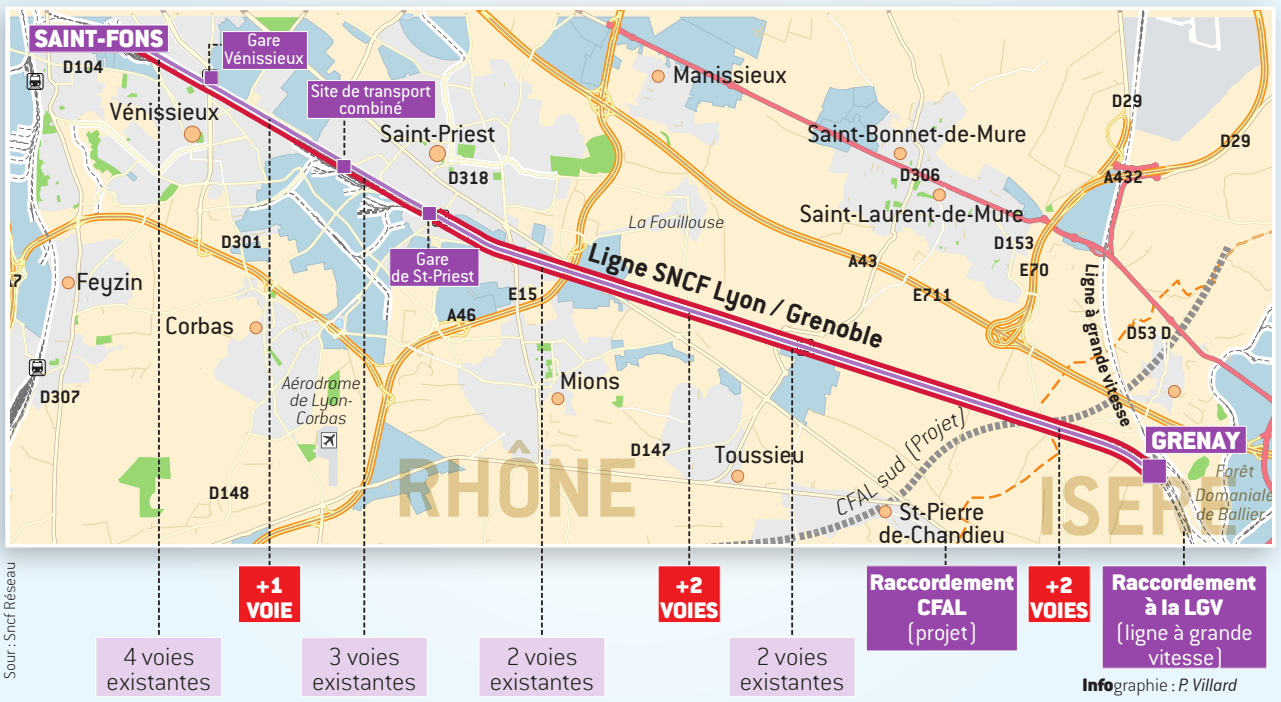
Le fret, c'est le problème de fond dans ce dossier. SNCF Réseau affirme que le trafic va doubler, mais pour beaucoup, ce sera plus important, surtout avec l'ouverture de la liaison ferroviaire Lyon-Turin qui est actuellement en développement. « Le fret présente trop de risques, on ne veut pas de matières dangereuses dans l'agglomération », indiquent les opposants au projet.

Laurent IMBERT

Ce jeudi 1er juin, la réunion de clôture se tiendra à Saint-Priest, salle de la Concorde, à partir de 18h30.

Le projet d'Etoile ferroviaire sur la ligne Lyon/Grenoble

Aménagements prévus pour le passage à quatre voies sur le 19 km de ligne sncf entre Saint-Fons et Grenay



Sour : Sncf Réseau

Infographie : P. Villard

SNCF Réseau prévoit de doubler les voies ferrées pour un passage à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay (Isère). Photo d'illustration Progrès/Cyrille SEUX

« Cela fait 25 ans qu'on déconstruit le ferroviaire en France »

Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la Métropole de Lyon chargé des déplacements, regrette le retard pris pour développer les infrastructures ferroviaires dans la région lyonnaise. Il y a urgence à planifier selon lui.

Depuis près de vingt ans, Jean-Charles Kohlhaas (EELV) suit les dossiers liés aux transports dans la région. Pour le vice-président de la Métropole, «ça coince parce que les gouvernements veulent dépenser le moins d'argent possible, on traîne, on coupe en morceaux alors qu'il y aurait une vraie urgence à tout planifier. Cela fait 25 ans qu'on déconstruit le ferroviaire en France », a-t-il expliqué au *Progrès*.

On n'a pas de vision globale

En ce qui concerne le projet d'Étoile ferroviaire, l'élu écologiste partage un certain nombre de points de vue avec les associations de riverains. « Comme on n'a pas de vision globale, les associations râlent et elles ont raison. » Pour lui, « il faut décider, planifier et faire un grand contournement ferroviaire complet nord et sud le plus éloigné de l'agglomération, donc le long de la ligne LGV », et cela en même temps qu'on lance le doublement des voies entre Saint-Fons et Grenay.

Jean-Charles Kohlhaas partage le point de vue de certaines associations mobilisées contre le projet d'Étoile ferroviaire : « Comme on n'a pas de vision globale, les associations râlent et elles ont raison ». Photo Progrès/Laurent IMBERT

Le fret pose problème

« La mise à 4 voies de Saint-Fons à Grenay est nécessaire pour augmenter le nombre de trains de voyageurs », reconnaît Jean-Charles Kohlhaas, mais c'est le fret qui pose problème : « On peut imaginer que pendant quelques années, les trains de marchandises en transit passent par Saint-Fons Grenay, le temps de finir le CFAL Sud, mais ce doit être provisoire ».

L. I.

Une autre concertation au même moment

Alors que les associations sont sollicitées par la concertation de passage à 4 voies de la voie ferrée entre Grenay et Saint-Fons, une autre concertation est en cours à l'initiative cette fois du ministre des transports. De passage dans notre région en novembre dernier, Clément Beaune avait appelé les associations à la discussion.

La concertation sur les mobilités qui s'ouvre évoque, entre autres, le projet de TER lyonnais porté par la Région et son président Laurent Wauquiez. Photo Progrès/M. JEGAT

Cette deuxième concertation concerne toutes les mobilités, et elle a lieu également en ce moment.

Elle aborde tous les problèmes dans le quart sud-est dont le prolongement de l'autoroute A432, mais aussi le RER à la lyonnaise, le transport ferré et fluvial et tout ce qui touche aux mobilités.

Cette concertation est uniquement ouverte aux élus, représentants d'associations et de structures impliquées dans les projets de mobilité. Le ministre est attendu de nouveau à Lyon en septembre, pour prendre connaissance des conclusions du groupe de travail.

LE PROGRÈS
samedi 3 juin 2023
Édition(s) : Edition de Lyon - Villeurbanne - Caluire, Edition Est Lyonnais

Étoile ferroviaire : la concertation n'apaise pas les craintes

SNCF Réseau organisait ce jeudi soir la réunion de clôture de la concertation sur le passage de 2 à 4 voies de la portion ferroviaire Saint-Fons à Grenay. Les réunions ont fait débat ces dernières semaines.

Le ton a vite été donné avant l'ouverture de la réunion qui s'est tenue ce jeudi soir, salle Concorde. Les associations ont d'abord interpellé SNCF Réseau sur le parking, avant que Gilles Gascon (LR), le maire de Saint-Priest, arrive et invite les personnes présentes à entrer pour écouter ce qui pouvait ressortir de cette consultation.

Sentiment de déconsidération de l'Est lyonnais

Dans son discours d'accueil, le premier magistrat de la ville a rappelé sa position : « Oui à la mise à 4 voies, à la seule condition que nous puissions avoir un CFAL (1) Sud le long de la LGV (2) comme cela avait été prévu il y a 4 ans lors du débat public. Non au fret ferroviaire à l'intérieur de nos communes et de la Métropole de Lyon ». Ces deux questions sont centrales dans le dossier depuis le début de la concertation .

Au total, 150 personnes ont participé aux différents ateliers et permanences organisés depuis le 26 avril , date de la réunion d'ouverture. Via le site Internet, 92 contributions ont été recensées au total. SNCF Réseau retient : une attente forte pour l'amélioration des mobilités pour les voyageurs en vue du RER à la lyonnaise, une crainte liée à l'augmentation du fret ferroviaire en traversée d'agglomération et l'expression d'un sentiment global de déconsidération de l'Est lyonnais.

Lors de la séquence des questions-réponses, les représentants d'association ont une fois de plus redouté que le passage à 4 voies remplace le CFAL* Sud « qu'ils ne voient pas avancer ». Ils se sont également inquiétés de l'augmentation du passage du fret dans la Métropole et les risques en termes de sécurité que cela représente pour la population.

Une enquête publique en 2025

SNCF Réseau a indiqué prendre note de ces remarques et a précisé les prochaines étapes : le bilan de la concertation sera disponible sur le site Internet du projet sous 4 mois, les études seront par ailleurs approfondies sur la variante préférentielle du projet. Au début 2024, une nouvelle concertation est prévue sur « les modalités plus fines d'insertion du projet dans son environnement » avant l'enquête d'utilité publique en 2025. On n'en a pas terminé avec l'Étoile ferroviaire lyonnaise. ■

Les associations se mobilisent pour se faire entendre par SNCF Réseau : pour eux : « Non au fret dans la Métropole ». Photo Progrès /Laurent IMBERT

par Laurent Imbert

1- CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. 2- LGV : Ligne grande vitesse pour les TGV.

Elargissement Saint-Fons/Grenay : les associations disent « non au fret »

Au terme de six semaines de concertation publique, le projet de mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay inspire toujours autant de défiance dans les rangs des associations de défense de riverains.

Expressions 05.06.2023

Les associations redoutent le passage du fret dans l'agglomération.

Le projet porté par SNCF Réseau (ex-RFF) consiste à élargir cette section ferroviaire, aujourd'hui étroite et saturée. Le dossier est encore peu connu du grand public. Mais les membres de la fédération Fracture, qui regroupe dix associations actives dans 28 communes, le connaissent sur le bout des doigts.

La réunion de synthèse de la concertation publique, organisée jeudi 1er juin à Saint-Priest, a regroupé une soixantaine de participants. De nombreux adhérents ont tiré la sonnette d'alarme. Si bien que l'événement a démarré avec quelques minutes de retard. L'association du Sud lyonnais "Le Fer autrement" a manifesté son mécontentement sur le parvis de la salle Concorde, avant de boycotter la réunion. *« En participant, on leur sert de faire-valoir,* nous a confié le président Gilbert Barnachon. *Mieux vaut ça que de contribuer à un projet qui entérine le passage du fret sur nos territoires et qui, par conséquent, rajouterait des risques. »*

« On n'en a rien à faire, du circuit bleu et du circuit rouge ! »

Si la méthode diffère, la position du responsable associatif rejoint celle de ses compagnons de lutte. Les associations sont favorables à l'élargissement de la section Saint-Fons-Grenay sur la ligne Lyon-Grenoble… Mais seulement pour le transport de passagers.

Or, SNCF Réseau compte sur cet aménagement pour attirer non seulement deux fois plus de trains de voyageurs, mais aussi pour multiplier le passage de fret par deux. Selon le décompte du maître d'ouvrage, au premier trimestre 2023, la ligne Lyon-Grenoble voit circuler quotidiennement 180 trains de voyageurs et 20 trains de marchandises.

Du 24 avril au 4 juin, le public était invité à s'exprimer sur ce projet facturé à plus d'un milliard d'euros. Tout au long de cette concertation, SNCF Réseau a détaillé les variantes d'implantations des voies à créer. Sur chacun des six tronçons qui composent les 19 km de la section, deux tracés sont étudiés : un "bleu" et un "rouge".

« On n'en a rien à faire, du circuit bleu et du circuit rouge, a balayé Gilles Renevier, président de Fracture. *Ce qu'on veut, c'est qu'il n'y ait pas d'augmentation du fret. »*

Marc Rea, ex-président de cette même fédération, a rappelé : *« En 2001, nous avions rencontré le préfet Besse. Il incitait à sortir le fret, non seulement de La Part-Dieu, mais plus largement de l'agglomération. Il faut que le CFAL sud démarre avant la fin des travaux de la mise à quatre voies. Or, sur votre agenda, il démarre un an après* (en 2033, ndlr). *Il ne se fera jamais ! »*

Le CFAL est l'acronyme de "Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise". Scindé en deux fuseaux, nord et sud, ce contournement a pour objectif de fluidifier le trafic et éloigner les trains de fret des villes.

Pour certains, sa réalisation serait une bonne solution… À condition que sa partie sud passe très à l'est, loin des secteurs résidentiels et des zones industrielles à risques, et ne soit pas connectée à la gare de triage de Sibelin (Feyzin et Solaize). *« À Sibelin, le jour où ça va faire 'boum', on ne sera peut-être plus là »*, a averti Gérard Laroze, président d'Apache.

« Le CFAL nord a fait l'objet d'une Déclaration d'utilité publique (DUP) et le tracé est officiellement connu, » a confirmé Jean-François Borella (SNCF Réseau). Avant de concéder : *« Au sud, il n'y a pas de DUP. À ce stade, le tracé ne peut pas être mentionné. »*

Le dossier complet est consultable en ligne sur le site de l'Etoile ferroviaire lyonnaise.

Quels impacts pour Vénissieux ?

Du 24 avril au 31 mai 2023, 150 personnes ont participé aux permanences et ateliers organisés dans les cinq communes que traverse la section Saint-Fons/Grenay. À Vénissieux, la concertation publique n'a pas déplacé les foules, loin de là. Seules 11 personnes se sont présentées à la Halle à grains, le 10 mai. Aucune n'a poussé les portes de la permanence, prévue le même jour.

L'élargissement de la section concerne pourtant pleinement Vénissieux, dont la gare est l'un des principaux pôles d'échanges multimodaux de la Métropole de Lyon. Dans le projet, le tronçon de 2,4 km allant de la rue Pierre-Sémard (ouest de la gare) au chemin du Charbonnier est directement touché. SNCF Réseau ajoutera une voie nouvelle à cette portion, actuellement limitée à trois voies. Le franchissement de la gare ne fait pas

débat : l'emprise, côté sud, avait été prévue lors de la construction de la gare. En revanche, dans le prolongement des quais, en direction de Grenay, deux variantes d'implantation sont étudiées. Un tracé "bleu" fait passer la quatrième voie au nord des trois existantes à l'aide d'une bascule de voies. Un tracé "rouge" consiste à avancer en ligne droite, en créant cette voie au sud de la ligne historique. Cette option "rectiligne" ne serait pas sans conséquences : elle aboutirait à la démolition-reconstruction du Pont Berliet, sur lequel circulent 17 200 véhicules chaque jour, et à une réduction de voirie chemin du Charbonnier.

Un projet à un milliard

Le coût prévisionnel du projet est estimé à 1,06 milliard d'euros. Quatre financeurs se partagent la note : l'Union européenne (32 %), la Région Auvergne-Rhône-Alpes (28 %), l'État (26 %) et la Métropole de Lyon (14 %). 6,5 % millions d'euros ont été engagés pour financer la phase d'études préliminaires.

Le CFAL et la section Saint-Fons/Grenay considérés comme urgents

Dans son rapport de février 2023, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) détaille les échéances de six grands projets ferroviaires qui concernent directement l'agglomération lyonnaise. Outre la section Saint-Fons/Grenay, dont la réalisation est envisagée pour la période 2028-2032, l'instance ministérielle réinscrit le projet alternatif à l'A45 (2023-2027), le nouveau franchissement sud du Rhône (2028-2032), le CFAL nord (2028-2037), le CFAL sud (2033-2037) et la liaison Lyon-Turin, dont les travaux complémentaires pourraient se poursuivre après 2043.

Le COI estime que le CFAL et l'élargissement de la section Saint-Fons/Grenay sont *« urgents »* mais *« ne peuvent être réalisés en moins d'une douzaine d'années. »* Pour aménager ces deux infrastructures, ses experts tablent sur un investissement de 2,9 milliards d'euros.

Les annexes sont disponibles sur le site internet du projet :
www.etoileferroviairelyonnaise.fr/preparer-avenir/telechargements/