

NFL Long Terme

Mise à 4 voies de la section Saint-Fons-Grenay

Étude complémentaire de faisabilité

SNCF Réseau

DR Rhône-Alpes Auvergne

Rapport

Volet environnemental

Identification

	Projet	Numéro	Version	Pages
Identification	FERFRA1001	RG150503	B	56

	Établi par	Vérifié par	Approuvé par
Nom	Line ROMDHANE Valérie SABY	Cécile ADELL	Emmanuel LE COZ
Fonction	Ingénieur d'étude Chef de projet	Chef de projet	Chef de Projet
Date	09/11/2015	09/11/2015	20/11/2015



Objet du document

La présente étude complémentaire de faisabilité du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) long terme porte sur la section Saint-Fons – Grenay. Elle a pour objet d’approfondir l’évaluation environnementale du projet de mise à 4 voies de la ligne ferroviaire existante menée en 2013 - 2014. Cette évaluation s’effectue au regard d’une analyse des enjeux environnementaux majeurs.

Elle se base sur l’état initial environnemental des étude de faisabilité 2013-2014 complété par la présente étude et s’intègre dans la démarche ERC (Éviter-Réduire-Compenser), qui consiste à concevoir un projet de moindre impact environnemental en faisant en sorte tout d’abord d’éviter les impacts sur les principaux enjeux, puis de réduire les impacts n’ayant pu être évités, avant, si besoin, de compenser les impacts résiduels qui pourraient subsister malgré les mesures de réduction.

Indice	Établi par	Date	Objet de la modification
A	Line ROMDHANE Valérie SABY	06/10/2015	Création du document
B	Line ROMDHANE Valérie SABY	09/11/2015	Prise en compte remarques RFF du 21/10/2015



Sommaire

Préambule	5
1 Le captage AEP des Quatre Chênes et ses périmètres de protection	6
1.1 Les enjeux.....	6
1.2 Les mesures.....	8
1.2.1 Le captage et son Périmètre de Protection Rapprochée (PPR).....	8
1.2.2 Le captage et son Périmètre de Protection Éloignée (PPE).....	9
1.3 Les études ultérieures à mener.....	10
2 Les corridors écologiques	12
2.1 Les enjeux.....	12
2.1.1 Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Rhône-Alpes de juillet 2014.....	12
2.1.2 Le SCOT 2030 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (AML).....	13
2.1.3 Le diagnostic écologique	14
2.2 Les mesures.....	18
2.2.1 Corridor SRCE n°1 à remettre en bon état	18
2.2.2 Corridor SRCE n°2 à remettre en bon état	22
2.2.3 Autres mesures pour la faune.....	23
2.3 Les études ultérieures à mener.....	23
3 L'archéologie préventive	25
3.1 Les enjeux.....	25
3.2 Les mesures et études ultérieures à mener	25
4 Les risques technologiques.....	26
4.1 Le PPRT des établissements Créalis et SDSP à Saint-Priest.....	26
4.1.1 Le projet au droit du PPRT	26
4.1.2 Le PPRT, son zonage et les contraintes pour le projet	26
4.1.3 La connaissance du risque et des solutions déjà étudiées	31
4.1.4 Les solutions potentielles et études ultérieures à mener.....	33
4.2 La ZPR de la ZAC des Lumières à Saint-Priest.....	35
4.2.1 Le projet au droit de la ZAC des Lumières	35
4.2.2 La ZPR de la ZAC des lumières et les contraintes pour le projet.....	35
4.2.3 Les études ultérieures à mener	37
4.3 Le site de La Dauphinoise à Saint-Pierre-de-Chandieu	38
4.3.1 Le projet au droit du site de La Dauphinoise	38
4.3.2 Les risques générés par le site Dauphinoise et les contraintes pour le projet	38
4.3.3 Les études ultérieures à mener	44
5 Les annexes	45
5.1 Les annexes du captage AEP des Quatre Chênes.....	45



5.1.1	Compte rendu de la réunion du 05/06/2015 avec l'ARS Rhône-Alpes	45
5.1.2	Les arrêtés préfectoraux n°2014 – 3860 du 20/11/2014 et n°98.205 du 30/01/1998	46
5.2	Les annexes des corridors écologiques	47
5.2.1	Planches cartographiques du diagnostic écologique du 09/06/2015	47
5.2.2	Liste des espèces faunistiques observées le 09/06/2015	48
5.3	Les annexes de l'archéologie préventive	50
5.4	Les annexes des risques technologiques	51
5.4.1	Compte rendu de la Réunion avec la DREAL du 16/06/2015	51
5.4.2	Compte rendu de la Réunion avec CREALIS du 03/09/2015.....	53

Préambule

Les études de faisabilité de la mise à 4 voies de la section Saint-Fons-Grenay ont été réalisées entre septembre 2013 et fin 2014.

Ces études ont permis d'établir que, sur la **partie ouest de la section** (à l'ouest de la gare de Saint-Priest), la mise à 4 voies de la section doit se faire en **insérant les nouvelles voies au sud des voies existantes** pour en faciliter l'insertion urbaine et limiter les impacts sur l'exploitation ferroviaire. Sur cette partie, la réalisation des voies nouvelles se heurte à différentes contraintes, notamment la **traversée d'une zone de risques technologiques à Saint-Priest (PPRT des établissements Créalis et Société du Dépôt de Saint-Priest)**.

Sur la **partie est** de la section, au-delà de la gare de Saint-Priest, l'étude a mis au jour **2 variantes d'insertion des 2 voies supplémentaires : soit au nord, soit au sud des voies existantes**. Cela se traduit par des conséquences différentes en termes d'insertion urbaine et d'impact environnemental potentiel sur :

- La traversée des **périmètres de protection rapprochée et/ou éloignée du captage AEP des Quatre-Chênes** ;
- La traversée (en cas de variante d'élargissement côté nord) de la **ZPR ZAC des Lumières** dont les activités des entreprises actuelles génèrent des effets thermiques ;
- L'interception de **deux corridors écologiques** identifiés au Schéma Régional de Cohérence Écologique de Rhône-Alpes (SRCE Rhône Alpes) ;
- La présence potentielle de vestiges archéologiques aux abords de la voie ferrée existante.

et le cas échéant avec des répercussions sur les conditions de faisabilité et les caractéristiques techniques des deux variantes.

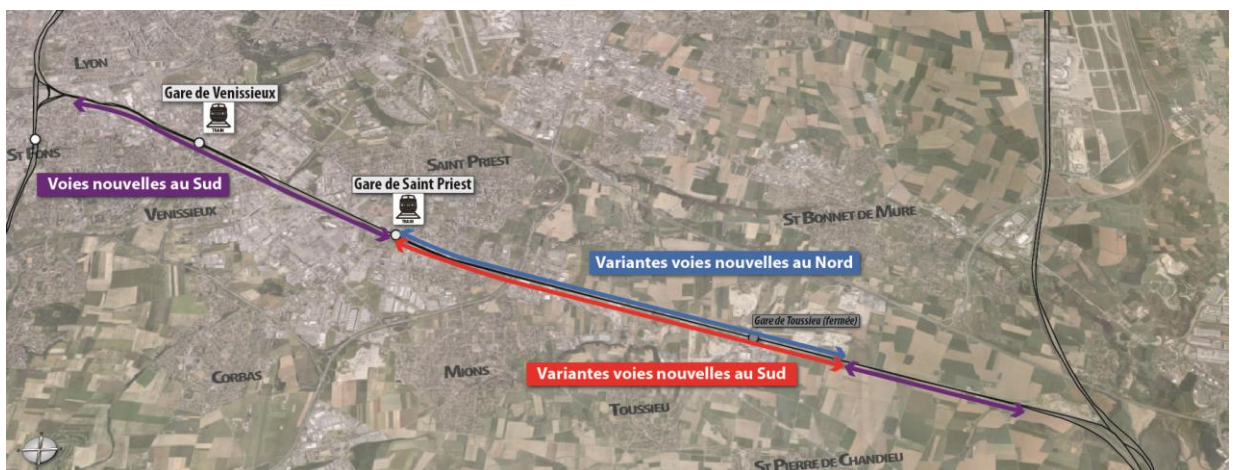


Figure 1 : Variantes envisagées aux études de faisabilités 2013-2014, Source Egis

L'objectif du volet environnemental de la présente étude complémentaire de faisabilité est d'affermir les conditions de faisabilité de la mise à 4 voies de la section Saint-Fons-Grenay en précisant les enjeux environnementaux majeurs, les mesures envisageables et de mieux comparer les 2 variantes d'insertion sur la partie est.

1 Le captage AEP des Quatre Chênes et ses périmètres de protection

1.1 Les enjeux

La ligne actuelle Saint-Fons - Grenay traverse, à l'est de la gare de Saint-Priest et de l'A46, le Périmètre de Protection Éloignée (PPE) du captage AEP des Quatre Chênes et longe, par le sud, son Périmètre de Protection Rapprochée (PPR).

Ce captage et ses périmètres sont déclarés d'utilité publique par l'arrêté préfectoral n°98.205 du 30/01/1998 modifié par l'arrêté préfectoral n°2014 – 3860 du 20/11/2014 (Cf. annexe n° 5.1.2). Les périmètres ont été définis en tenant compte de la très grande vulnérabilité de la nappe. En effet, celle-ci est localisée dans des alluvions fluvio-glaciaires recouvertes par une couche de faible épaisseur de grave argilo-limoneuses rouges insuffisante pour constituer une protection significative de la nappe. De plus, les vitesses de transfert jusqu'à la nappe sont très rapides dans la tranche des graviers hors d'eau. La perméabilité médiane du magasin aquifère fluvio-glaciaire est de l'ordre de 6×10^{-3} m/s.

Les périmètres ont été définis à l'échelle du parcellaire (Source Agence Régionale de Santé – ARS Rhône).

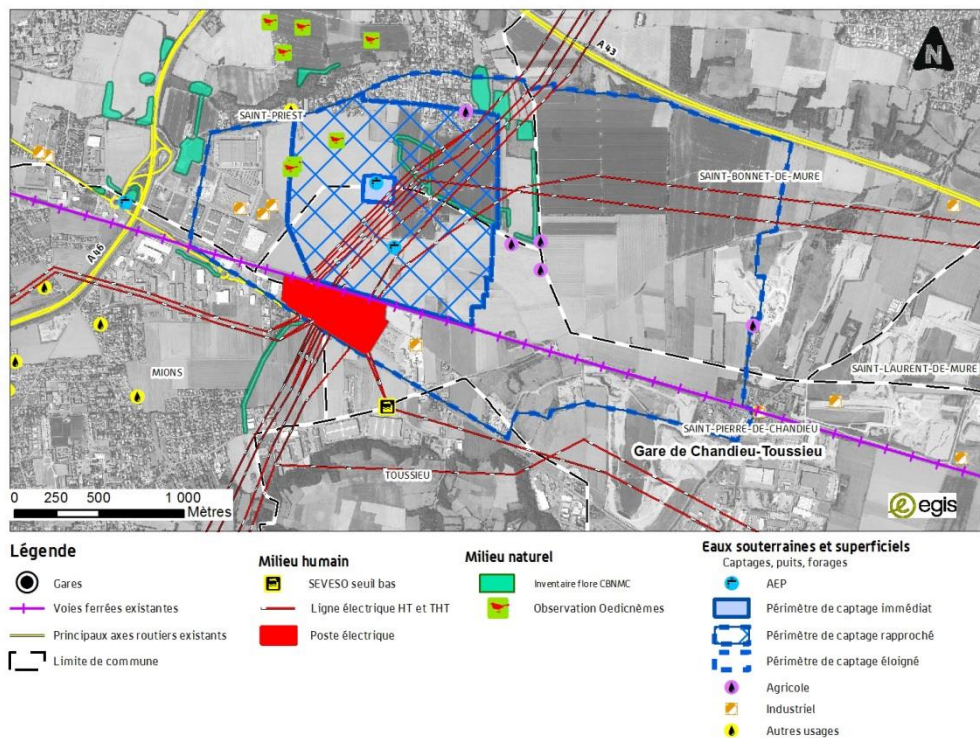


Figure 2 : Captage AEP public des Quatre Chênes, Source ARS Rhône-Alpes



La rencontre avec l'ARS Rhône-Alpes qui s'est tenue le 05/06/2015 chez SNCF Réseau (Cf. Compte rendu en annexe n°5.1.1) a permis de confirmer / préciser :

- L'orientation hautement prioritaire de **protection de la ressource en eau potable** inscrite au Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (**SAGE**) de l'**Est lyonnais** approuvé par arrêté inter-préfectoral n°2009/4049 le 24 juillet 2009. Cette orientation majeure et primordiale découle du statut de réserve patrimoniale de la nappe de l'Est lyonnais, inscrite au SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015 ;
- L'objectif de l'ensemble de l'aire urbaine lyonnaise de pouvoir compter durablement sur la possibilité d'utiliser les eaux souterraines de l'Est lyonnais comme **réserve de secours** en cas de pollution grave de la nappe du Rhône (dans laquelle elle puise actuellement son eau) ;
- **L'interdiction stricte de réaliser des voies nouvelles dans le PPR du captage** ; cette interdiction est inscrite au sein :
 - ✓ de l'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique du captage et ses périmètres (Article 5 - § 5.2.1) ;
 - ✓ du SAGE de l'Est lyonnais (Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD)¹ de la ressource en eau et des milieux aquatiques et règlement² ;
- Les prescriptions de l'arrêté préfectoral n°2014 – 3860 (remis par l'ARS en séance).

De plus, le Document d'Orientations Générales (DOG) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (AML) identifie le captage des Quatre Chênes en « secteur de vigilance » et fixe des objectifs de maîtrise des pollutions. Il conforte ainsi les dispositions du SAGE et de l'arrêté préfectoral énoncées ci-dessus.

Les enjeux sont différents selon que l'on se situe dans le PPR ou le PPE. Les mesures du chapitre suivant sont déclinées selon ce découpage.

¹ Objectif n°8 – Limiter les risques de pollution liés aux infrastructures linéaires / Prescription n°29 – Limiter la traversée des périmètres de protection des captages par de nouvelles infrastructures : « *Les nouvelles infrastructures linéaires telles que définies dans le glossaire figurant en annexe 6 du plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques (PAGD) sont exclues des périmètres de protection rapprochés établis.* » / Glossaire – Infrastructures linéaires : « *Nouvelles voiries de liaison hors desserte de proximité, chemins de fer, transports en site propre, stationnements, pipelines.* »

² TITRE 1 – RESSOURCES EN EAU POTABLE / Article 2 - Traversée des périmètres de protection des captages par de nouvelles infrastructures.

1.2 Les mesures

Pour rappel, dans le secteur du captage AEP des Quatre Chênes et de ses périmètres de protection, deux solutions (ou variantes) pour l'implantation de 2 voies supplémentaires étaient envisagées au stade des études de faisabilités de 2013 – 2014 : au sud ou au nord de la ligne existante.

1.2.1 Le captage et son Périmètre de Protection Rapprochée (PPR)

Les mesures en phase exploitation

La variante voies nouvelles au nord s'inscrit dans le PPR du captage. **La prise en compte de l'enjeu majeur du captage AEP des Quatre Chênes et de son PPR implique, dès le stade de la présente étude complémentaire de faisabilité, d'abandonner cette variante.**

Cette **mesure d'évitement** très amont s'inscrit pleinement dans la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser) qui vise la conservation globale de la qualité environnementale des milieux.

Au même titre, le tracé de la variante sud, qui pénétrait ponctuellement au sein du PPR au stade des études de 2013 – 2014, a été rectifié pour éviter cet enjeu majeur.

Les mesures en phase travaux

La rencontre avec l'ARS Rhône-Alpes du 05/06/2015 a permis de préciser que les circulations en phase chantier nécessaires aux travaux de dépose / pose de voies sont autorisées dans le PPR sous réserve de la mise en place d'un Système de Management Environnemental (SME) des travaux comprenant des mesures d'évitement des incidences sur les eaux et leurs usages.

Les mesures suivantes seront à imposer à toutes les entreprises intervenant dans le cadre du chantier au droit et aux abords directs de la traversée du PPR :

- Pas de prélèvement d'eau pour les besoins du chantier dans l'aquifère du captage ;
- Installations de chantier, stationnement, ravitaillement en carburant des engins et stockage de produits polluants interdits ;
- Surveillance de la nappe ;
- Procédure d'alerte et de traitement spécifique au captage AEP à exiger au sein du Plan de Respect de l'Environnement (PRE) de l'entreprise.

1.2.2 Le captage et son Périmètre de Protection Éloignée (PPE)

Compte tenu de l'exclusion de la variante nord, nous examinerons uniquement la variante sud au regard du Périmètre de Protection Éloignée (PPE) du captage AEP des Quatre Chênes.

Les mesures en phase exploitation

La ligne actuelle Saint-Fons - Grenay traverse le PPE du captage des Quatre Chênes sur environ 3,6 km. La variante sud s'inscrit donc au sein du PPE, qui contrairement au PPR, autorise la réalisation du projet. Toutefois, compte tenu de la forte vulnérabilité de la nappe de l'Est lyonnais, l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le captage et ses périmètres, renforce (Article 5 - § 5.3.2) les dispositions de la réglementation générale relatives aux :

- **Activités de terrassement**, d'extraction de matériaux : « *Les travaux de terrassements, affouillements, excavations ne peuvent avoir lieu que dans la mesure où il a été préalablement démontré qu'ils ne sont pas susceptibles de porter atteinte à la qualité de la nappe.* »
- **Rejets des eaux pluviales** et des eaux géothermiques ou de refroidissement : « *Les eaux pluviales susceptibles d'être polluées sont préalablement traitées avant infiltration dans le sol ; les traitements doivent en permanence garantir le respect des limites de qualité édictées en annexe 6* »
- **Voieries et autres infrastructures de transport** : « *Les nouvelles voies ferrées qui reçoivent un trafic pouvant générer un risque de pollution accidentelle de la nappe doivent être munies de dispositifs efficaces de récupération des eaux polluées* » ;

Des mesures de gestion et de protection des eaux sont donc à mettre en place pour éviter / limiter les incidences quantitatives et qualitatives dans la traversée du périmètre de protection éloignée (sur environ 3,6 km) :

- Dans la mesure du possible, pas de décapage de la couche de surface sous les remblais ;
- Réseaux d'assainissement définitif des nouvelles voies imperméabilisés au droit du PPR ;
- Installation d'un « troisième rail » de sécurité qui favorise le maintien sur la plateforme ferroviaire d'un train ayant déraillé au droit du PPE ;
- Bassins de confinement d'une éventuelle pollution accidentelle ;
- Dans la mesure du possible, implantation des bassins hors du PPE ;
- Interdiction d'usage de désherbants chimiques ;
- Surveillance de la nappe et bilan aux services de l'État ;
- Procédure d'alerte et de traitement spécifique au captage AEP à mettre en place par SNCF Réseau.

À un stade plus avancé du projet, ces mesures seront affinées, en concertation avec les services de l'État (DDT et ARS notamment) et l'hydrogéologue agréé.

Les mesures en phase travaux

Les mesures présentées ci-avant pour le PPR sont à reconduire au sein du PPE.

1.3 Les études ultérieures à mener

Dans la suite des études, une **étude hydrogéologique** sera à réaliser pour évaluer les effets en phase travaux et en phase exploitation du projet sur la nappe et ses usages et définir les mesures à prendre pour éviter et réduire les incidences quantitatives et qualitatives. Cette étude répondra aux prescriptions réglementaires inscrites au PAGD et au règlement (Articles 2 et 3) du SAGE de l'Est lyonnais :

- Article 2 : Traversée des périmètres de protection des captages par de nouvelles infrastructures : *« La traversée des périmètres de protection éloignés établis par les nouvelles infrastructures linéaires est réglementée comme suit : les documents d'incidence et les études d'impact devront fournir une justification du tracé retenu en indiquant les raisons pour lesquelles, notamment au regard des objectifs du SAGE, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu. Le dossier loi sur l'eau du projet d'infrastructure met en avant des mesures de conception, de réalisation, d'entretien permettant d'assurer une protection des eaux souterraines vis-à-vis des risques de pollution diffuse et accidentelle. Le dossier propose également un plan d'alerte (et actions associées) à mettre en place en cas de pollution accidentelle. »*
- Article 3 - Implantation des nouvelles activités dans les périmètres de protection éloignés : *« Dans les périmètres de protection éloignés des captages d'eau potable, le dossier de déclaration ou d'autorisation de tout nouveau IOTA (installation, ouvrage, travaux, activité) relevant des arts. L. 214-1 et suivants du code de l'environnement comprend un document d'incidence approfondi relatif au volet eau, et met en avant des mesures de conception, de réalisation, d'entretien permettant d'assurer une protection des eaux souterraines vis-à-vis des risques de pollution diffuse ou accidentelle, et à défaut, intègre des mesures de compensation.*

Dès lors que des risques spécifiques seront identifiés le dossier propose également un plan d'alerte (et actions associées) à mettre à en place en cas de pollution accidentelle. »

A ce stade, le projet ne présente pas d'incompatibilité majeure **avec les orientations du SDAGE et du SAGE**. L'analyse détaillée de la compatibilité du projet avec ces documents qui lui sont opposables sera nécessaire lors de l'établissement de l'étude d'impact.

Synthèse :

La ligne existante Saint-Fons - Grenay traverse le Périmètre de Protection Éloignée (PPE) du captage AEP des Quatre Chênes et longe, par le sud, son Périmètre de Protection Rapprochée (PPR). Au stade des études de faisabilités de 2013 – 2014, deux variantes pour l'implantation de 2 voies supplémentaires étaient envisagées au droit du captage et de ses périmètre de protection : au sud ou au nord de la ligne existante.

La rencontre avec l'ARS Rhône-Alpes du 05/06/2015 a permis de préciser le niveau d'enjeu lié au captage AEP des Quatre Chênes et à ses périmètres de protection :

- Les documents de gestion des eaux (SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015 et SAGE de l'Est lyonnais) fixent des orientations hautement prioritaires de protection de la ressource en eau potable de l'Est lyonnais ;
- L'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique du captage et ses périmètres ainsi que le SAGE de l'Est lyonnais interdisent de réaliser des voies nouvelles au sein du Périmètre de Protection Rapprochée.

De plus, le DOG du SCOT de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (AML) identifie le captage des Quatre Chênes en « secteur de vigilance » et fixe des objectifs de maîtrise des pollutions. Il conforte ainsi les dispositions du SAGE et de l'arrêté préfectoral énoncées ci-dessus.

La prise en compte de l'enjeu majeur du captage rend donc caduque la variante nord. Le tracé de la variante sud, qui pénétrait ponctuellement au sein du PPR au stade des études de 2013 – 2014, a été rectifié pour éviter cet enjeu majeur.

Des mesures de gestion et de protection des eaux sont à mettre en place pour éviter / limiter les incidences quantitatives et qualitatives en phase travaux et en phase exploitation dans le PPE. À un stade plus avancé du projet, ces mesures seront affinées, en concertation avec les services de l'État et l'hydrogéologue agréé. Dans la suite des études, une étude hydrogéologique sera à réaliser pour évaluer les effets en phase travaux et en phase exploitation du projet sur la nappe et ses usages et définir les mesures prises pour éviter et réduire les incidences quantitatives et qualitatives.

A ce stade, le projet ne présente pas d'incompatibilité majeure avec les orientations du SDAGE et du SAGE. L'analyse détaillée de la compatibilité du projet avec ces documents qui lui sont opposables sera nécessaire lors de l'établissement de l'étude d'impact.

2 Les corridors écologiques

2.1 Les enjeux

2.1.1 Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Rhône-Alpes de juillet 2014

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Rhône-Alpes a été adopté par délibération du Conseil régional en date du 19/06/2014 et par arrêté préfectoral du 16/07/2014. Ce SRCE est l’outil de mise en œuvre de la trame verte et bleue au niveau régional.

La ligne existante Saint-Fons - Grenay traverse, de Saint-Fons à Vénissieux, des zones artificialisées sans grand intérêt écologique. À l’est de la limite de la zone urbaine de Saint-Priest, sur les communes de Saint-Pierre-de-Chandieu et de Grenay, elle traverse des grands espaces agricoles et des zones artificialisées et intercepte deux corridors d’importance régionale identifiés au SRCE.

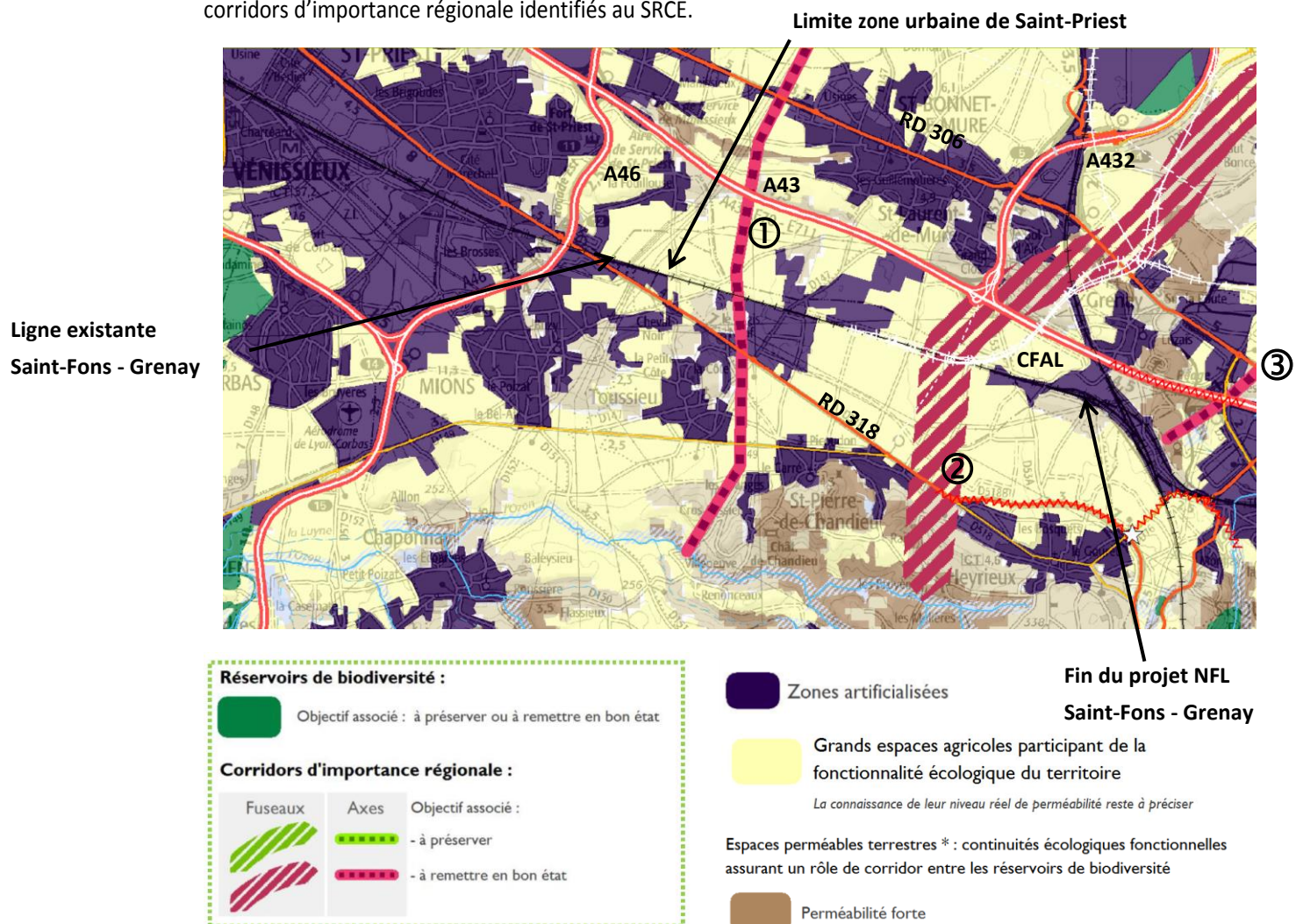


Figure 3 : Extrait atlas cartographique du SRCE, Source SRCE, juillet 2014

Le SRCE distingue les « corridors fuseaux » des « corridors axes » plus localisés, plus contraints et plus fragiles. Il associe des objectifs à chaque corridor : « à préserver » ou « à remettre en bon état ». Ces corridors ne sont pas des zonages mais illustrent des principes de connexion. Ainsi, les représentations des corridors écologiques (fuseaux et axes) du SRCE n’impliquent pas d’interdiction d’aménager mais définissent l’existence d’espaces de fonctionnalité à prendre en compte. L’objectif est de préserver des passages pour la faune afin de lui permettre de relier un réservoir à un autre et ainsi favoriser son cycle de vie et préserver son habitat.

Le SRCE de juillet 2014 a évolué, par rapport à sa version en projet d’août 2013 exploitée lors de l’étude de faisabilité de 2013 - 2014, avec l’apparition du fuseau n°2 et le décalage de l’axe n°3 vers le nord-est. Le projet intercepte le corridor n°1 identifié comme un axe à remettre en bon état et le corridor n°2 identifié comme un fuseau à remettre en bon état. L’axe n°3 ne concerne pas le projet. Il est à noter que ces corridors interceptent aussi des infrastructures structurantes non équipées de passage faune : l’autoroute A43, la RD 306 et la LGV Paris – Marseille (pour le fuseau n°2) au nord de la ligne Saint-Fons – Grenay, la RD318 – Route d’Heyrieux au sud.

2.1.2 Le SCOT 2030 de l’Aire Métropolitaine Lyonnaise (AML)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l’AML, approuvé le 16 décembre 2010, précise les principes de connexion sous la forme d’une armature verte composée d’espaces naturels et agricoles au sein de laquelle des principes de liaison sont définis.

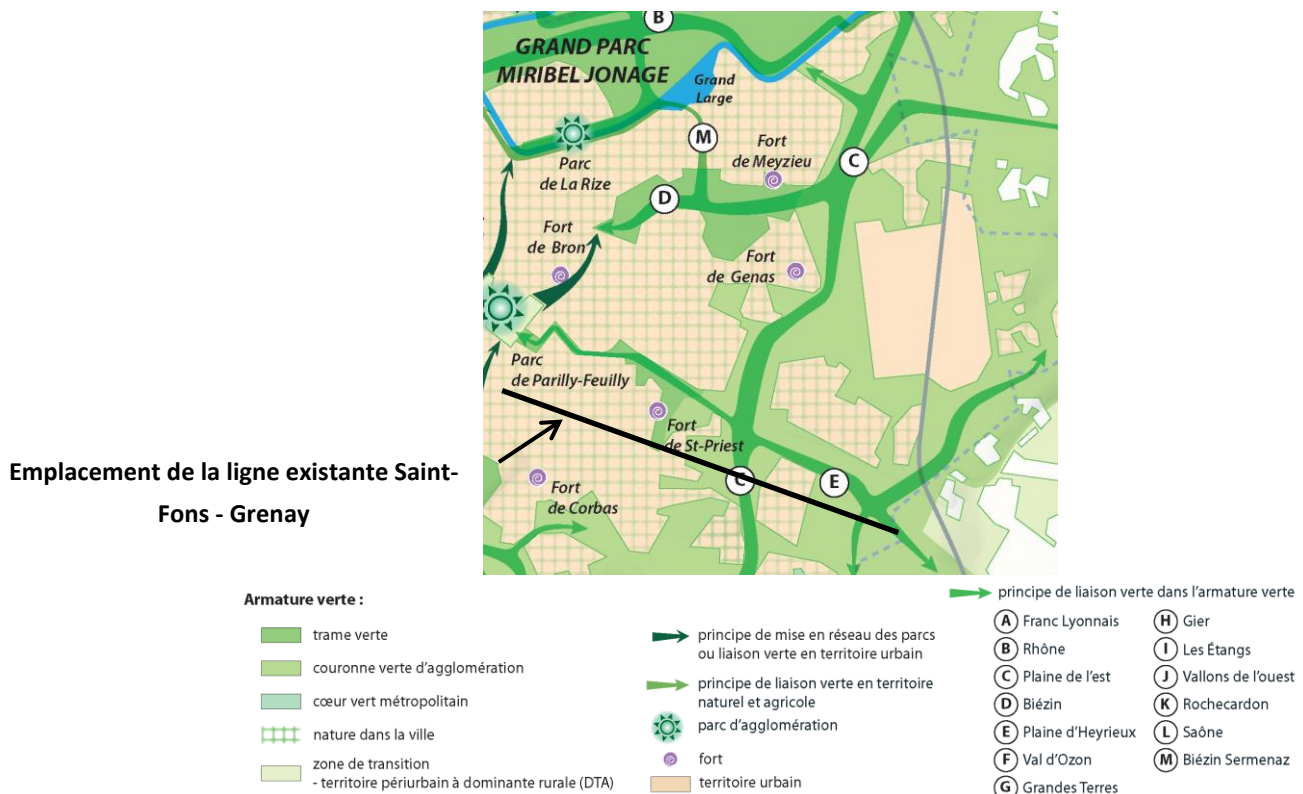


Figure 4 : Extrait de la carte des liaisons vertes du SCOT AML, Source SCOT AML 2030

La ligne existante intercepte « les principes de liaisons vertes » de la Plaine de l’Est et de la Plaine d’Heyrieux.

2.1.3 Le diagnostic écologique

Au droit des corridors du SRCE, la ligne Saint-Fons Grenay traverse un paysage principalement marqué par de grands aménagements linéaires du territoire orientés est-ouest (A43 et routes départementales très structurantes – 306 et 318), nord-sud (A432, RD 154 et LGV Paris-Marseille) ainsi que des zones agricoles de monoculture peu accueillantes pour la faune. Les éléments plus naturels (massif de feuillus, de châtaigner et de robinier – en vert et marron sur la carte ci-dessous) qui peuvent actuellement jouer un rôle de corridor écologique sont localisés au nord de l’A43 et au sud de la RD 318. Ces éléments ne sont pas connectés entre eux.

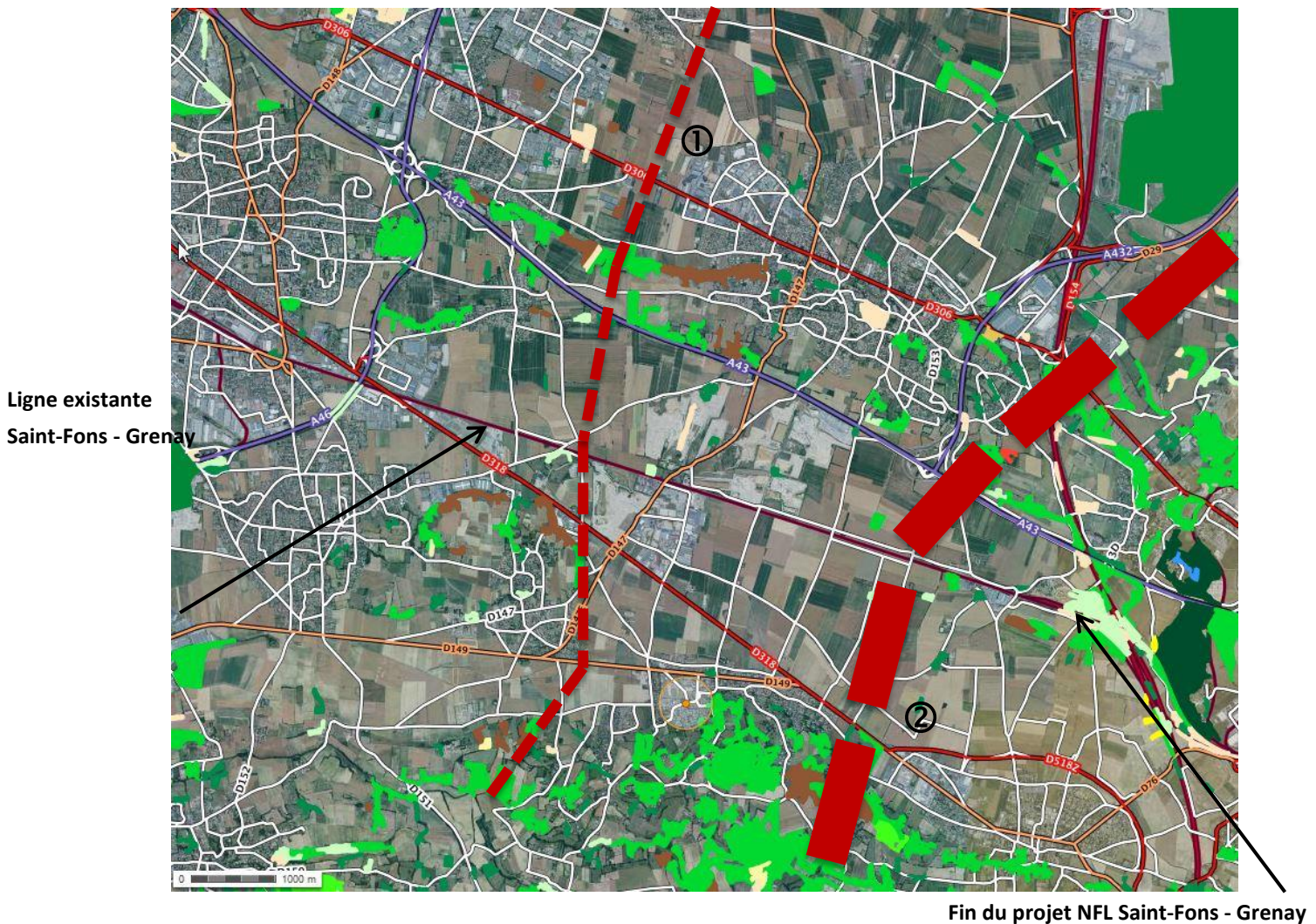


Figure 5 : Extrait carte forestière de l'IGN, source Géoportail, 2015



Une visite de terrain a été effectuée par un écologue d'Egis le mardi 9 juin 2015 dans le but de réaliser un diagnostic de l'état des connectivités écologiques présentes le long de la voie ferrée existante sur Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay.

Les zones agricoles prospectées aux abords de la voie existante sont majoritairement constituées de cultures céréalières et les connectivités écologiques sont très limitées. Sur les 8 km environ de voies prospectées, les zones nodales³ potentielles observées sont peu nombreuses et disséminées (Cf. planches cartographiques en annexe n°5.2.1) :

- 6 bosquets ;
- 1 fourré ;
- 2 zones prairiales en relativement bon état de conservation ;
- 4 friches ;
- 1 haie.

Sur ces zones nodales potentielles, seuls deux petits bosquets situés de part et d'autre de la voie ferrée entre le chemin de la Fouillouse et la rue Pasteur, pourraient éventuellement être connectés ensemble. Cependant, la taille limitée de ceux-ci et leur isolement les rendent peu intéressants pour le déplacement des espèces. La buse située au droit de ces bosquets n'est pas calée au terrain naturel et n'est pas fonctionnelle pour la faune terrestre.

La haie présente le long de la voie ferrée étant relativement basse (hauteur maximale ne dépassant pas 1,5 m), elle n'est pas propice aux déplacements des chiroptères.

³ Zone nodale : habitat ou ensemble d'habitats dont la superficie et les ressources permettent l'accomplissement du cycle biologique d'un individu (alimentation, reproduction, survie).



Les espèces observées le 09/06 et les potentialités de déplacement sont présentées dans le tableau ci-dessous par groupe d'espèces (le détail des statuts de protection est donné en annexe 5.2.2) :

Groupe d'espèces	Potentialité de déplacement	Espèces observées le 09/06/2015 (les espèces protégées au niveau national sont en gras)
Mammifères	Faible, les espaces sont très dégagés, pas de présence de bois et de forêts, ni de zones nodales intéressantes	Pas d'observation
Chiroptères	Nulle, absence de routes de vols fonctionnelles	Pas d'observation
Oiseaux	Les oiseaux se déplacent indépendamment des zones nodales.	<ul style="list-style-type: none">• Pigeon ramier (<i>Columba palumbus</i>)• Alouette des champs (<i>Alauda arvensis</i>)• Rossignol philomèle (<i>Luscinia megarhynchos</i>)• Hypolaïs polyglotte (<i>Hippolais polyglotta</i>)• Tarier pâtre (<i>Saxicola torquatus rubicola</i>)• Fauvette à tête noire (<i>Sylvia atricapilla</i>)• Corneille noire (<i>Corvus corone</i>)• Milan noir (<i>Milvus migrans</i>)• Moineau domestique (<i>Passer domesticus</i>)• Faucon crécerelle (<i>Falco tinnunculus</i>)
Reptiles	Les voies ferrées et leurs talus constituent des zones de déplacement pour les reptiles.	Pas d'observation, mais présence probable de reptiles trouvant le long des voies ferrées des milieux chauds et secs, souvent bien ensoleillés et riches en abris.

Groupe d'espèces	Potentialité de déplacement	Espèces observées le 09/06/2015 (les espèces protégées au niveau national sont en gras)
Amphibiens	Nulle, absence de milieux propices (pas de mares ni de zones humides, les carrières sont en assec)	Pas d'observation
Insectes	Nulle, absence de milieux propices	<ul style="list-style-type: none"> • Mélitée des scabieuses (<i>Melitaea parthenoides</i>) ; • Piéride de la rave (<i>Pieris rapae</i>).
Poissons	Nulle, absence de milieux propices (cours d'eau, étang)	Pas d'observation

Tableau 1 : Diagnostic écologique des potentialités de déplacement des espèces faunistiques le long de la voie entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay, Source Egis, juin 2015

Les potentialités de déplacement des espèces faunistiques sont en majorité faibles à nulles, sauf pour les reptiles qui se déplacent communément le long des voies ferrées. Le diagnostic effectué sur les connectivités rejoint donc le constat du SRCE dans le sens de la remise en bon état.

Concernant les espèces observées :

- Les espèces d'insectes sont communes, non protégées et inscrites en préoccupation mineure sur la Liste Rouge Nationale ;
- Le niveau d'enjeu des oiseaux est modéré du fait de la présence :
 - ✓ D'oiseaux protégés sur le territoire national mais qui reste en préoccupation mineure sur les Listes Rouges ;
 - ✓ De l'Alouette des champs, espèce nicheuse au sol, non protégée au niveau national mais d'intérêt communautaire et considérée comme Vulnérable sur la Liste Rouge des vertébrés terrestres de la région Rhône Alpes.

Pour rappel, l'œdicnème criard (*burhinus oediconemus*), oiseau nicheur au sol, protégé au niveau national et d'intérêt communautaire, est relativement présent sur cette partie de la zone d'étude (Source étude de faisabilité Egis 2013-2014).

À noter que des espèces floristiques exotiques envahissantes ont été observées le long de la voie ferrée. Il s'agit du Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*) et de l'Aster « américaine » (*Aster sp.*).

2.2 Les mesures

2.2.1 Corridor SRCE n°1 à remettre en bon état

Au droit du corridor écologique n° 1 (axe à remettre en bon état), un saut-de-mouton⁴ est projeté au sud des voies existantes, avec l'implantation de voies déportées et qui s'écartent de la ligne existante. Le positionnement de ce saut-de-mouton est contraint :

- Pour des raisons fonctionnelles, il doit se situer à l'ouest du débranchement vers le projet du CFAL ;
- Par la zone urbaine de Saint-Priest qui s'étend au-delà de l'A46 ;

La seule implantation possible du saut-de-mouton se situe donc entre ces deux points. Le saut-de-mouton se fait sur une longueur de 2,5 km environ avec un ouvrage d'art d'environ 300m de long. Trois scénarios sont encore à l'étude, mais dans tous les cas, l'évitement du corridor écologique n'est donc pas envisageable.

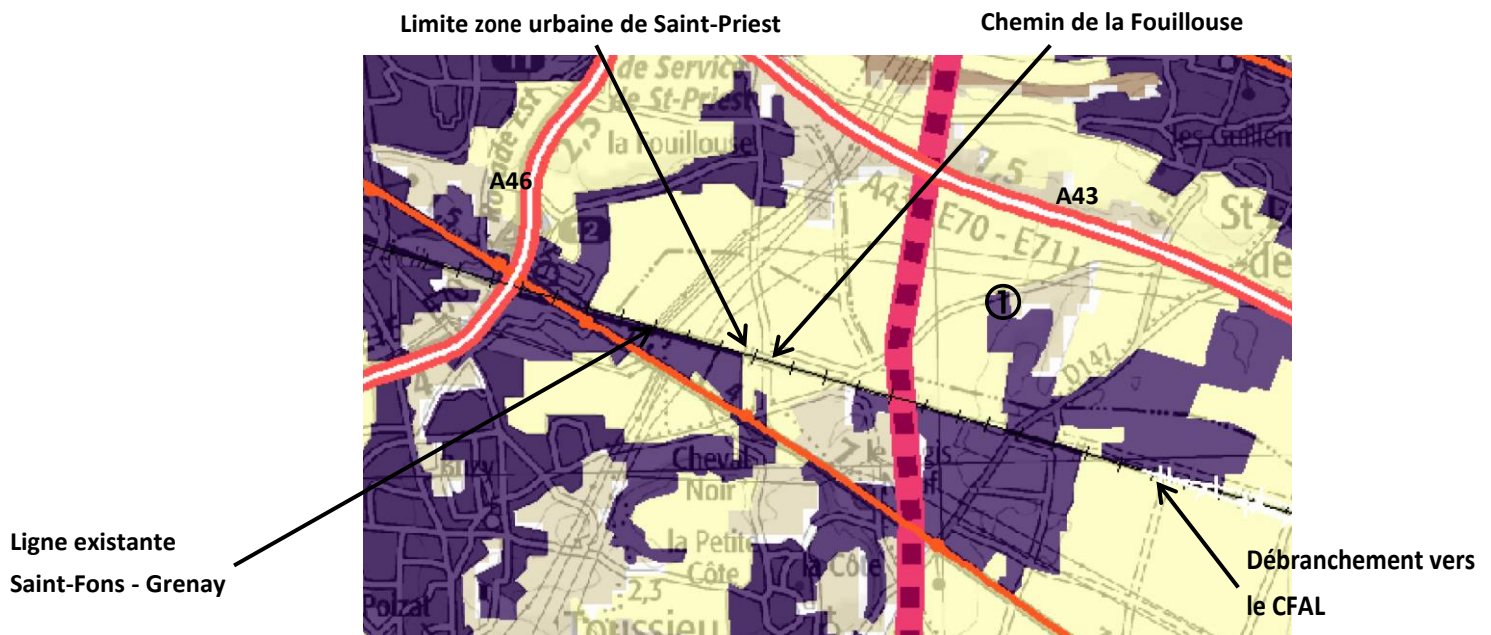


Figure 6 : Zoom sur corridor écologique n°1, Source SRCE, juillet 2014

Afin de limiter l'impact du projet et de prendre en compte le corridor écologique n°1, il a été recherché un moyen de faciliter la traversée du projet par la faune. **L'opportunité du rétablissement du chemin de la Fouillouse est saisie pour rétablir également le passage pour la petite et moyenne faune terrestre.** La mixité des usages est possible avec ce chemin agricole à faible trafic à condition de prévoir une banquette dédiée à la faune (2 m de largeur minimum).

⁴ Saut-de-mouton : Passage d'une voie ferrée par-dessus une voie semblable.

Selon les différents scénarios étudiés du saut-de mouton, le rétablissement du chemin et du franchissement du projet par la faune est plus ou moins aisé (Cf. les trois figures ci-après).

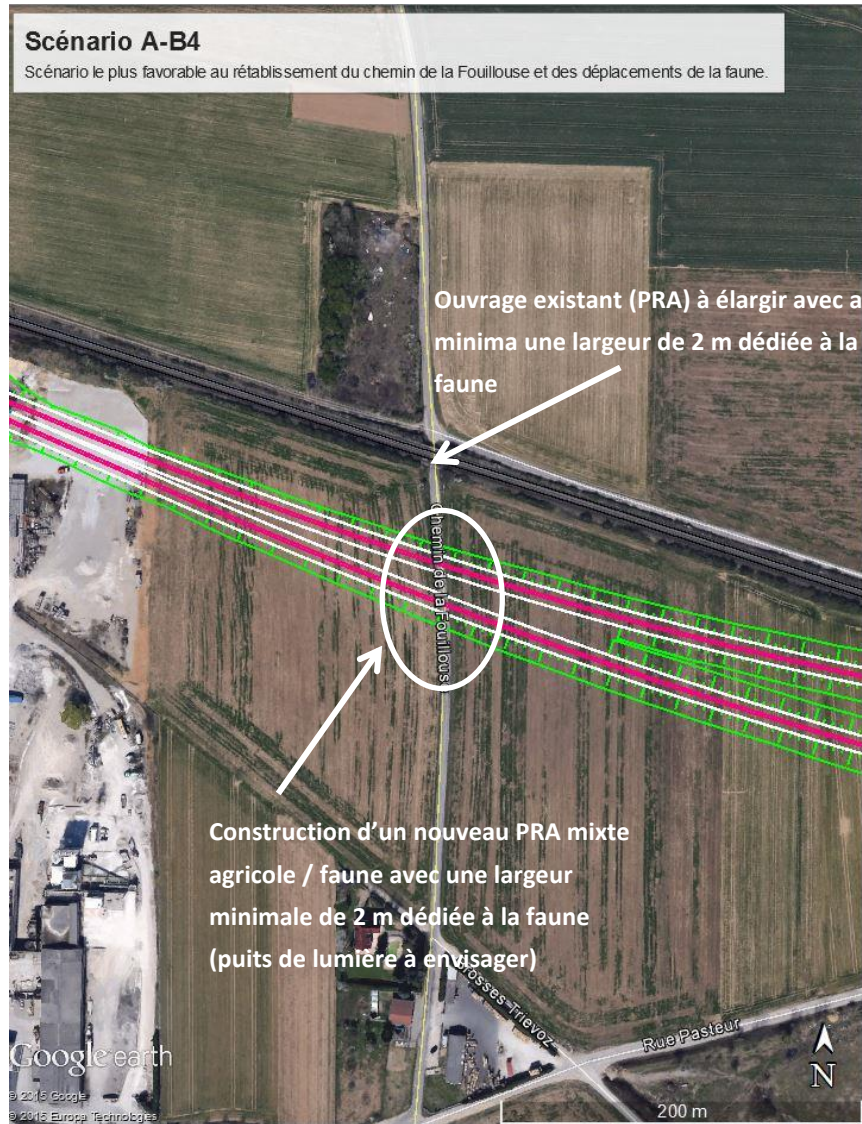


Figure 7 : Scénario A-B4 - Rétablissement du chemin de la Fouillouse mixte agricole / faune, Source Egis

Le scénario A-B4 permet le rétablissement du chemin et des déplacements de la faune via deux Ponts Rails (PRA)⁵ successifs et alignés. La longueur de franchissement du nouveau PRA par la faune reste acceptable (< 50 m). Un puits de lumière est à envisager pour améliorer les conditions de franchissement de la faune.

⁵ Pont Rails : rétablissement du chemin et des déplacements de la faune sous les voies ferrées.

Le scénario B0 est plus contraint du fait de la présence des voies supplémentaires plus au sud calées au TN. Ces voies doivent être franchies via un Pont ROute⁶ (PRO) qui ne pourra pas être implanté dans l'alignement des PRA.

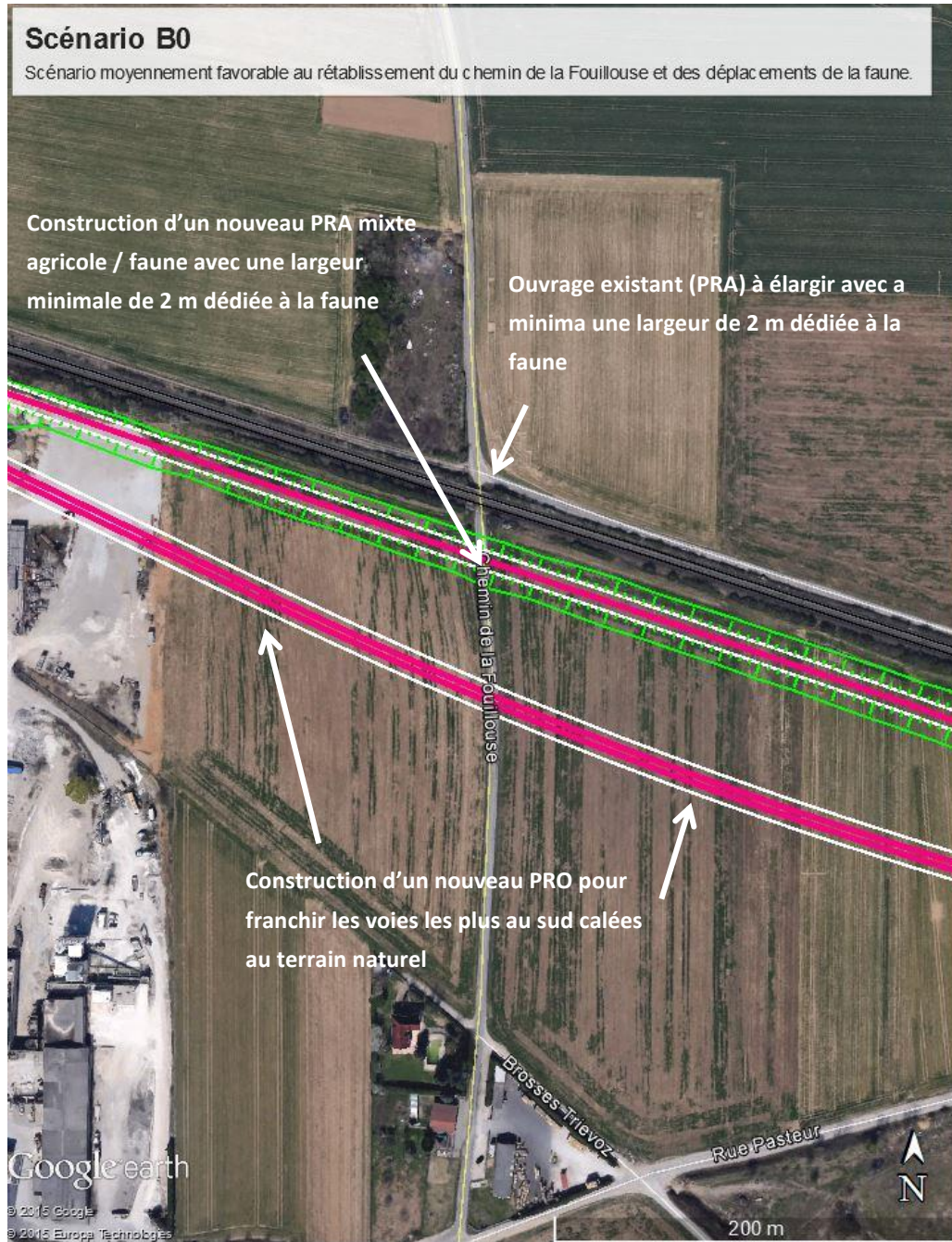


Figure 8 : Scénario B0 - Rétablissement du chemin de la Fouillouse mixte agricole / faune, Source Egis

⁶ Pont ROute : rétablissement du chemin et des déplacements de la faune au-dessus des voies ferrées.

Le dernier scénario avec un double saut-de-mouton est le moins favorable : les voies supplémentaires au sud calées au TN sont plus proche des voies en remblai que dans le scénario B0. Cette proximité d’implantation laisse beaucoup moins de latitude pour le rétablissement du chemin en PRO.

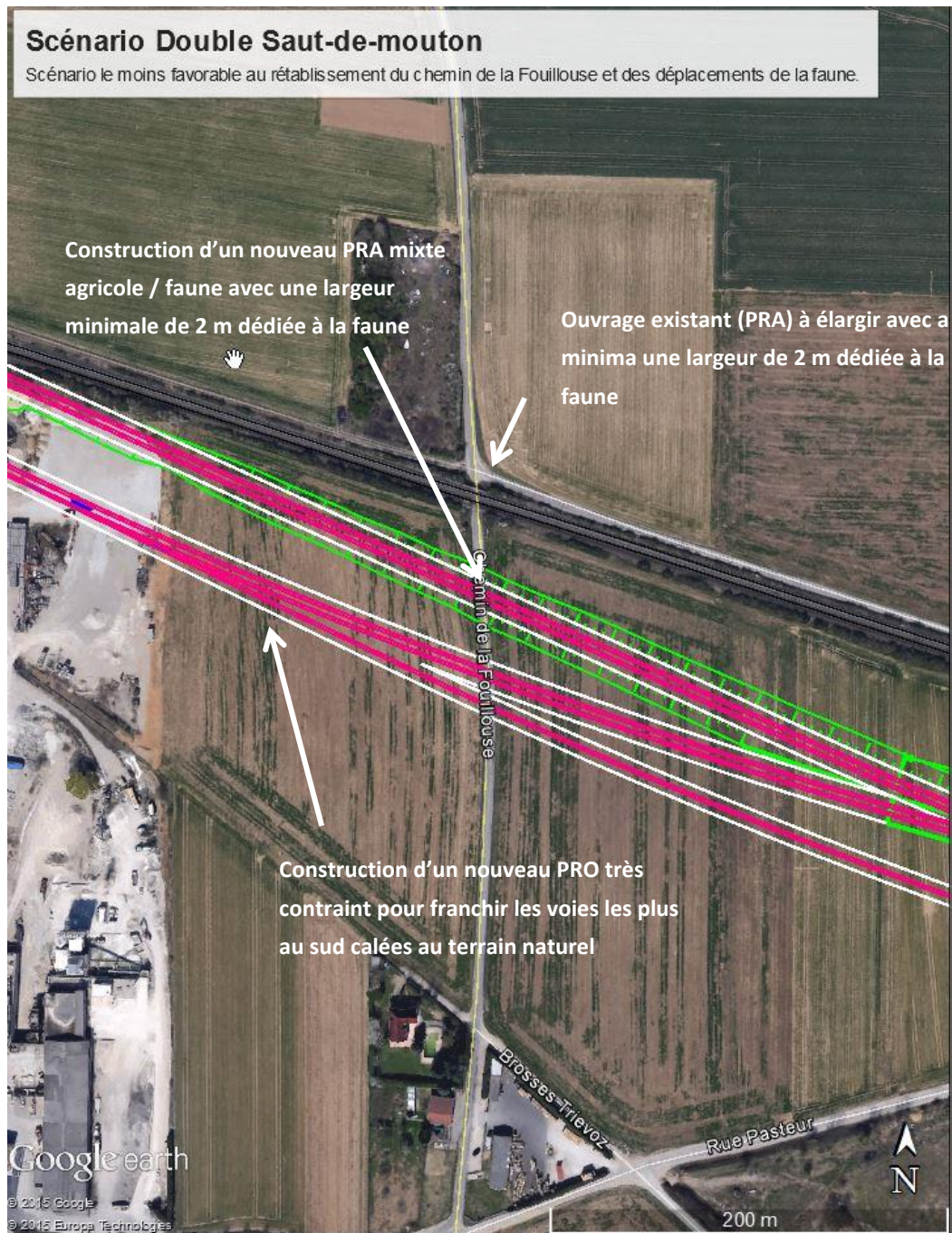


Figure 9 : Scénario Double saut-de-mouton - Rétablissement du chemin de la Fouillouse mixte agricole / faune, Source Egis

Dans tous les cas, les abords du rétablissement mixte agricole / faune seront aménagés : des espèces appétantes propres à améliorer l’attractivité du passage de façon à guider la faune vers les ouvrages le long de

l'infrastructure seront plantées de part et d'autre des voies. En outre, l'objectif étant de guider les espèces cibles et un grand nombre d'autres animaux vers le passage, les aménagements des abords tiendront compte de la présence de ces espèces par la mise en place d'andains constitués de pierre et de souche qui rendent le passage plus attractif pour certains reptiles, insectes et micromammifères.

2.2.2 Corridor SRCE n°2 à remettre en bon état

Au droit du corridor écologique n° 2 (fuseau à remettre en bon état), les infrastructures existantes (A43, nœud autoroutier A43 / A432, LGV Paris – Marseille, RD 306 et RD 318 – Route d'Heyrieux) et le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) rendent le secteur très contraint pour la faune avec de multiples franchissements successifs et rapprochés. La prise en compte du fuseau nécessite ici une concertation avec la DREAL et les autres parties prenantes pour rendre cohérents les aménagements de passages pour la faune sur les infrastructures, condition essentielle à l'atteinte des objectifs de continuité écologique. Dans le cadre d'une démarche structurée par les services de l'État, SNCF Réseau pourrait contribuer à la hauteur de ses impacts.



Figure 10 : Zoom sur corridor écologique n°2, Source SRCE, juillet 2014

2.2.3 Autres mesures pour la faune

Au vu des enjeux faunistiques relevés au cours des études de faisabilités 2013 – 2014, complétés par le diagnostic écologique de juin 2015, des mesures supplémentaires de limitation des impacts du projet sont recommandées pour les oiseaux : Plantation d'une haie écologique (3 rangs) le long du projet sur le linéaire traversant les zones de culture.

La mise en place d'hibernaculum aux abords du projet, habitats de substitution favorables pour l'insolation et pour le repos hivernal des reptiles, est à envisager comme mesure d'accompagnement.

2.3 Les études ultérieures à mener

La suite des études s'attachera :

- À réaliser des inventaires complets sur les habitats, la faune, la flore, les zones humides et les continuités écologiques pour préciser les enjeux et les contraintes pour le projet, notamment en termes de demande de dérogation à la protection stricte des espèces (CNP). Ces inventaires, à réaliser au minimum sur un cycle biologique, ne se cantonneront pas aux emprises travaux du projet mais seront à réaliser au droit d'une aire d'étude qui prendra en compte les enjeux et fonctionnalités écologiques alentours. Au regard de cet état initial affiné, le projet précisera les mesures d'évitement et de réduction. Dans le cas d'impacts résiduels (après évitement et réduction) des mesures compensatoires seront à définir.
- À engager une concertation rapprochée avec la DREAL Rhône-Alpes et les acteurs impliqués ;
- À affiner la question de la prise en compte des corridors écologiques avec les services de l'État et en vérifiant la déclinaison des principes de connexion identifiés par le SRCE au sein des documents locaux d'urbanisme des communes de Saint-Pierre-de-Chandieu et de Grenay ;
- À prendre en compte les espèces exotiques envahissantes comme le Robinier faux-acacia et de l'Aster « américaine » ainsi que l'Ambroisie qui constitue un enjeu important de santé publique en Rhône-Alpes.

Synthèse :

La ligne existante Saint-Fons – Grenay intercepte deux corridors d'importance régionale identifiés au Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de Rhône-Alpes. Ces corridors sont considérés comme à remettre en bon état.

D'après le diagnostic de l'état des connectivités écologiques, effectué en juin 2015 par Egis le long de la voie ferrée existante sur les communes de Saint-Pierre-de-Chandieu et Grenay, les zones nodales potentielles observées sont peu nombreuses et disséminées et les potentialités de déplacement des espèces faunistiques sont en majorité faibles à nulles, sauf pour les reptiles qui se déplacent communément le long des voies ferrées. Le diagnostic effectué sur les connectivités rejoint donc le constat du SRCE dans le sens de la remise en bon état

Au droit du corridor écologique n° 1, un saut-de-mouton est projeté au sud des voies existantes, contraint dans son implantation par la zone urbaine de Saint-Priest à l'ouest et le projet du CFAL à l'est. Le projet ne peut pas éviter le corridor. Afin de limiter l'impact du projet et de prendre en compte le corridor, **l'opportunité du rétablissement du chemin de la Fouillouse pourra être saisie pour rétablir également le passage pour la petite et moyenne faune terrestre** via une banquette dédiée à la faune (2 m de largeur minimum).

Selon les différents scénarios étudiés du saut-de mouton, le rétablissement du chemin et du franchissement du projet par la faune est plus ou moins aisé. Le scénario B4 qui permet de rétablir le chemin et les déplacements de la faune via deux Ponts Rails (PRA) successifs et alignés est le plus favorable.

Au droit du corridor écologique n° 2 (fuseau à remettre en bon état), les infrastructures existantes (A43, nœud autoroutier A43 / A432, LGV Paris – Marseille, RD 306 et RD 318 – Route d'Heyrieux) et le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) rendent le secteur très contraint pour la faune avec de multiples franchissements successifs et rapprochés. La prise en compte du fuseau nécessite ici une concertation avec la DREAL et les autres parties prenantes pour rendre cohérents les aménagements de passages pour la faune sur les infrastructures, condition essentielle à l'atteinte des objectifs de continuité écologique. Dans le cadre d'une démarche structurée par les services de l'État, SNCF Réseau pourrait contribuer à la hauteur de ses impacts.

Au vu des enjeux faunistiques relevés au cours des études de faisabilités 2013 – 2014, complétés par le diagnostic écologique de juin 2015, des mesures supplémentaires sont recommandées pour les oiseaux et les reptiles :

- Plantation d'une haie écologique (3 rangs) le long du projet sur le linéaire traversant les zones de culture ;
- Mise en place d'hibernaculum aux abords du projet, habitats de substitution qui consistent à créer des zones favorables pour l'insolation et pour le repos hivernal des reptiles.

3 L'archéologie préventive

3.1 Les enjeux

La consultation de la base de données de l'Atlas du patrimoine du 09/06/2015 montre que des Zones de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) sont situées aux abords de la ligne existante Saint-Fons – Grenay : Cinq ZPPA se trouvent à moins de 300 m de la voie ferrée dont une qui borde la voie sur la commune de Saint-Priest (Cf. planches cartographiques en annexe n°5.3).

Ces zones de présomption sont définies dans la carte archéologique nationale par le préfet de région (arrêtés de zonage) en fonction des informations scientifiques qui laissent présager la présence de vestiges. Elles ont une portée réglementaire : Les projets d'aménagement affectant le sous-sol qui sont réalisés dans ces zones sont présumés faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à leur réalisation (Article R.523-6 du Code du Patrimoine).

Une collecte de données a été effectuée auprès de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) Rhône-Alpes en juin 2015 afin de :

- Vérifier si la donnée des ZPPA est bien à jour ;
- Collecter des informations supplémentaires sur la présence de site archéologique au titre du livre V, Archéologie, titre II, Archéologie préventive, du code du patrimoine.

Aucun élément supplémentaire n'a été fourni par la DRAC.

3.2 Les mesures et études ultérieures à mener

Au stade des connaissances actuelles et du fait de l'abandon de la variante de voies nouvelles au nord des voies existantes, le projet NFL n'intercepte aucune des ZPPA.

Toutefois, dans les phases ultérieures des études, le dépôt d'un dossier de saisine au titre de l'archéologie préventive devra être envisagé.

Synthèse :

Au stade des connaissances actuelles et du fait de l'abandon de la variante de voies nouvelles au nord des voies existantes, le projet NFL n'intercepte aucune des Zones de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) situées aux abords de la ligne existante Saint-Fons – Grenay. Toutefois, dans les phases ultérieures des études, le dépôt d'un dossier de saisine au titre de l'archéologie préventive devra être envisagé.

4 Les risques technologiques

4.1 Le PPRT des établissements Créalis et SDSP à Saint-Priest

4.1.1 Le projet au droit du PPRT

Au droit des sociétés Créalis et Société du Dépôt de Saint-Priest, implantées sur la partie ouest de la section (ouest de la Gare de Saint-Priest), le projet de mise à 4 voies prévoit (cf. Figure 11 en page 28) :

- D'une part, au sud de la Société Créalis, le réaménagement de 3 voies existantes et, au sud de celles-ci, la création d'une nouvelle voie, toutes destinées à la circulation voyageurs ;
- D'autre part, au nord de la société SDSP, le réaménagement d'un faisceau existant de voies destiné à la circulation fret.

4.1.2 Le PPRT, son zonage et les contraintes pour le projet

La Société du Dépôt de Saint-Priest

La Société du Dépôt de Saint-Priest (SDSP) appartient au groupe RUBIS TERMINAL qui exploite plusieurs dépôts d'hydrocarbures ou de produits chimiques en France.

Sur le site de Saint-Priest, elle exploite des installations de réception, stockage et distribution d'hydrocarbures liquides, sur un site d'une superficie d'environ 4,7 ha exploité depuis 1948 par différentes sociétés pétrolières. Le parc de stockage d'une capacité totale de 94 900 m³ est constitué de 8 réservoirs d'une capacité unitaire variant de 2 800 à 26 190 m³. A noter également la présence de 5 cuves d'éthanol.

Le site SDSP de Saint-Priest est classé SEVESO seuil Haut (SH) et son effectif est de l'ordre de 10 personnes.

La Société Créalis

La société Créalis est une filiale à 100% du groupe DEHON France spécialisé dans le conditionnement et la distribution de fluides frigorigènes pour les métiers du froid et du conditionnement d'air ; pour ce faire, le groupe s'appuie sur sa filiale et également sur un réseau de distribution de 200 dépôts.

Sur le site de Saint-Priest, elle exerce 2 types d'activités sur un site d'environ 4,5 ha exploité depuis 1964 par différentes sociétés du secteur de la chimie :

- L'activité « gaz » de formulation et conditionnement de produits chimiques et en particulier de gaz liquéfiés inflammables ou non (stockage, régénération, réépreuve d'emballages sous pression) ;
- L'activité « antigel » de fabrication d'antigel et de liquides caloporteurs.



Pour ce faire, les produits mis en œuvre sur le site sont :

- Les antigels et liquides de refroidissement (en jerrican, conteneur, fût, grand réservoir vrac, citerne routière) ;
- Les liquides toxiques et/ou inflammables (en conteneur, fûts, citerne routière) ;
- Les fluides frigorigènes et gaz liquéfiés inflammables ou non (citernes routières et récipients gaz).

Sur le site de Saint-Priest, 50 à 70 camions transitent journallement.

Le site Créalis de Saint-Priest est classé SEVESO seuil Haut (SH) et son effectif est de l'ordre d'une centaine de personnes.

Le PPRT Créalis / SDSP de Saint-Priest, son zonage et ses prescriptions

La loi du 30/07/03 relative à la prévention des risques technologiques et à la réparation des dommages, impose l'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) pour les sites classés SEVESO Seuil Haut.

Par conséquent, les sites de Saint-Priest des sociétés Créalis et SDSP font l'objet d'un PPRT qui a été prescrit le 11/12/09 par arrêté préfectoral n°2009-7415 et approuvé le 24/07/15 par arrêté préfectoral DDT_SPAR_2015_07_07_01 ; les documents relatifs à ce PPRT sont disponibles sur le site <http://www.pprtrhonealpes.com/pprt/fiche/34/pprt-saint-priest-crealis-et-sdsp.html>.

Comme le montre la Figure 11 en page 28, les voies ou faisceau à réaménager ainsi que la nouvelle voie à créer recoupent les zones réglementaires définies dans ce PPRT.

Les règles d'urbanisme, figurant dans le règlement du PPRT, relatives aux zones réglementaires qui sont recoupées par le projet sont précisées dans le Tableau 2.

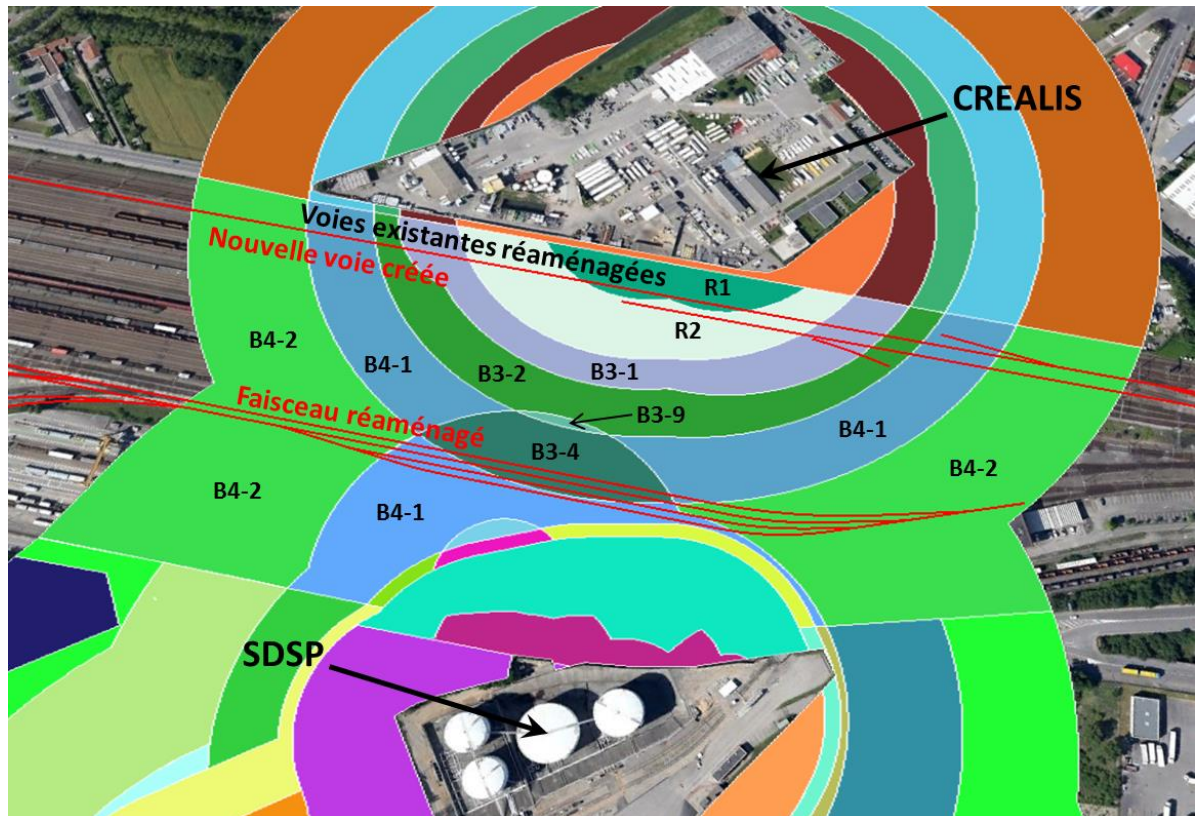


Figure 11 : Zonage règlementaire du PPRT et positionnement du projet, Source Google Earth, DDT et Egis

Zone	Règles d'urbanisme
	<p>Tous les projets sont interdits, à l'exception :</p> <ol style="list-style-type: none"> des constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, sans qu'elles puissent recevoir des personnes de façon permanente ; <p>Les infrastructures nouvelles sont exclues de cette définition en zone R1, elles sont donc interdites.</p>
R1	<ol style="list-style-type: none"> des aménagements non vulnérables et n'abritant aucune personne, même ponctuellement (ex. : murs, clôtures) ; des travaux et des aménagements des voies ferroviaires permettant de réduire la vulnérabilité ; des travaux et des aménagements rendus nécessaires par l'entretien, la maintenance, la modernisation et la mise aux normes des voies ferroviaires ; de la reconstruction après sinistre, pour des sinistres causés par des aléas autres que ceux traités par le PPRT.

Zone	Règles d'urbanisme
R2	<p>Tous les projets sont interdits, à l'exception :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. des infrastructures de desserte de la zone d'activité concernée par le périmètre d'exposition aux risques ; 2. des constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, sans qu'elles puissent recevoir des personnes de façon permanente ; <p>Les infrastructures nouvelles autres que destinées à la desserte de la zone d'activité concernée par le périmètre d'exposition aux risques sont exclues de cette définition en zone R2, elles sont donc interdites.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. des aménagements non vulnérables et n'abritant aucune personne, même ponctuellement (exemple : murs, clôtures) ; 4. des travaux et des aménagements des voies ferroviaires permettant de réduire la vulnérabilité ; 5. des travaux et des aménagements rendus nécessaires par l'entretien, la maintenance, la modernisation et la mise aux normes des voies ferroviaires ; 6. de la reconstruction après sinistre, pour des sinistres causés par des aléas autres que ceux traités par le PPRT.
B3-1	<p>Tous les projets sont interdits, à l'exception :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. des constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, sans qu'elles puissent recevoir des personnes de façon permanente (sauf pour les projets autorisés au point 8) ; 2. des constructions d'infrastructures nouvelles, notamment pour permettre le passage des trains de voyageurs ;
B3-2	<ol style="list-style-type: none"> 3. de l'aménagement des voies existantes pour permettre le passage des trains de voyageurs ; 4. des aménagements non vulnérables et n'abritant aucune personne, même ponctuellement (exemple : murs, clôtures) ;
B3-4	<ol style="list-style-type: none"> 5. des travaux et des aménagements des voies ferroviaires permettant de réduire la vulnérabilité ; 6. des travaux et des aménagements rendus nécessaires par l'entretien, la maintenance, la modernisation et la mise aux normes des voies ferroviaires ;
B3-9	<ol style="list-style-type: none"> 7. de la reconstruction après sinistre, pour des sinistres causés par des aléas autres que ceux traités par le PPRT ; 8. des projets dédiés à l'activité ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage du gestionnaire du domaine public ferroviaire, ou sous maîtrise d'ouvrage d'un tiers bénéficiant d'un titre d'occupation du domaine public ferroviaire ; les locaux dédiés au repos de personnels sont toutefois interdits.
B4-1	<p>Tous les projets sont interdits, à l'exception :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. des constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, sans qu'elles puissent recevoir des personnes de façon permanente (sauf pour les projets autorisés au point 8) ; 2. des constructions d'infrastructures nouvelles, notamment pour permettre le passage des trains de voyageurs ; 3. de l'aménagement des voies existantes pour permettre le passage des trains de voyageurs ;
B4-2	<ol style="list-style-type: none"> 4. des aménagements non vulnérables et n'abritant aucune personne, même ponctuellement (ex. : murs, clôtures) ; 5. des travaux et des aménagements des voies ferroviaires permettant de réduire la vulnérabilité ; 6. des travaux et des aménagements rendus nécessaires par l'entretien, la maintenance, la modernisation et la mise aux normes des voies ferroviaires ; 7. de la reconstruction après sinistre, pour des sinistres causés par des aléas autres que ceux traités par le PPRT ; 8. des projets dédiés à l'activité ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage du gestionnaire du domaine public ferroviaire, ou sous maîtrise d'ouvrage d'un tiers bénéficiant d'un titre d'occupation du domaine public ferroviaire.

Tableau 2 : Prescriptions du règlement du PPRT des sites Créalis et SDSP de Saint-Priest

Les contraintes pour le projet

Compte tenu des zones recoupées et des règles d'urbanisme associées :

- **Le réaménagement des 3 voies existantes destinées à la circulation des voyageurs au sud du site Créalis est autorisé** (car entrant dans le champ des exceptions mentionnées dans le règlement pour les zones R1 et R2 : *à l'exception ... « des travaux et des aménagements rendus nécessaires par l'entretien, la maintenance, la modernisation et la mise aux normes des voies ferroviaires »*) ;
- **La création d'une nouvelle voie destinée à la circulation des voyageurs** (par changement de destination d'une voie de garage du faisceau de triage) **au sud du site Créalis n'est pas autorisée** (car entrant dans le champ des interdictions strictes mentionnées dans le règlement pour les zones R1 et R2 : *« Les infrastructures nouvelles sont exclues de cette définition en zone R1 (et R2), elles sont donc interdites »*) ;
- **Le réaménagement du faisceau existant de voies destinées à la circulation fret au nord du site SDSP est autorisé** (car entrant dans le champ des exceptions mentionnées dans le règlement pour les zones B3 et B4 : *à l'exception ... « des travaux et des aménagements rendus nécessaires par l'entretien, la maintenance, la modernisation et la mise aux normes des voies ferroviaires »* et *« des projets dédiés à l'activité ferroviaire, sous maîtrise d'ouvrage du gestionnaire du domaine public ferroviaire, ou sous maîtrise d'ouvrage d'un tiers bénéficiant d'un titre d'occupation du domaine public ferroviaire ; les locaux dédiés au repos de personnels sont toutefois interdits »*).

Les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Technologiques des sites Créalis et SDSP de Saint-Priest pour les zones R1 et R2 (recoupées par le projet) ne permettent pas la création de la nouvelle voie (ou 4ème voie) destinée à la circulation des voyageurs au sud du site Créalis ; le PPRT constitue donc une contrainte forte pour le projet.

4.1.3 La connaissance du risque et des solutions déjà étudiées

La rencontre des services instructeurs du 16/06/15

Le 16/06/15 une rencontre a été organisée avec les services instructeurs, DDT et DREAL, en vue de leur présenter le projet et d'avoir un premier avis sur sa « faisabilité règlementaire » (cf. CR de réunion en annexe 5.4.1 en page 51) ; les principaux éléments ressortant de cette rencontre sont précisés ci-après.

Après une présentation du projet et des contraintes liées au PPRT par SNCF Réseau et Egis, les services instructeurs ont indiqué que :

- Pendant l'élaboration du PPRT des mesures complémentaires (financées par Créalis) et supplémentaires (cofinancées par Créalis, l'Etat et les Collectivités) ont été actées (pour certaines, déjà mise en œuvre). Compte tenu de configuration du site et des installations de Créalis, il n'existe donc pas, pour les services instructeurs, de possibilité de réduction des risques à la source supplémentaire ;
- De ce fait et compte tenu des phénomènes dangereux retenus pour le PPRT – notamment BLEVE⁷ de Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL) et de l'intensité des effets attendus (effets thermiques instantanés et effets de surpression à plus de 2 t / m²) :
 - ✓ les solutions de confinement de la voie nouvelle sont à proscrire car considérées comme inefficaces par les services instructeurs ;
 - ✓ les solutions d'enterrement de la voie nouvelle sont envisageables ;
- Toutefois, compte tenu du coût potentiel des solutions d'enterrement et du rapport investissement / bénéfice associé, du point de vue des services instructeurs, la solution la plus pertinente semblerait être une expropriation de Créalis avec ou sans relocalisation. Par conséquent, il est donc nécessaire de mener une étude permettant d'évaluer le coût d'une expropriation et de le comparer au coût des solutions d'enterrement.
 - ⇒ Rmq : A noter qu'une relocalisation sur un autre site, sera difficile étant donné le statut de l'établissement (SEVESO seuil Haut), les caractéristiques de l'activité à déplacer (réception, stockage, reconditionnement de Gaz de Pétrole Liquéfié et de produits chimiques) et le nombre d'emplois concernés (de l'ordre d'une centaine).
- Une rencontre avec Créalis pourrait être organisée, notamment pour recueillir sa vision à moyen et long terme de son activité, la DDT étant prête à participer à cette rencontre.

⁷ Le **BLEVE** (acronyme de l'anglais : « Boiling Liquid Expanding Vapor explosion ») peut être défini comme une vaporisation violente à caractère explosif consécutif à la rupture d'un réservoir contenant un liquide à une température significativement supérieure à sa température d'ébullition à la pression atmosphérique. Le Bleve peut survenir avec tout liquide, inflammable ou non, lorsqu'il est chauffé et contraint dans une enceinte fermée.

La rencontre de Créalis du 03/09/15

La rencontre de Créalis a eu lieu sur le site de Saint-Priest le 03/09/15 (cf. CR de réunion en annexe 5.4.2 en page 53).

Cette rencontre a permis de mettre en évidence que les activités « à risque » de Créalis sur son site de Saint-Priest sont :

- L'activité de stockage / logistique, associée à un nombre important de capacités de stockage aériennes et 3 capacités de stockage enterrées de liquides inflammables (les capacités unitaires étant importantes et pouvant aller jusqu'à 150 m³), à l'origine d'effets thermiques essentiellement ;
- Les ateliers de conditionnement de diméthyléther (DME), de liquides inflammables et de gaz liquéfiés inflammables (ateliers C, D et E entourés en rouge sur la Figure 12), à l'origine d'effets thermiques et de surpression (notamment liés à des phénomènes dangereux de type incendie ou BLEVE). Les éléments à l'origine des rayons définis dans le cadre du PPRT et recoupant le projet (cf. Figure 12).

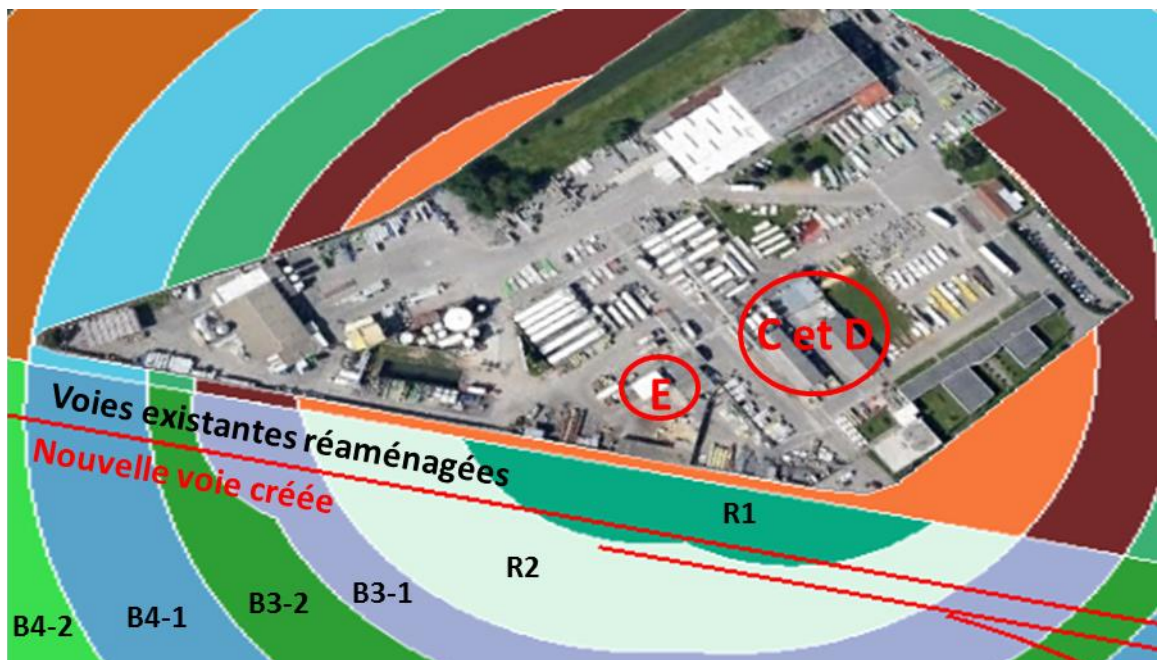


Figure 12 : Ateliers à risques de Créalis à l'origine des zones définies dans le PPRT, Source Google Earth, DDT et Egis

A ce stade, aucune information plus précise n'a pu être obtenue auprès de Créalis sur les équipements à l'origine de ces effets.

Créalys a par ailleurs précisé, au cours de cette rencontre, que :

- Durant la phase d'élaboration du PPRT, des mesures complémentaires / supplémentaires de réduction des risques ont été proposées et actées (à l'initiative de Créalys ou à la demande des services instructeurs) de manière à réduire les zones impactées par le PPRT de manière significative, notamment au nord du site ;
- A ce jour, aucune étude technico-économique relative à la limitation des risques au sud du site (au droit des voies ferrées existantes et de la voie projetée) ayant pour objectif la diminution des rayons du PPRT (R1 et R2 a minima) n'a été réalisée. Cette étude n'a jamais été demandée par l'Administration de tutelle, que ce soit dans le cadre des mises à jour de l'étude de dangers ou de l'élaboration du PPRT.

4.1.4 Les solutions potentielles et études ultérieures à mener

Ainsi après échanges avec les services instructeurs et Créalys et compte tenu des éléments à notre disposition à ce jour, **les solutions envisageables pour « sortir » la 4^{ème} voie des zones R1 et R2 du PPRT sont :**

- **Solution 1 - La protection de la voie projetée (enfouissement) pour garantir l'absence d'augmentation de la vulnérabilité ;**
 - ⇒ Rmq : Cette solution, très lourde, permettrait seulement de protéger la voie projetée alors que des mesures supplémentaires de réduction à la source (sur les équipements à l'origine du risque) permettrait également de protéger les voies existantes. Par ailleurs sa faisabilité n'est pas avérée compte tenu notamment de ses répercussions sur la géométrie du projet.
- **Solution 2 - La réduction des zones R1 et R2 à l'aide de mesures de réduction à la source sur les installations de Créalys pouvant aller jusqu'à leur suppression par expropriation de Créalys (avec ou sans relocalisation) ;**
 - ⇒ Rmq : Créalys a indiqué, lors de la rencontre du 03/09/15, que la réduction des rayons définis dans le cadre du PPRT génèrerait une limitation du développement industriel du site qui pourrait aller jusqu'à la mise en péril de la viabilité de l'entreprise et n'est donc pas envisageable de leur point de vue.
 - ⇒ Rmq : Créalys a également indiqué, lors de la rencontre du 03/09/15, que le déménagement du site est une éventualité ultime que l'on ne peut exclure mais que, outre son coût, se heurte à une problématique sociale et à l'obtention des autorisations administratives obligatoires pour la création d'un nouveau site SEVESO Seuil Haut.

Il convient donc de mener des études technico-économiques complémentaires sur ces solutions potentielles. Pour la Solution 2, la collaboration de Créalys est impérative.



Dans le cas de la solution 2, le périmètre de l'étude à réaliser reste à définir et devra faire l'objet d'une seconde rencontre SNCF Réseau / CREALIS (après réflexion des deux parties) qui devra aborder :

- Les objectifs de l'étude (« cahier des charges ») ;
- Les modalités de réalisation et suivi de l'étude ;
- Les moyens mis en œuvre ;
- Les délais de réalisation ;
- Les modalités d'implication de l'Administration (Préfecture, DREAL, DDT).

Synthèse

Le réaménagement du faisceau fret et des 3 voies voyageurs existantes, ainsi que la 4^{ème} voie voyageurs à créer recoupent les zones réglementaires définies dans le PPRT des sites Créalis et SDSP de Saint-Priest (classés SEVESO Seuil Haut).

Les prescriptions du PPRT des sites Créalis et SDSP de Saint-Priest :

- Autorisent le réaménagement du faisceau existant de voies fret au nord du site SDSP ;
- Autorisent le réaménagement des 3 voies voyageurs existantes au sud du site Créalis ;
- **N'autorise pas la création de la 4^{ème} voie voyageurs au sud du site Créalis.**

Après échanges avec les services instructeurs et Créalis et compte tenu des éléments à notre disposition à ce jour, les solutions envisageables pour « sortir » la 4^{ème} voie des zones R1 et R2 du PPRT sont :

- Solution 1 - La protection de la voie projetée (enfouissement) pour garantir l'absence d'augmentation de la vulnérabilité ;
- Solution 2 - La réduction des zones R1 et R2 à l'aide de mesures de réduction à la source sur les installations de Créalis pouvant aller jusqu'à leur suppression par expropriation de Créalis (avec ou sans relocalisation).

Le PPRT (et notamment ses zones R1 et R2) constitue donc une contrainte forte pour le projet ; il convient donc de mener des études technico-économiques complémentaires sur les solutions potentielles envisageables (pour la seconde en collaboration avec Créalis) en vue de réduire, voire de supprimer ces zones R1 et R2.

4.2 La ZPR de la ZAC des Lumières à Saint-Priest

4.2.1 Le projet au droit de la ZAC des Lumières

Au droit de la ZAC des lumières, implantée sur la partie est de la section (à l'est de la Gare de Saint-Priest), le projet de mise à 4 voies de la ligne existante prévoyait, au stade des études de faisabilité 2013-2014, deux variantes pour l'implantation de 2 nouvelles voies destinées à la circulation voyageurs : au sud ou au nord.

Toutefois, la prise en compte de l'enjeu majeur du captage d'alimentation en eau potable (AEP) des Quatre Chênes rend aujourd'hui caduque la variante nord (cf. § 1 - Le captage AEP des Quatre Chênes et ses périmètres de protection en pages 6 et suivantes).

Compte tenu de l'exclusion de la variante nord, nous examinerons uniquement la variante sud (cf. Figure 14).

4.2.2 La ZPR de la ZAC des lumières et les contraintes pour le projet

La ZPR actuelle de la ZAC des lumières

La ZAC des lumières est associée à une Zone de Protection Rapprochée (ZPR) inscrite au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Priest ; les conditions de gestion du risque dans cette zone sont donc règlementées via le PLU (sur la base du porter à connaissance transmis par les services de l'Etat au Maire).

La ZPR est liée à deux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (de type entrepôts de logistique) soumises à Autorisation et exploitées par :

- D'une part, à l'ouest de la zone, la société COFRISSET (Comptoir Frigorifique du sud-est), distributeur mondial de matériel, équipements, pièces de rechange pour le froid commercial, industriel et la climatisation ;
- D'autre part, à l'est de la zone, la société SCI INS (aménageur logistique), dont les entrepôts logistiques sont occupés par les sociétés RG SAFETY, E-PROLOG, L'EBENOID, GEODIS.

Les effets associés à cette ZPR sont des effets thermiques générés en cas d'incendies généralisés des entrepôts visibles sur la Figure 14.

Le PLU actuellement en vigueur de Saint-Priest interdit dans le périmètre de cette ZPR « *la création de nouveaux axes de communication ferroviaire ou routière, non confinés et non protégés, sauf lorsqu'une étude particulière montre qu'il existe d'autres solutions apportant une protection au moins équivalente* ».

Comme le montre la Figure 13 page suivante, les voies existantes se trouvent actuellement en dehors du périmètre de la ZPR (à environ 10 m pour la voie la plus au nord et 13 m pour la voie la plus au sud).

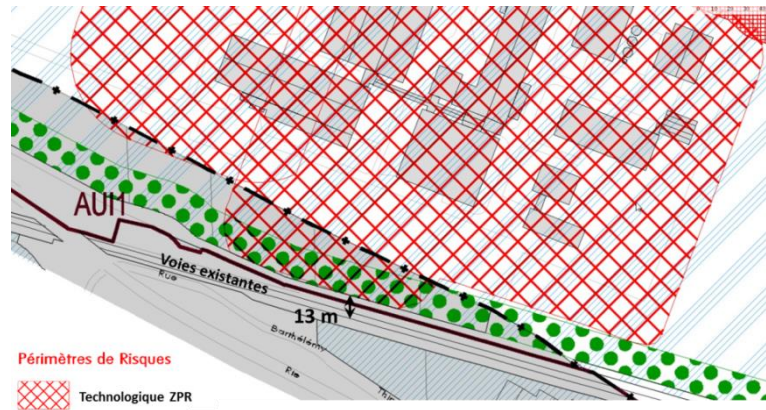


Figure 13 : Périmètre de la ZPR de la ZAC des lumières de Saint-Priest, Source PLU

Considérant que les **deux nouvelles voies à créer** se trouveront au sud des voies existantes, elles **seront également en dehors de ce périmètre** (cf. Figure 14).



Figure 14 : Positionnement des nouvelles voies à créer au droit de la ZPR de la ZAC des lumières, Source Google Earth et Egis



L'évolution potentielle de la ZPR de la ZAC des lumières

D'après les informations transmises par la DREAL lors de la rencontre du 16/05/15 (dont l'objet était également d'obtenir des données sur la ZAC des lumières), le périmètre de la ZPR inscrit au PLU pourrait évoluer dans les prochaines années.

Cette évolution potentielle est liée au fait que l'évaluation des risques générés par COFRISSET et les sociétés implantées dans les entrepôts logistiques de SCI INS (RG SAFETY, E-PROLOG, L'EBENOID, GEODIS) est en cours de mise à jour (porter à connaissance à finaliser d'ici le 31/12/2015). Cette mise à jour est liée à :

- D'une part, une diminution des quantités de produits stockés pris en compte pour les phénomènes d'incendie généralisés retenus pour la définition du périmètre de la ZPR (sachant qu'elle pourrait, a priori, être à l'origine d'une réduction du périmètre initialement retenu) ;
- D'autre part, la prise en compte de la nouvelle nomenclature ICPE parue le 1^{er} juin 2015 (sachant qu'elle pourrait, a priori, être à l'origine d'une augmentation du périmètre initialement retenu du fait du classement potentiel de nouveaux produits jusqu'alors non classés).

Néanmoins à ce stade, il n'est pas possible de savoir si ce périmètre augmentera ou diminuera.

Les contraintes pour le projet

Considérant son périmètre actuel, **la ZPR de la ZAC des lumières ne constitue donc pas une contrainte pour le projet.**

4.2.3 Les études ultérieures à mener

Compte tenu de l'absence de contrainte pour le projet, aucune étude complémentaire particulière n'est préconisée à ce stade. Néanmoins, il conviendra de suivre l'évolution ultérieure de cette zone, suite aux dépôts des porter à connaissance des deux sociétés à l'origine du risque (prévus fin 2015) et à l'instruction de ces derniers par la DREAL.

Synthèse

Les deux nouvelles voies à créer au droit de la ZAC des lumières se trouvent à proximité de la Zone de Protection Rapprochée (ZPR) définie dans le PLU de Saint-Priest sans la recouper.

Considérant son périmètre actuel, **la ZPR de la ZAC des lumières ne constitue donc pas, à ce stade des études, une contrainte pour le projet ; néanmoins, il conviendra d'être vigilant sur l'évolution potentielle de ce périmètre dans les années à venir (porter à connaissance en cours).**

4.3 Le site de La Dauphinoise à Saint-Pierre-de-Chandieu

4.3.1 Le projet au droit du site de La Dauphinoise

Au droit du site de la Dauphinoise, implanté sur la commune de Saint-Pierre-de-Chandieu, le projet NFL prévoit la création de 2 nouvelles voies destinées à la circulation de voyageurs de part et d'autre des voies existantes (cf. Figure 15 ci-dessous). Deux tracés sont envisagés à ce stade des études pour la nouvelle voie créée au sud comme représenté sur la sur la Figure 15 ci-dessous.

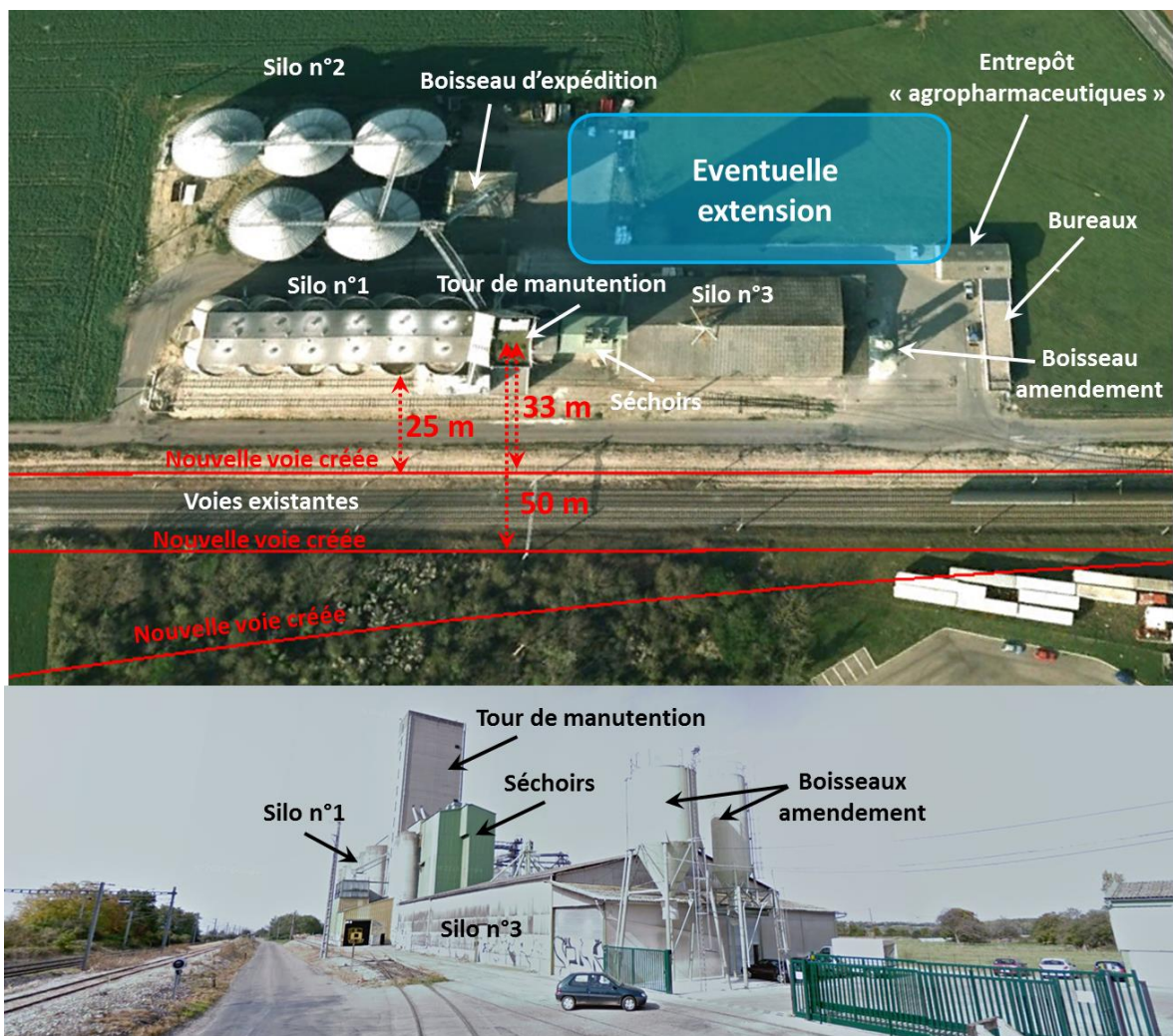


Figure 15 : Positionnement des nouvelles voies à créer au droit du site de La Dauphinoise, Source Google Earth et Egis

4.3.2 Les risques générés par le site Dauphinoise et les contraintes pour le projet

Le Groupe Dauphinoise

Le Groupe Dauphinoise est un groupe coopératif agricole historiquement ancré dans le bassin isérois et aujourd'hui présent sur une majeure partie de la région Rhône-Alpes et en Saône-et-Loire. Son périmètre d'action

s'étend plus largement sur le quart sud-est de la France par le biais de multiples partenariats économiques, commerciaux et industriels.

Avec près de 1 300 salariés et des milliers d'agriculteurs avec qui il travaille en lien étroit, le Groupe Dauphinoise est un acteur important du paysage économique régional. Le Groupe collecte et commercialise près de 400 000 tonnes de production végétale auprès des industriels de l'alimentation humaine et animale en France, en Europe et dans l'aire méditerranéenne. Au total il exploite 86 silos dont 60 silos collecteurs et 26 silos de traitement et d'expédition.

Le site de Saint-Pierre-de-Chandieu, les risques et périmètres associés

Le site de Saint-Pierre-de-Chandieu, classé sous le régime de l'Autorisation au titre des ICPE, est actuellement autorisé à exploiter :

- 2 silos verticaux (silo n°1 et n°2) associés à 1 tour de manutention, 3 séchoirs et 1 boisseau d'expédition (récipient de forme cylindrique destiné à mesurer les matières sèches) ;
- 1 silo à plat « horizontal » (silo n°3) actuellement non exploité et qui ne le sera a priori plus dans le futur.

Avec une collecte de l'ordre de 20 000 t/an, une capacité de stockage maximale de 48 000 t et une rotation de 1,5, la production annuelle totale du site est d'environ 70 000 t/an.

Notons que le Groupe Dauphinoise projette d'augmenter son activité sur le site et de mettre en place un nouveau silo vertical de capacité similaire au silo n°2 existant (cf. éventuelle extension sur la Figure 15).

Les phénomènes dangereux associés aux activités exercées sur le site de Saint-Pierre-de-Chandieu sont essentiellement des incendies ou des explosions de poussières.

De manière à appréhender au mieux les risques générés par les installations implantées sur le site, une rencontre a eu lieu le 07/10/15 sur le site avec le Directeur technique, le responsable du silo et d'une chargée de projet, suivant notamment la réalisation des dossiers de demande d'autorisation et des études de dangers.

Cette rencontre a permis d'identifier les périmètres d'isolement et de dangers associés à l'exploitation du site. Ces périmètres et les voies ferrées existantes sont représentés sur les figures en pages suivantes [source : documents remis par la Dauphinoise le 07/10/15].

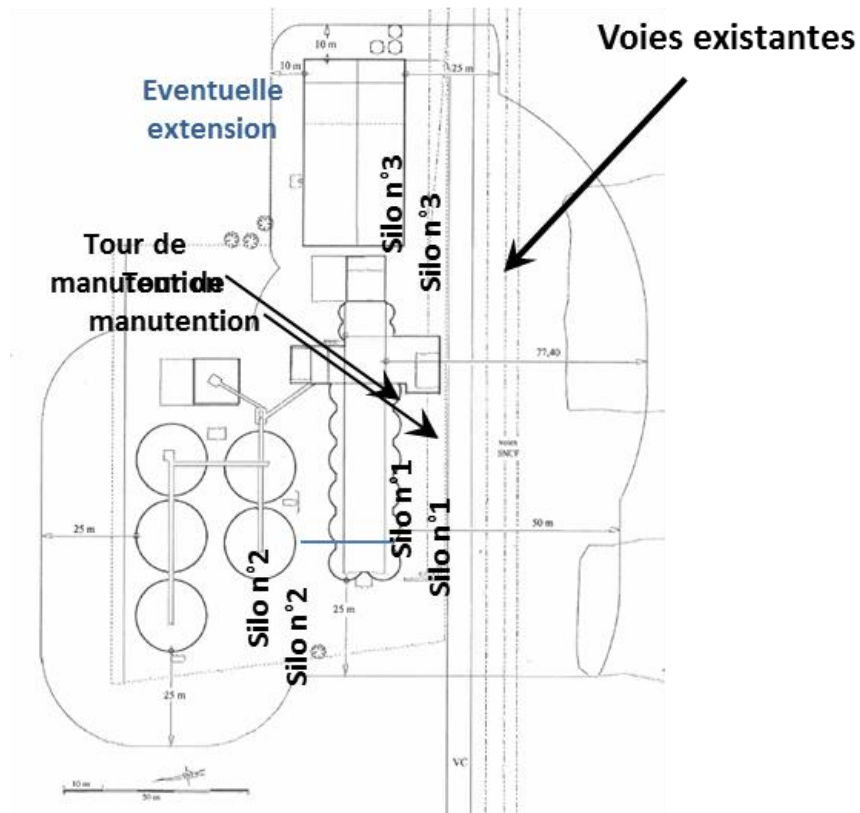


Figure 16 : Site Dauphinoise – Distances « enveloppe » d'isolement réglementaire

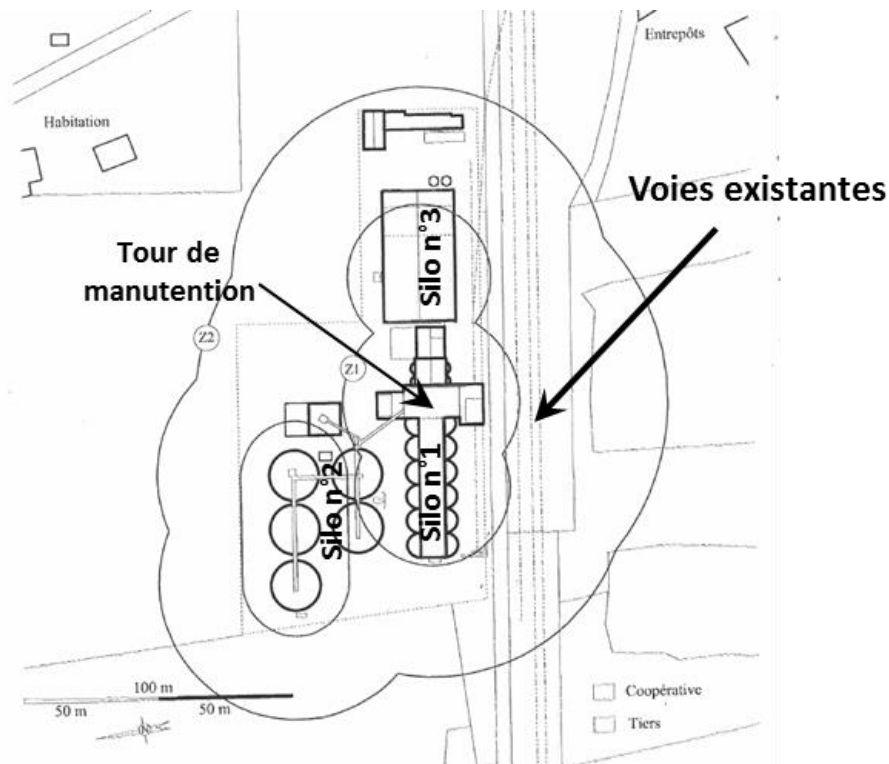


Figure 17 : Site Dauphinoise – Distances « enveloppe » des effets de surpression

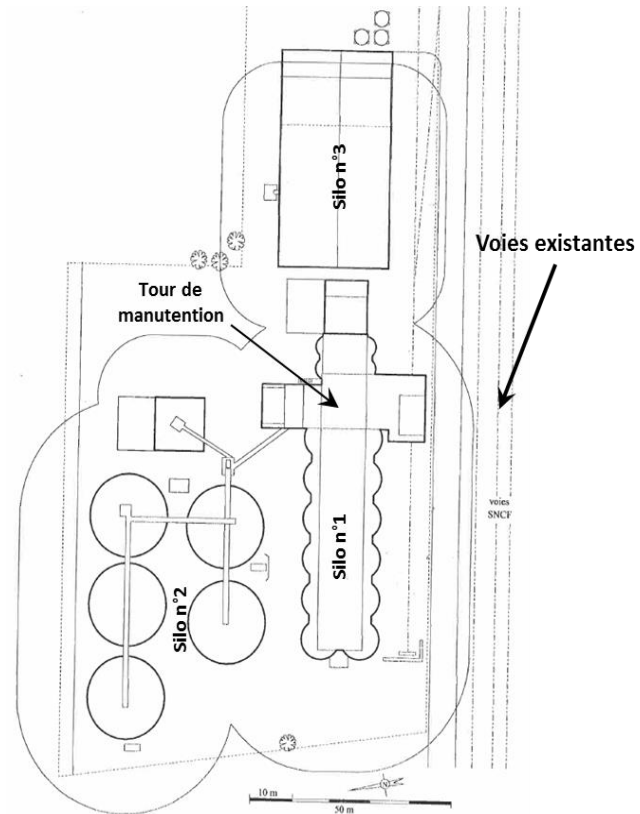


Figure 18 : Site Dauphinoise – Distances « enveloppe » des zones de projection

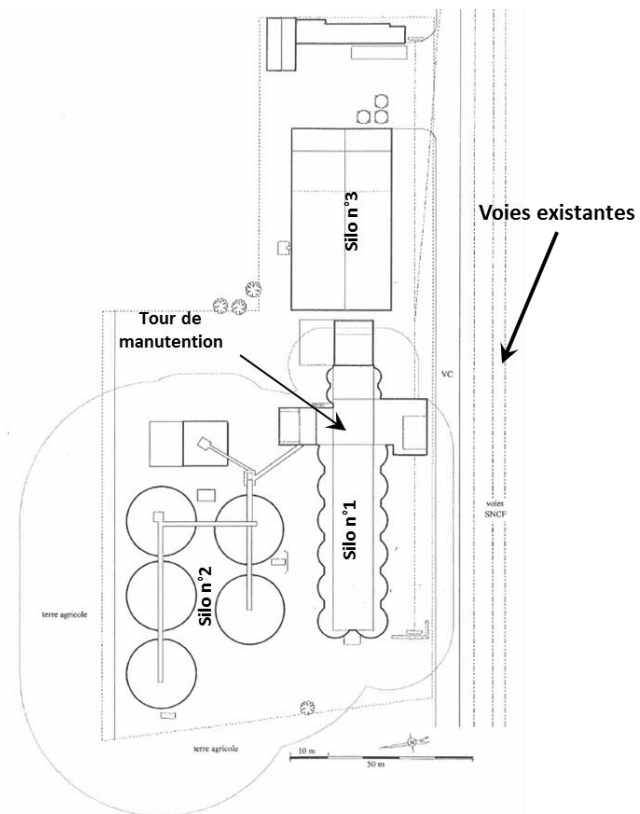


Figure 19 : Site Dauphinoise – Distances « enveloppe » des zones d’effondrement

Les périmètres de danger correspondant aux distances « enveloppe » (puisque correspondant au phénomène dangereux majeur retenu dans le cadre de l'étude de dangers du site Dauphinoise) sont précisés dans le Tableau 3 ci-dessous ; la dernière colonne précise l'inclusion ou pas des nouvelles voies projetées dans ces périmètres.

Périmètre	Distance maximale	Positionnement des voies à créer (cf. Figure 15 en page 38)
Périmètre d'isolement réglementaire *	Silo n°3 = 25 m Tour de manutention = 77,40 m Silo n°1 : 50 m	Voie nord : 25 m / bord tour → incluse dans le périmètre Voie sud : 50 m / bord tour → incluse dans le périmètre
Distances « enveloppe » des effets de surpression (explosion dans la tour de manutention)	Z1 = 35 m (effets mortels) Z2 = 92 m (effets irréversibles)	Voie nord : 33 m / centre de la tour → incluse dans la Z1 Voie sud : 50 m / centre de la tour → incluse dans la Z2
Distances « enveloppe » des zones de projection	Silo n°1 : 20 m Tour de manutention : 20 m Silo n°3 = 15 m	Voie nord : 25 m / bord du silo n°1 et tour → non incluse Voie sud : au-delà des voies existantes → non incluse
Distances « enveloppe » des zones d'effondrement	Silo n°1 : 20 m Tour de manutention : 20 m	Voie nord : 25 m / bord du silo n°1 et tour → non incluse Voie sud : au-delà des voies existantes → non incluse

Tableau 3 : Distances d'isolement et de dangers associées au site Dauphinoise de Saint-Pierre-de-Chandieu

* Périmètre d'isolement prévu par l'arrêté ministériel du 29/03/04 relatif à la prévention des risques présentés par les silos de céréales, de grains, de produits alimentaires ou de tout autre produit organique dégageant des poussières inflammables (dit arrêté silo).

D'après les informations transmises lors de la rencontre du 07/10/15, le projet d'extension du Groupe Dauphinoise à l'est du silo n°2 (cf. Figure 15 en page 38), potentiellement réalisé avant 2030, ne sera pas à l'origine d'un périmètre d'isolement ou de distances d'effet supérieurs à ceux existant puisque les cellules projetées n'auront pas des volumes supérieurs aux cellules existantes du silo n°2.

Les contraintes pour le projet

Compte tenu des éléments présentés ci-avant, **les nouvelles voies projetées** :

- Sont incluses dans le périmètre d'isolement prévu par l'arrêté silo, tout comme les voies existantes ;
- **Sont incluses dans les périmètres de dangers liés aux effets de surpression en cas d'explosion de poussières dans la tour de manutention** (phénomène dangereux retenu dans l'étude de dangers du site) :
 - ✓ dans le périmètre Z1, pour la voie nord, alors que les voies existantes ne le sont pas ;
 - ✓ dans le périmètre Z2, pour la voie sud, tout comme les voies existantes ;
- Ne sont pas incluses dans les périmètres de dangers des zones de projection ;
- Ne sont pas incluses dans les périmètres de dangers des zones d'effondrement.

Notons que la notion de périmètre d'isolement prévue par l'arrêté silo du 29 mars 2004, s'applique en cas de demande d'autorisation d'exploiter un nouveau silo (nouvelles capacités de stockage et tour de manutention) tel que précisé ci-après. Ce périmètre ne constitue donc pas une contrainte directe pour le projet.

Article 6 de l'arrêté du 29 mars 2004

Pour les nouvelles installations, la délivrance de l'autorisation d'exploiter est subordonnée à l'éloignement des capacités de stockage (à l'exception des boisseaux visés à l'article 1er du présent arrêté) et des tours de manutention :

- *Par rapport aux habitations, aux immeubles occupés par des tiers, aux immeubles de grande hauteur, aux établissements recevant du public, aux voies de communication dont le débit est supérieur à 2 000 véhicules par jour, aux voies ferrées sur lesquelles circulent plus de 30 trains de voyageurs par jour, ainsi qu'aux zones destinées à l'habitation par des documents d'urbanisme opposables aux tiers. Cette distance est alors au moins égale à 1,5 fois la hauteur des capacités de stockage et des tours de manutention sans être inférieure à une distance minimale. Cette distance minimale est de 25 m pour les silos plats et de 50 m pour les silos verticaux.*
- *Par rapport aux voies ferrées sur lesquelles circulent moins de 30 trains de voyageurs par jour et aux voies de communication dont le débit est inférieur à 2 000 véhicules par jour (sauf les voies de desserte de l'établissement). Cette distance est au moins égale à 10 m pour les silos plats et à 25 m pour silos verticaux.*

Concernant les périmètres de dangers liés aux effets de surpression, d'après le SPAR (Service Planification Aménagement Risques) de la DDT du Rhône :

- Un courrier du Préfet du Rhône en date du 25/06/02 a été adressé à la commune de Saint-Pierre-de-Chandieu accompagné de plans de référence reprenant des zones de risque d1 et d0 définies autour des installations de la Dauphinoise ;
- Ces zones de risques n'ont a priori pas été reprises dans le document d'urbanisme de la commune actuellement en vigueur (document aujourd'hui en cours de révision) car ce dernier ne fait état d'aucune prescription spécifique relative aux risques générés par l'exploitation des silos de la Dauphinoise.

Par conséquent, **les périmètres de dangers liés aux effets de surpression** n'ont pas, à ce jour, été inscrit dans les documents d'urbanisme. Ils ne font donc pas l'objet de prescriptions de maîtrise de l'urbanisation et **n'interdisent pas la création de nouvelles voies ferroviaires.**

Néanmoins, si la révision du PLU s'oriente vers l'inscription de ces périmètres de dangers assortie de prescriptions de maîtrise de l'urbanisation, le projet pourrait être contraint dans ce secteur et conduirait à un élargissement entièrement côté sud.

Le site de la Dauphinoise constitue donc, aujourd'hui, **une contrainte plutôt faible mais qu'il conviendra de surveiller dans les années à venir.**

NB : Par ailleurs, même sans inscription au PLU des périmètres de dangers, l'ajout de 2 voies sera à l'origine d'une augmentation du nombre de personnes à prendre en compte en cas de mise à jour de l'étude de dangers du site de la Dauphinoise. Ceci pourrait être considéré comme une contrainte forte pour la DREAL, car augmentant la vulnérabilité du secteur.



4.3.3 Les études ultérieures à mener

A ce stade, aucune étude complémentaire particulière n'est préconisée. Néanmoins, il conviendra de suivre l'évolution du PLU de la commune de Saint-Pierre-de-Chandieu pour anticiper toute inscription des périmètres de dangers de la Dauphinoise.

Synthèse

Au niveau du secteur de Saint-Pierre-de-Chandieu, les deux nouvelles voies à créer se trouvent à proximité des installations du site du Groupe Dauphinoise, aujourd'hui classé sous le régime de l'autorisation au titre des ICPE.

Les périmètres de dangers de ce site n'ont pas à ce jour été inscrits dans les documents d'urbanisme. Ils ne font donc pas l'objet de prescriptions de maîtrise de l'urbanisation. Par conséquent, à ce jour, ils n'interdisent pas la création de nouvelles voies ferroviaires.

Néanmoins, si la révision du PLU s'oriente vers l'inscription de ces périmètres de dangers assortie de prescriptions de maîtrise de l'urbanisation, le projet pourrait être contraint (voire remis en cause) dans ce secteur.

Le site de la Dauphinoise constitue donc, aujourd'hui, **une contrainte plutôt faible mais qu'il conviendra de surveiller dans les années à venir.**



5 Les annexes

5.1 Les annexes du captage AEP des Quatre Chênes

5.1.1 Compte rendu de la réunion du 05/06/2015 avec l'ARS Rhône-Alpes



NFL Long Terme - Mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay
Etude complémentaire de Faisabilité

NFL Long Terme Mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay Etude complémentaire de Faisabilité

Date : 05 juin 2015

Rédaction : E. LE COZ / L. ROMDHANE, EGIS RAIL, le
05/06/2015

Lieu : SNCF Réseau Lyon

Validation : M. PELLERIN, SNCF Réseau, le 11/06/2015

Objet : **Compte-rendu de la réunion « captage AEP »**

Réf. EGIS : CG150380 A / FERFRA1001

Pièces Jointes : -

Participants :

Francis LUTGEN	ARS RA
Catherine LAUGE	ARS RA
Franck GOFFINONT	ARS RA
Myriam PELLERIN	SNCF Réseau – Chef de projet NFL jusqu'au 15/07/2015
Yves SIMOND	SNCF Réseau – Chef de projet NFL à compter du 15/07/2015
Didier LLORENS	SNCF réseau – Chargé de mission Environnement et DD
Emmanuel LE COZ	EGIS – Chef de projet NFL
Line ROMDHANE	EGIS – Chargé Environnement

A - OBJET DE LA REUNION

L'objet de la réunion est de présenter à l'ARS la démarche de mise à 4 voies de la section Saint-Fons-Grenay, et d'échanger sur les contraintes réglementaires et les possibilités d'insertion des voies nouvelles.

B - ECHANGES

- L'ARS transmet le fichier SIG informatique des périmètres de protection du captage des 4 Chênes par voie informatique. Les périmètres ont été définis à l'échelle du parcellaire
→ Transmis le 05/06 par l'ARS ;
- L'ARS confirme l'interdiction de réalisation des infrastructures nouvelles dans le périmètre rapproché du captage des 4 Chênes (Règlement de l'arrêté préfectoral de DUP + SAGE de l'Est Lyonnais) ;
- Les circulations en phase travaux nécessaires aux travaux de dépose / pose de voies sont autorisées dans le périmètre rapproché sous réserve de mesures de protection adéquats ;
- L'insertion du projet dans le périmètre éloigné doit se faire dans le respect des dispositions de l'arrêté préfectoral n°98-205 modifié par arrêté préfectoral n°2014-3860 (remis en séance) le 20/11/2014 ;
- Une étude hydrogéologique sera à réaliser dans la suite des études pour évaluer les effets en phase travaux et en phase exploitation du projet sur la nappe et définir les mesures de réduction nécessaire pour ne pas porter atteinte à la qualité de la nappe ;
- L'arrêté préfectoral n°2014-3860 :
 - autorise l'infiltration des eaux pluviales au sein du PPE ;
 - prescrit un contrôle de l'infiltration des eaux pluviales (Annexe 6 de l'arrêté) au droit du rejet du système d'infiltration et au niveau de la nappe.

C - PROCHAINES REUNIONS

Sans objet



5.1.2 Les arrêtés préfectoraux n°2014 – 3860 du 20/11/2014 et n°98.205 du 30/01/1998



5.2 Les annexes des corridors écologiques

5.2.1 Planches cartographiques du diagnostic écologique du 09/06/2015



5.2.2 Liste des espèces faunistiques observées le 09/06/2015

L'avifaune

Espèces		Protection réglementaire et liste rouge						
Nom vernaculaire	Nom latin	PN	VME	DO	CBe	Liste rouge		ZNIEFF
						Nat	RA	RA
Pigeon ramier	<i>Columba palumbus</i>			AN II/1 et III/1		LC	LC	
Alouette des champs	<i>Alauda arvensis</i>			AN II/2	An 3	LC	VU	OUI
Rossignol philomèle	<i>Luscinia megarhynchos</i>	Art 3			An 2	LC	LC	
Hypolaïs polyglotte	<i>Hippolais polyglotta</i>	Art 3			An 2	LC	LC	
Tarier pâtre	<i>Saxicola torquatus rubicola</i>	Art 3			An 2	LC	LC	
Fauvette à tête noire	<i>Sylvia atricapilla</i>	Art 3			An 2	LC	LC	
Corneille noire	<i>Corvus corone</i>			AN II/2		LC	LC	
Milan noir	<i>Milvus migrans</i>	Art 3		AN I	An 2	LC	LC	OUI
Moineau domestique	<i>Passer domesticus</i>	Art 3				LC	NT	
Faucon crécerelle	<i>Falco tinnunculus</i>	Art 3			An 2	LC	LC	

Les insectes / Lépidoptères

Espèces		Protection réglementaire et liste rouge						
Nom vernaculaire	Nom latin	PN	VME	DH	CBe	Liste rouge		ZNIEFF
						Nat	RA	RA
Mélitée des scabieuses	<i>Melitaea parthenoides</i>					LC		
Piéride de la rave	<i>Pieris rapae</i>					LC		

Légende :

DH : Directive Habitat	
An II	Espèces d'intérêt communautaire nécessitant des zones spéciales de conservation.
An IV	Espèces d'intérêt communautaire dont le prélèvement et l'exploitation peuvent faire l'objet de mesures de gestion.
An V	Espèces d'intérêt communautaire dont le prélèvement dans la nature et l'exploitation sont susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion.



DO : Directive Oiseaux	
<i>An I</i>	Espèces faisant l'objet de mesures de conservation spéciale concernant leur habitat, afin d'assurer leur survie et leur reproduction dans leur aire de distribution.
CBe = Convention de Berne	
<i>An. II</i>	Espèces de faune strictement protégées
<i>An. III</i>	Espèces de faune protégées dont l'exploitation est réglementée
PN : Protection Nationale, selon les arrêtés suivants :	
Arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés. Arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des insectes protégés.	
VME : Vertébrés protégés Menacés d'Extinction	
Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département	
Liste Rouge	
<i>EX</i>	Espèce éteinte au niveau national
<i>RE</i>	Espèce éteinte au niveau régional
<i>CR</i>	Espèce en danger critique d'extinction
<i>EN</i>	Espèce en danger
<i>VU</i>	Espèce vulnérable
<i>NT</i>	Espèce quasiment menacée
<i>LC</i>	Espèce à préoccupation mineure / Faible Risque de disparition. Espèces considérées comme non menacées
<i>DD</i>	Données insuffisantes



5.3 Les annexes de l'archéologie préventive



5.4 Les annexes des risques technologiques

5.4.1 Compte rendu de la Réunion avec la DREAL du 16/06/2015



NFL Long Terme - Mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay
Etude complémentaire de Faisabilité

NFL Long Terme Mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay Etude complémentaire de Faisabilité

Date : 16 juin 2015

Rédaction : E. LE COZ / V. SABY, EGIS RAIL, le
18/06/2015

Lieu : SNCF Réseau Lyon

Validation : Y. SIMOND, SNCF Réseau, le 02/07/2015

Objet : **Compte-rendu de la réunion Risques Industriels**

Réf. EGIS : CG150383 B / FERFRA1001

Pièces Jointes : -

Participants :

M. DUREL	DREAL Rhône-Alpes, responsable Unité Territoriale Rhône Saône
M. POLGE	DREAL Rhône-Alpes, Unité Territoriale Rhône Saône
M. EL HAGE	DREAL Rhône-Alpes, Chef de projets Infrastructures et Intermodalité
M. RICHARD	DDT du Rhône, responsable territorial PPRT
Mlle TUNDIS	DDT du Rhône, stagiaire
Myriam PELLERIN	SNCF Réseau – Chef de projet NFL jusqu'au 15/07/2015
Yves SIMOND	SNCF Réseau – Chef de projet NFL à compter du 15/07/2015
Patrick FRANCOIS	SNCF Réseau – Pôle sécurité sureté
M. DEBRAND	SNCF Réseau
Emmanuel LE COZ	EGIS – Chef de projet adjoint NFL
Valérie SABY	EGIS – Chargée des études Risques Industriels

A - OBJET DE LA REUNION

L'objet de la réunion est de présenter aux services de l'Etat la démarche de mise à 4 voies de la section Saint-Fons-Grenay, et d'échanger sur les contraintes d'implantation des voies nouvelles en lien avec les réglementations sur les zones à risques industriels.

B - ECHANGES

➤ PPRT Créalis / SDSP

- Le PPRT est en phase finale d'approbation, sa signature est imminente (fin juin/début juillet) ;
- De nouvelles cartes d'intensité et de zonage réglementaire, différentes de celles présentées en séance (provenant du site <http://www.clicrhonealpes.com/pprt/fiche/34/pprt-saint-priest-crealis-et-sdsp.html>), sont présentées par la DDT → EGIS se rapprochera de M. RICHARD pour obtenir les cartes de zonage réglementaire.

Nota : Après vérification suite à la réunion, le dossier de mise à l'enquête n'intègre pas les nouvelles cartes d'intensité, qui ne sont pas non plus disponibles sur internet. Elles seront demandées à M. RICHARD ;

- Dans les zones rouges R1 et R2 définies (traversées par la nouvelle voie ferrée) :
 - aucune restriction n'est faite en ce qui concerne le flux existant, l'objectif est la limitation de la vulnérabilité des usagers sur la voie nouvelle ;
 - en ce qui concerne le flux futur, l'objectif est la limitation de la vulnérabilité supplémentaire (à savoir l'augmentation du nombre de voyageurs impactés en cas d'accident sur les sites concernés par le PPRT) et dans ce cas, c'est au porteur du projet de faire disparaître les contraintes (par exemple par la mise en œuvre de mesures de protection suffisantes pour empêcher toute atteinte des personnes) ; toutefois, la DDT précise que le trafic fret, n'impliquant pas de voyageurs, n'est pas concerné par cette contrainte ;
- Des mesures supplémentaires cofinancées par Créalis, l'Etat et les collectivités (absence de mesure d'expropriation sur le bâti existant et de mesure foncière) ainsi que des mesures complémentaires



ETUDE PRELIMINAIRE POUR LA CREATION DE MARQUISES OU ABRIS DE QUAIS EN GARE D'ANNEMASSE
COMPTE RENDU de REUNION du 21/05/2015

financées par Créalis (enfouissement des cuves de stockage, déplacement de « l'activité toxique » sur un autre site) ont été appliquées. Compte tenu de la configuration des installations, il n'existe donc pas, selon les services de l'Etat, de possibilités supplémentaires de réduction des risques à la source. Seule la protection de la voie nouvelle peut être envisagée.

- Selon la DDT, compte tenu des phénomènes retenus pour le PPRT (notamment BLEVE de Gaz de Pétrole Liquéfié) et des effets attendus (effets de surpression à plus de 2 t/m² et thermiques instantanés) :
 - les solutions de confinement de la voie nouvelle sont à proscrire (efficace seulement pour des phénomènes toxiques),
 - les solutions d'enterrement de la voie nouvelle sont envisageables ;
- Toutefois, compte tenu du coût potentiel des solutions d'enterrement et du rapport investissement / bénéfice associé, la DDT et la DREAL précisent que la solution la plus pertinente semblerait être une expropriation de Créalis avec ou sans relocalisation. A noter qu'une relocalisation sur un autre site, sera difficile étant donné le statut de l'établissement (SEVESO seuil Haut), les caractéristiques de l'activité à déplacer (réception, stockage, reconditionnement de GPL et de produits chimiques) et le nombre d'emplois concernés (110 emplois sur site – source : compte rendu de la réunion publique du 02/07/14) ;
- Il est donc nécessaire de mener une étude permettant d'évaluer le coût d'une expropriation et de le comparer au coût des solutions d'enterrement (dont l'ordre de grandeur pourrait être évalué en parallèle). Pour ce faire la DDT et la DREAL précisent qu'une rencontre avec Créalis pourra être organisée, notamment pour recueillir sa vision à moyen et long terme de son activité ; M. RICHARD (DDT) est prêt à participer à cette rencontre ;

➤ ZPR de la ZAC des lumières

- La ZPR de la ZAC des Lumières est liée à une ICPE non SEVESO et n'est donc pas associée à un PPRT ; les conditions de gestion du risque sont réglementées seulement dans le PLU de Saint-Priest (sur la base du porter à connaissance transmis par les services de l'Etat au Maire) ;
- Le PLU de Saint-Priest interdit actuellement : « la création de nouveaux axes de communication ferroviaire ou routière, non confinés et non protégés, sauf lorsqu'une étude particulière montre qu'il existe d'autres solutions apportant une protection au moins équivalente » dans le périmètre rapproché et dans le périmètre éloigné ;
- La ZPR est associée à un établissement (nom à confirmer lors des prochaines échéances), dont l'activité principale est de type stockage / logistique ; elle correspond à des effets thermiques (incendie généralisé des entrepôts de stockage compte tenu de la présence de liquides inflammables).
- Néanmoins cette ZPR pourrait évoluer d'ici la fin de l'année 2015 sachant que l'évaluation des nouveaux risques est en cours (porter à connaissance à finaliser d'ici le 31/12/2015) du fait :
 - d'une demande, par l'entreprise, de pouvoir diminuer les quantités de liquides inflammables à l'origine du phénomène d'incendie → réduction du périmètre ZPR ?
 - de la prise en compte de la nouvelle nomenclature ICPE parue le 1^{er} juin 2015 → extension du périmètre ZPR liée à de nouveaux produits déclarés ou autorisés ?
- Sur sollicitation de SNCF Réseau, l'Etat peut engager une évaluation de ces éléments (finalisation possible fin d'année 2015).



5.4.2 Compte rendu de la Réunion avec CREALIS du 03/09/2015



NFL Long Terme - Mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay
Etude complémentaire de Faisabilité

NFL Long Terme Mise à 4 voies de la section Saint-Fons – Grenay Etude complémentaire de Faisabilité

Date : 03/09/2015

Rédaction : V. SABY, EGIS, le 04/09/2015

Lieu : Site CREALIS, St-Priest

Validation : Y. SIMOND, SNCF Réseau, le 07/09/2015

Objet : Compte-rendu de la réunion Risques Industriels sur le site de CREALIS

Réf. EGIS : CG150487 A / FERFRA1001

Pièces Jointes : -

A - PARTICIPANTS

Mme VAN DER BYL	Groupe DEHON – Responsable juridique
M. BARD	CREALIS / Groupe DEHON – Président CREALIS et Directeur industriel Groupe DEHON
M. ANTONETTI	CREALIS – Directeur de site
M. SIMOND	SNCF Réseau – Chef de projet NFL
Mme SABY	EGIS – Chargée des études Risques Industriels
M. VINCENS	EGIS – Chargée des études Risques Industriels

B - PRESENTATION DU PROJET NFL SFG PAR SNCF RESEAU

- Projet global de mise à 4 voies sur la section SFG.
- Au droit du site CREALIS : réaménagement d'une voie dans l'emprise SNCF existante et changement de fonction (voie de garage du faisceau de triage → voie de circulation voyageur).
- Nota : les échanges tenus lors de cette réunion et les documents remis par la DREAL sont confidentiels.

C - PRESENTATION DU GROUPE DEHON, DE CREALIS ET DU SITE DE SAINT PRIEST PAR CREALIS

➤ Groupe DEHON

- Création : 1874.
- Spécialiste des fluides frigorigènes pour les métiers du froid et de la climatisation :
 - activité initiale du Groupe : 100 % Gaz de réfrigération / production de froid « Ammoniac » ;
 - activité actuelle :
 - fluides frigorigènes – 50 %,
 - autres produits chimiques de spécialités (gaz propulseurs pour aérosols, intermédiaires de synthèse, produits d'entretien pour l'automobile et fluides techniques divers) – 50 %.
- Organisation :
 - filières commerciales :
 - Climalife : réfrigération, climatisation et chauffage,
 - SMB : produits pour l'entretien automobile (liquide de refroidissement, lave glace, polish),
 - Inventec Performance Chemicals : solutions chimiques innovantes pour les industries de haute technologie,
 - Soderec International : acides dilués ou mélangés (HF et autres).
 - filière opérationnelle « industrielle et logistique » : CREALIS et ses sociétés sœurs.
- Implantations : Groupe présent dans plus de 40 pays (Europe, Amérique et Asie).
- Effectif : 550 personnes dont 300 en France.



➤ CREALIS

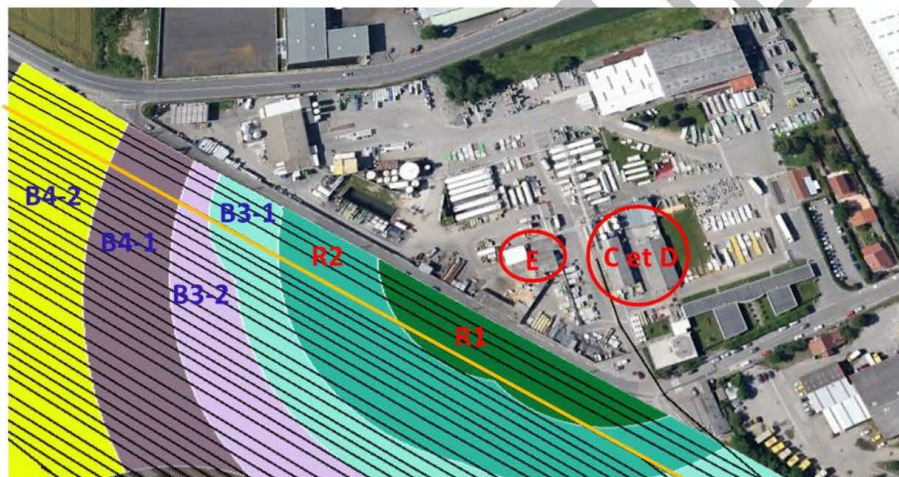
- Création : 1964.
- Spécialiste du conditionnement à façon de gaz liquéfiés et autres produits chimiques de performance :
 - gaz liquéfiés (cœur de métier), liquides, visqueux, pâteux, dangereux (inflammables, toxiques, corrosifs) ou non ;
 - conditionnement (Petits & grands volumes), formulations et mélanges, récupération et régénération, stockage, transport et logistique, ingénierie et services.
- Organisation : regroupe tous les sites industriels qui gèrent la production industrielle pour alimenter ensuite les autres sociétés commerciales du Groupe.
- Implantations – 9 sites ICPE en France et en Europe de l'Ouest, dont 3 SEVESO Seuil Haut (SH) :
 - Marseille ;
 - Pierrelatte (SH) → dédié aux produits toxiques ;
 - Pinsaguel ;
 - Saint-Priest (SH) → dédié aux produits inflammables ;
 - Passy ;
 - Servon-sur-Vilaine ;
 - Bry-sur-Marne ;
 - Belgique – Sint-Niklaas ;
 - Pays Bas – Bergen-op-Zoom (SH).

➤ CREALIS – Site de Saint-Priest

- Informations diverses :
 - création : 1964 ;
 - localisation – surface : 20 rue de Bourgogne (en limite des voies SNCF) sur 4,5 hectares ;
 - effectif : de l'ordre de 100 personnes ;
 - certifications : ISO 9001 et ESAD III ;
 - arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation du 8 novembre 2007 (en cours de révision) ;
 - particularité : embranchement ferroviaire (fréquence d'utilisation actuelle : bimensuelle) ;
 - 2 zones : « Usine » et « Bureaux ».
- Activités exercées sur le site :
 - formulation et conditionnement de liquides et gaz liquéfiés (inflammables ou non), stockage, régénération, réépreuve d'emballages sous pression ;
 - produits mis en œuvre :
 - antigels et liquides de refroidissement (jerricans, fûts, GRV, citernes routières),
 - liquides toxiques et/ou inflammables (citernes routières, conteneurs et fûts),
 - fluides frigorigènes et gaz liquéfiés inflammables ou non (citernes routières et récipients gaz) ;
 - transit de l'ordre de 50 à 70 camions/jour – citerne des fournisseurs ou clients, quelques citernes en propres mais tractions effectuées par des prestataires extérieurs.
- Outils et services
 - chaînes de conditionnement de fluides frigorigènes ;
 - postes de conditionnement d'hexafluorure de soufre (SF6) ;
 - ateliers de régénération de gaz à effet de serre fluorés ;
 - ateliers d'enfutage de liquides inflammables et de conditionnement de gaz inflammables liquéfiés ;
 - ateliers de fabrication et de conditionnement d'antigels et caloripoteurs et atelier de fabrication d'Adblue® ;
 - laboratoire contrôle qualité, services technique, logistique, qualité sécurité et environnement.

D - Echanges relatifs au risque industriel et au PPRT

- Zonage réglementaire du PPRT (cf. figure ci-après) :
 - R1 et R2 : interdiction stricte d'infrastructures nouvelles ;
(NB : projet = réaménagement d'une voie existante associé à un changement de fonction)
 - B3-1, B3-2, B4-1 et B4-2 : aménagements de voies existantes et constructions d'infrastructures nouvelles (notamment pour passage de trains de voyageurs) autorisés.
- Activités « à risque » de CREALIS :
 - stockage / logistique : nombre important de capacités de stockage aériennes et 3 capacités de stockage enterrées de liquides inflammables (capacité unitaires importantes pouvant aller jusqu'à 150 m³) ;
 - ateliers de conditionnements de diméthyléther (DME), liquides inflammables et de gaz liquéfiés inflammables (ateliers C, D et E entourés en rouge sur la figure ci-dessous) à l'origine d'effets thermiques et de surpression (notamment suite à des phénomènes dangereux de type incendie ou BLEVE) → essentiellement à l'origine des rayons définis dans le cadre du PPRT recoupant le projet de réaménagement de voie (trait en orange sur la figure ci-dessous) mais pas d'autres précisions transmises par CREALIS.



- Solutions envisageables pour sortir la 4^{ème} voie des périmètres R1-R2 :
 - protection de la voie projetée (enfouissement) pour garantir l'absence d'augmentation de la vulnérabilité ;
 - ⇒ Rmq SNCF Réseau : cette solution, très lourde, permettrait seulement de protéger la voie projetée alors que travailler sur des mesures de réduction à la source (sur les équipements à l'origine du risque) permettrait également de protéger les voies existantes. Sa faisabilité n'est pas avérée (longueur nécessaire et proximité de la gare de Saint-Priest).
 - réduction des rayons R1 et R2 à l'aide de mesures de réduction à la source ;
 - ⇒ Rmq CREALIS : la réduction des rayons définis dans le cadre du PPRT générerait une limitation du développement industriel du site qui pourrait aller jusqu'à la mise en péril de la viabilité de l'entreprise et n'est donc pas envisageable.
- Créalis évoque par ailleurs le fait que le déménagement du site est une éventualité ultime que l'on ne peut toutefois exclure. Outre son coût, elle se heurte également à sa problématique sociale et à l'obtention des autorisations administratives.



- Etude technico-économique relative à la limitation des risques au Sud du site (au droit des voies ferrées existantes et de la voie projetée) avec pour objectif la diminution des rayons du PPRT (R1 et R2 a minima) :
 - à ce jour, CREALIS n'a pas réalisé ce type d'étude car :
 - d'une part, cela ne lui a jamais été demandé, que ce soit dans le cadre des mises à jour de son EDD ou de la réalisation du PPRT,
 - d'autre part, elle ne souhaite pas restreindre ses possibilités de développement futur du fait d'un « rayon trop petit » ;
 - CREALIS n'est pas fermé à la réalisation d'une telle étude mais ne souhaite pas faire d'investissement financier dans ce sens ; ce dernier devra donc être porté par SNCF Réseau ;
 - ⇒ Rmq CREALIS : si des solutions s'avéraient techniquement et économiquement envisageables (après comparaison cout / bénéfice), elles devraient être validées par la DREAL notamment au regard de la fiabilité des mesures proposées ; pour mémoire les BLEVE sont les phénomènes dimensionnant du PPRT, il n'est pas possible d'enterrer des citernes mobiles et donc de supprimer ces phénomènes (point déjà vu avec la DREAL lors de l'instruction de l'EDD et du PPRT).
 - SNCF Réseau propose la mise en place d'une convention avec CREALIS pour la réalisation d'une étude technico-économique de réduction du risque. Cette étude tiendra compte de l'impact sur l'activité existante ainsi que sur les possibilités de développement futur.
 - le périmètre de l'étude à réaliser reste à définir et devra faire l'objet d'une seconde rencontre SNCF Réseau / CREALIS (après réflexion des deux parties) qui devra aborder :
 - les modalités de réalisation et suivi de l'étude,
 - les objectifs de l'étude (« cahier des charges »),
 - les moyens mis en œuvre,
 - les délais de réalisation,
 - les modalités d'implication de l'Administration (Préfecture, DREAL, DDT ?).

E - Suite à donner

- SNCF Réseau transmet à CREALIS un compte rendu de réunion.
- CREALIS réfléchit de son côté aux possibles modalités de mise en œuvre de l'étude technico-économique de réduction du risque.
- SNCF Réseau propose plusieurs dates à CREALIS pour une seconde prise de contact à échéance fin octobre 2015.