

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation d'une étude d'impact**

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en
matière d'environnement

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception :

11/06/2012

Dossier complet le :

12/06/2012

N° d'enregistrement :

F-082-12-C-0002

1. Intitulé du projet

GARE DE SATHONAY - RILLIEUX LA PAPE (RHONE)
PROLONGEMENT PASSAGE SOUTERRAIN ET AMENAGEMENTS DES ACCES AUX PNR

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom _____ Prénom _____

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale RESEAU FERRE DE FRANCE

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale LASSERRE JD.

RCS / SIRET 41228017371004011 Forme juridique EPIC

Joignez à votre demande le document CERFA n° 14734*01

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Catégorie 7 Ouvrages d'art b) tunnels et tranchées cavités d'une longueur supérieure à 300 mètres	Allongement d'un passage souterrain de 28m

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1

4.1 Nature du projet

Allongement passage souterrain pour desservir futur parking côté Rillieux
Amenagements PNR

4.2 Objectifs du projet

Permettre un accès à la gare de Sathonay-Rillieux du côté Rillieux

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Allongement passage souterrain et mix en place de 4 ascenseurs entre les quais
et le passage souterrain

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Augmentation de la fréquentation de la gare, en fonction du taux d'occupation du futur parking côté Rillieux (150 places)

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Etude d'impact

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Alargement du passage souterrain	
longueur	28 m
largeur	2,5 m
hauteur libre	2,3 m

4.6 Localisation du projet

Adresse

Avenue de l'Industrie
69140 RILLIEUX - LA - PAPE

Coordonnées géographiques¹

Long. 45°49'10" Lat. 4°52'31"

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

—

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui

Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Emprise ferroviaire au niveau de la gare de Sathonay/Rillieux

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui

Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

PLU du Grand Lyon (commune de Sathonay - Camp
et Rillieux - La - Pepe) : approuvé le 5 août 2005
Zonages : UDb (Sathonay - Camp)
UI 1 (Rillieux - La - Pepe)

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRI de Ravin Approuvé le 30/11/2008
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zone d'aggravation du risque du plateau 1 et 2
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	No n	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<i>Le prolongement du passage souterrain entraînera l'extraction de matériaux (quantité non encore estimée - sur une longueur d'environ 30m)</i>
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zones du PPR du Rouvin : "ZPA : zone d'aggravation du risque du plateau 1" (Rillieux-Pa-Pape) et "ZP2 : zone d'aggravation du risque du plateau 2" (Sathonay-Camp). Le projet n'aggrave pas le ruissellement
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	source de bruit uniquement en phase chantier
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	concerné par des nuisances sonores liées à la voie ferrée
	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	circulation de trains au dessus du passage souterrain les éclairages seront mis aux normes pour répondre aux besoins des PPR
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Amélioration de l'accessibilité

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet
<input type="checkbox"/>	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
<input type="checkbox"/>	Des photographies datées (2 ans maximum) de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des différentes prises de vue ;
<input type="checkbox"/>	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
<input type="checkbox"/>	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Diagnostic environnemental comprenant les annexes 1 à 4 du 8.1

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

LYON

le,

08 JUIN 2012

Signature



<i>Version</i>	<i>Date</i>	<i>Rédigé par</i>	<i>Contrôlé par</i>
V1	15/05/2012	Blandine GEHIN	Evelyne MONTAGNON
V2	23/05/2012	Blandine GEHIN	Evelyne MONTAGNON
V3	25/05/2012	Blandine GEHIN	Anselme LIBOIS

Sommaire

Préambule	5
1. Description du projet.....	6
1.1 Localisation	6
1.2 Présentation du projet	9
2. Diagnostic environnemental, analyse des impacts potentiels et proposition de mesures.....	11
2.1 Diagnostic environnemental du site d'étude.....	11
2.1.1 Milieu physique	11
2.1.1.1 Contexte géologique.....	11
2.1.1.2 Contexte hydrogéologique.....	12
2.1.1.3 Contexte hydrologique.....	12
2.1.1.4 Autres thématiques étudiées ne faisant pas l'objet d'enjeux notables...	13
2.1.2 Milieu naturel	14
2.1.2.1 Réseau Natura 2000	14
2.1.2.2 Autres thématiques étudiées ne faisant pas l'objet d'enjeux notables...	17
2.1.3 Milieu humain	18
2.1.3.1 Contexte urbain	22
2.1.3.2 Déplacements.....	23
2.1.3.3 Risques.....	26
2.1.3.4 Autres thématiques étudiées ne faisant pas l'objet d'enjeux notables...	29
2.1.4 Le paysage	30
2.1.5 Synthèse des sensibilités environnementales	31
2.2 Évaluation des impacts potentiels du projet sur l'environnement et mesures proposées	32
2.2.1 Milieu physique	32
2.2.1.1 Topographie et contexte géologique	32
2.2.1.2 Hydrogéologie, hydrologie et assainissement.....	32
2.2.2 Milieu naturel	33
2.2.3 Milieu humain	33
2.2.3.1 Documents d'urbanisme et d'orientation	33
2.2.3.2 Ambiance sonore	34
2.2.3.3 Contexte urbain et déplacements	34
2.2.3.4 Réseaux.....	35
2.2.3.5 Risques.....	35
2.2.3.6 Patrimoine historique et archéologique.....	35
2.2.4 Le paysage	36
ANNEXES : localisation des prises de vue	37

Préambule

Le Conseil Régional Rhône-Alpes a adopté un « Schéma Directeur Régional d'Accessibilité du service TER » définissant les sites qui feront l'objet d'aménagements afin de respecter la loi du 11 février 2005, qui impose que tous les établissements recevant du public soient accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Parmi ces sites, la gare de Sathonay / Rillieux n'est aujourd'hui pas accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). En effet, l'accès aux différents quais se fait par des passages souterrains desservis par des escaliers.

De plus, différents dispositifs ne sont pas adaptés à ces personnes : certaines signalétiques et affichages non-conformes, pentes des quais, ...

C'est dans ce contexte que RFF a décidé de faire réaliser la mise en accessibilité PMR de la gare de Sathonay / Rillieux :

- par **l'aménagement de 3 ascenseurs pour la mise en accessibilité PMR** des quais depuis le passage souterrain existant,
- par la **mise aux normes d'accessibilité PMR de l'ensemble des équipements situés sur le périmètre RFF.**

De plus, de manière à favoriser les perméabilités Nord-Sud de la gare, et ainsi relier les zones d'habitation de Sathonay-Camp (situées au Nord des voies ferrées) à la zone industrielle de Rillieux-la-Pape (située au Sud des voies ferrées), **le passage souterrain de la gare ferroviaire sera prolongé d'une trentaine de mètres** en direction du Sud vers Rillieux-la-Pape. Celui-ci sera desservi par **un escalier et un ascenseur.**

Dans l'objectif de recueillir l'avis de l'Autorité Environnement sur la nécessité de réaliser ou non une étude d'impact pour ce projet (examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du Décret no 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements), le présent dossier comprend :

- une présentation succincte du projet, de ses objectifs et de sa justification,
- un diagnostic environnemental du site du projet qui présente les contraintes et les enjeux par thématique,
- une évaluation des impacts potentiels et une présentation des mesures envisagées en conséquence.

1. Description du projet

1.1 Localisation

La gare de Sathonay / Rillieux se situe sur la limite communale de Sathonay-Camp et Rillieux-la-Pape.

La **zone d'étude** est centrée sur les centres-villes de Sathonay-Camp et Rillieux-la-Pape. Elle est délimitée au Nord, par la Dombes, au Sud par le Rhône et le canal de Miribel, à l'Ouest par la Saône et à l'Est par l'autoroute A 46.

Le **site d'étude** correspond au quartier de la gare. Il est compris entre, au Nord, l'Avenue de la gare, à l'Est par le quartier « le Chêne », à l'Ouest, par la RD1 et au Sud, par le chemin du chêne.

Les communes de Sathonay-Camp et Rillieux-la-Pape se situent dans le département du Rhône à environ 5 km au Nord de Lyon. Elles se situent sur un plateau localisé entre la Saône et le canal de Miribel (Rhône).

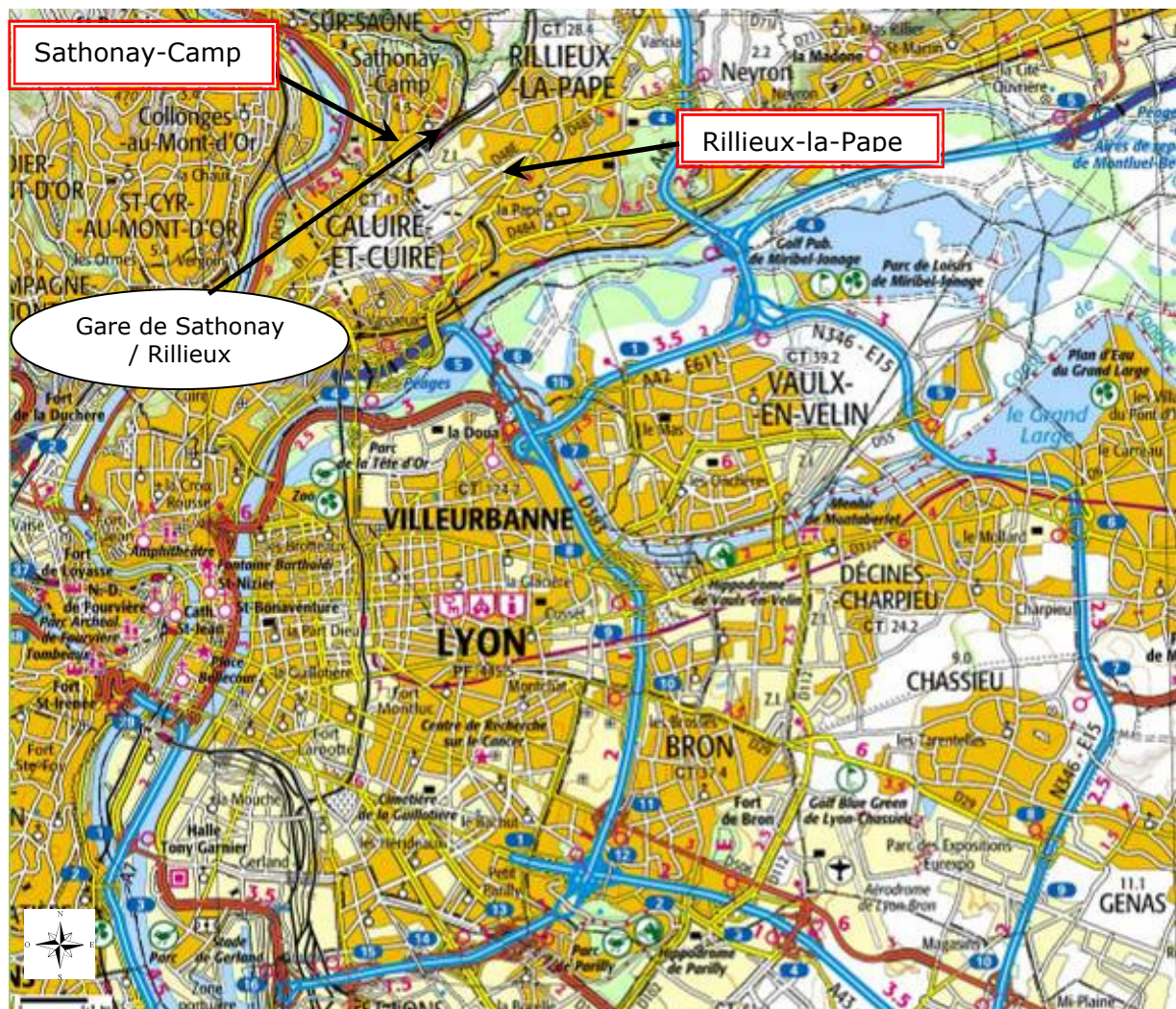


Figure 1 : Carte de localisation
Echelle : 1/50 000



Figure 2 : Vue aérienne du Sud de Sathonay-Camp et du Nord de Rillieux-la-Pape
Source : Viamichelin - 2007



Figure 3 : Vue aérienne du secteur de la gare de Sathonay / Rillieux
Source : Via Michelin - 2004

1.2 Présentation du projet

Actuellement les quais de la gare de Sathonay / Rillieux sont accessibles depuis le bâtiment voyageurs via un passage souterrain desservi par des escaliers. Celui-ci ne s'étend pas jusqu'au Sud du côté de Rillieux-la-Pape, il se termine au quai B.

La gare n'est donc pas directement accessible aux piétons depuis le Sud.

De manière à répondre à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances qui impose que les Etablissements Recevant du Public (ERP) soient accessibles à toutes les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), au plus tard avant février 2015, le projet comprend :

- le prolongement du passage souterrain actuel d'une trentaine de mètres en direction de Rillieux-la-Pape,
- l'aménagement de 4 ascenseurs permettant de desservir les quais depuis le bâtiment voyageurs ainsi que depuis le Sud, côté Rillieux-la-Pape,
- la création d'un escalier permettant de desservir le passage souterrain côté Rillieux-la-Pape.

Outre les travaux de génie civil, le prolongement du passage souterrain nécessitera les travaux suivants :

- modification des installations de télécommunication,
- mise aux normes PMR de l'ensemble des équipements situés sur le périmètre RFF. Elle doit répondre aux prescriptions du référentiel national commun RFF/ SNCF de mise en accessibilité des gares pour les voyageurs handicapés et à mobilité réduite :
 - dépose de la main courante existante et pose d'une lisse haute et basse,
 - installation de manchons en braille à chaque extrémité de chaque escalier,
 - installation de nez de marche antidérapant sur chaque marche de chaque escalier,
 - revêtement pour marche contrastée sur la première et dernière marche de chaque escalier,
 - mise en place d'une signalisation adaptée,
 - mise aux normes de l'éclairage général (quais, souterrain, ...),
 - revêtement des places de parking réservées aux PMR,
 - bande d'éveil de vigilance inox à installer à chaque annonce d'une descente d'escalier.

Les principales fonctionnalités recherchées sont les suivantes :

- faciliter l'accès à la gare et au service de transport en commun aux Personnes à Mobilité Réduite,
- améliorer l'accessibilité de la gare côté Rillieux-la-Pape aux piétons, en vue de faciliter au maximum l'accès aux trains,
- renforcer l'attractivité de la gare en l'ouvrant côté Rillieux-la-Pape et en la rendant plus attrayante et commode d'accès.

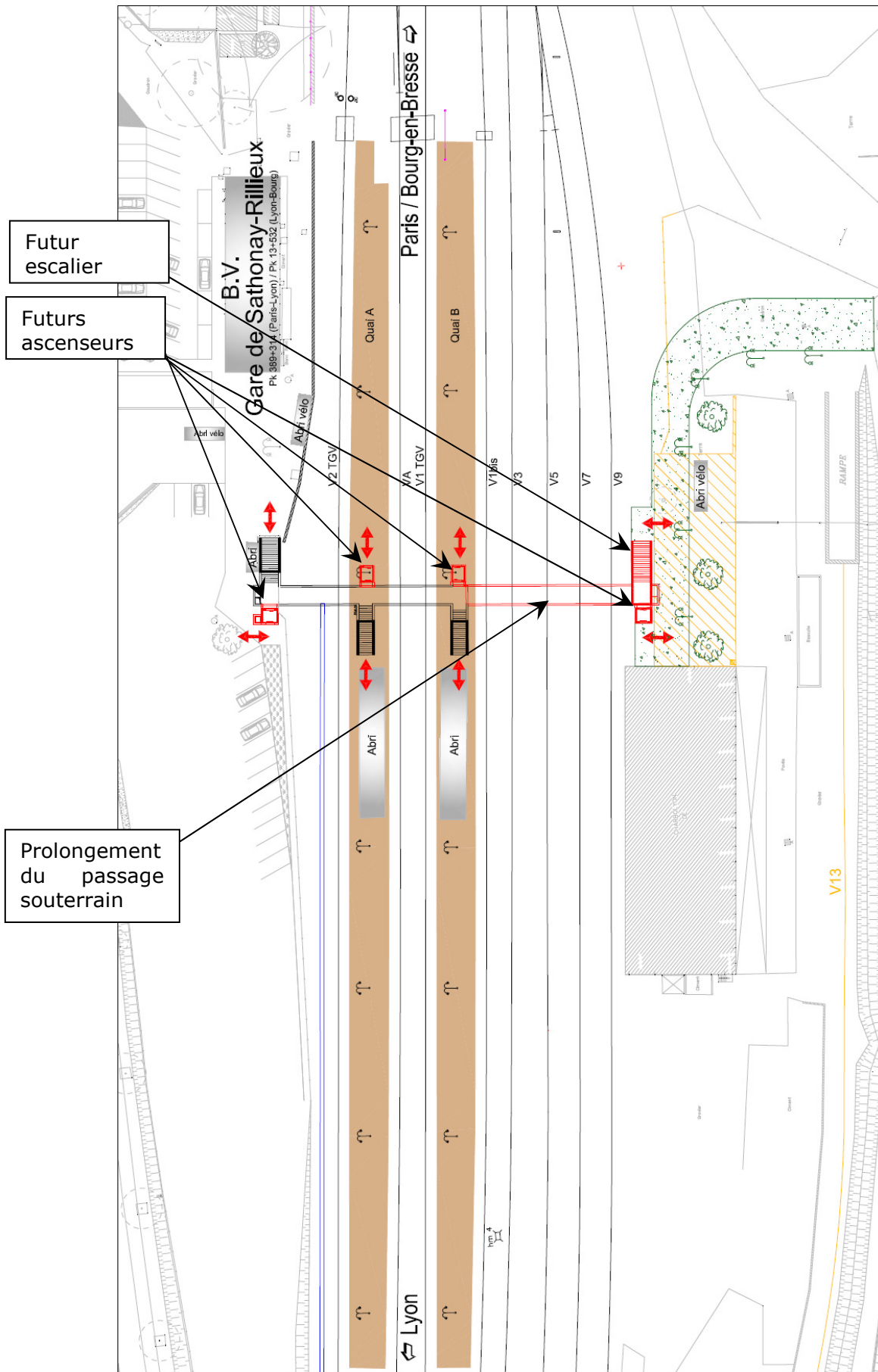


Figure 4 : D'après le schéma de description du projet
Source : SNCF - mars 2012

2. Diagnostic environnemental, analyse des impacts potentiels et proposition de mesures

2.1 Diagnostic environnemental du site d'étude

2.1.1 Milieu physique

2.1.1.1 Contexte géologique

La gare de Sathonay / Rillieux se situe dans un contexte géologique morainique Würmiens. Le sol est composé principalement d'alluvions fluvio-glaciaires.

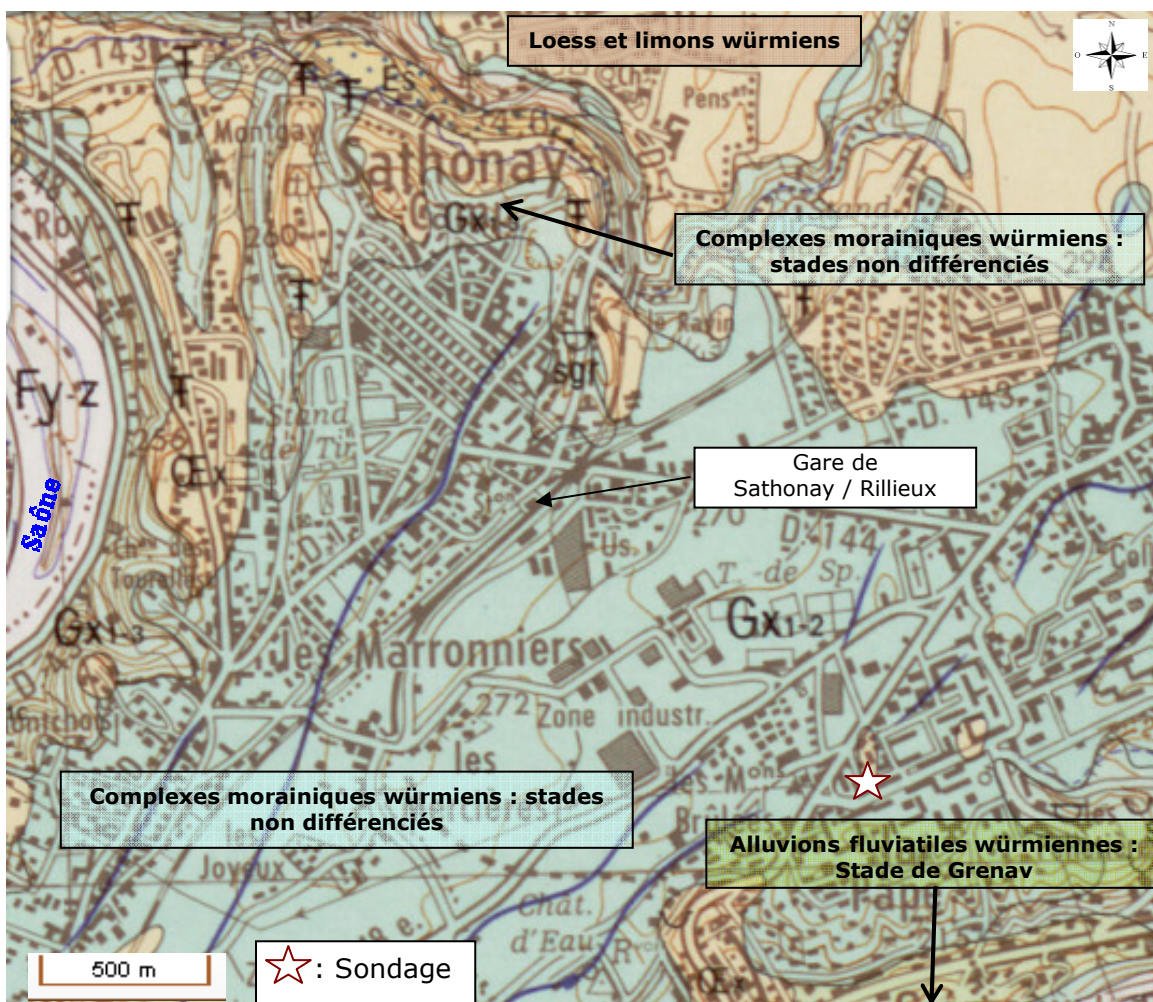


Figure 5 : Carte géologique
Source : Carte géologique du BRGM

Un sondage du BRGM, situé au Sud-Est de la gare de Sathonay-Rillieux indique que le sol est composé d'argile / galet et gravier jusqu'à 3m de profondeur puis d'un mélange de gravier, sable et argile jusqu'à 8m de profondeur. Aucun sondage n'est recensé sur le site du BRGM à proximité de la gare de Sathonay-Rillieux.

Pollution des sols

On notera qu'au Sud de la gare, des activités de stockage de charbon ont lieu par le passé. Des traverses bétons et autres gravats sont présents sur le site de la gare (source : SNCF).

2.1.1.2 Contexte hydrogéologique

Le secteur de la gare de Sathonay / Rillieux est concerné par la nappe souterraine « Formation plioquaternaires Dombes – Sud ». Cette nappe est principalement alimentée par l'eau de pluie et par drainance. Les exutoires principaux sont les rivières de la côtère-sud, les plaines de l'Ain, de la Saône et du Rhône.

La base de données en ligne du BRGM recense peu d'ouvrage décrivant la profondeur de la nappe à proximité du site d'étude. Au centre ville de Rillieux-la-Pape (au Nord-Est de la gare), la profondeur de la nappe atteint 17,5 m.

Dans le cadre du projet, le maître d'ouvrage prévoit d'implanter deux piézomètres :

- un premier au niveau de la zone de parking (à proximité du bâtiment voyageurs),
- un second quelques mètres plus au Sud du prolongement du passage souterrain.

Un dossier de déclaration au titre de la rubrique 1.1.1.0 de la réglementation de la Loi sur l'Eau est en cours de rédaction pour ces deux ouvrages.

Qualité

D'après les données de l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse et de la DREAL Rhône-Alpes sur la qualité des eaux souterraines (données 2009), la nappe « formation plioquaternaires Dombes – Sud » présente un bon état quantitatif mais un état chimique mauvais (pollutions diffuses).

Alimentation en eau potable

D'après le plan des servitudes d'utilité publique des documents d'urbanisme des communes de Sathonay-Camp et Rillieux-la-Pape, aucun captage d'alimentation en eau potable n'est situé à proximité de la gare.

2.1.1.3 Contexte hydrologique

Le secteur de la gare est situé entre la Saône (à environ 1 km au Nord-Ouest) et le Canal de Miribel (Rhône, à environ 2 km au Sud). Il est localisé dans le bassin versant du Ravin, cours d'eau situé environ 700 m au Nord de la gare. Ce cours d'eau fait l'objet d'un Plan de Prévention du Risque d'inondation (thème abordé dans le chapitre « risque »).

Aucun cours d'eau n'est recensé à proximité immédiate de la gare de Sathonay / Rillieux.

2.1.1.4 Autres thématiques étudiées ne faisant pas l'objet d'enjeux notables

- Topographie
- Pollution des sols sources BASIAS et BASOL
- SDAGE Rhône-Méditerranée

2.1.2 Milieu naturel

Le site d'étude se localise en milieu urbain, au Sud-Est de la ville de Sathonay-Camp et au Nord-Ouest de la ville de Rillieux-la-Pape. Il correspond à un secteur très artificiel et urbanisé puisqu'il correspond à une gare ferroviaire.

2.1.2.1 Réseau Natura 2000

Le secteur de la gare n'est concerné par aucun site Natura 2000.

Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 2,3 km au Sud de la gare. Il s'agit du Site d'Importance Communautaire (SIC) « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage ». Il comprend notamment des forêts de bords de rivières et des milieux humides associés au Rhône mais également des prairies sèches à orchidées, d'intérêt communautaire. Le site abrite toute une faune visée par la directive Habitats dont de nombreuses espèces de poissons et le castor qui trouvent ici les conditions favorables à leur existence. Le Document d'objectifs (DOCOB) de ce site a été validé en Septembre 2009.

On note également la présence d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS) et Site d'Intérêt Communautaire (SIC) à 7 km au Nord-Est de la gare : « la Dombes ». La Dombes est un plateau marqué par une multitude d'étangs alimentés par les précipitations. Il y a actuellement environ 1100 étangs répartis sur 67 communes du département de l'Ain. Le DOCOB de ce site a été validé en Juillet 2004.

Aucune interaction n'existe entre le site d'étude et ces zones Natura 2000.

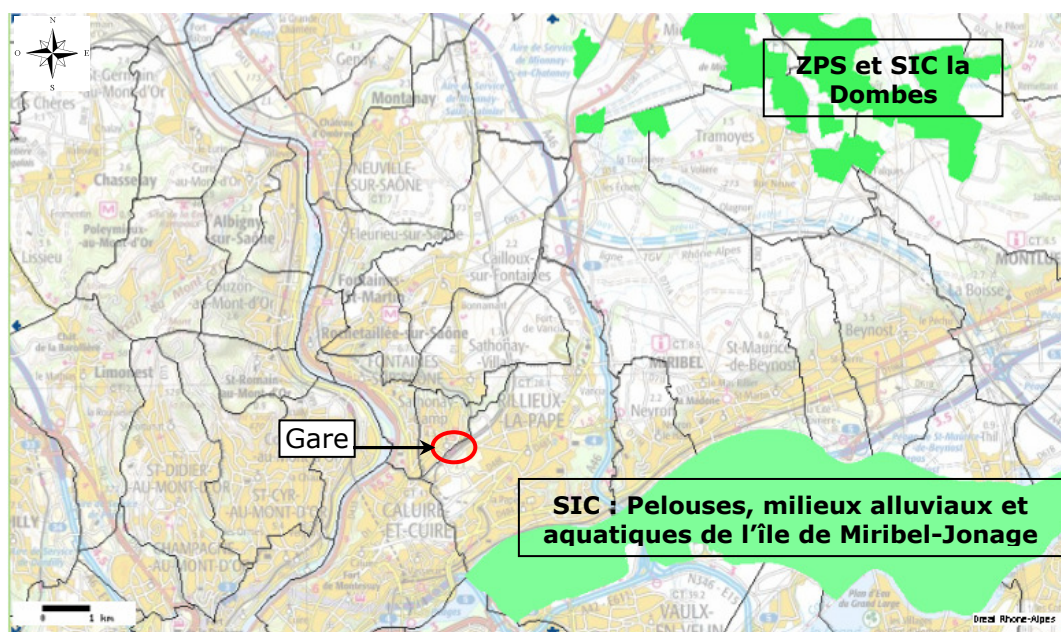
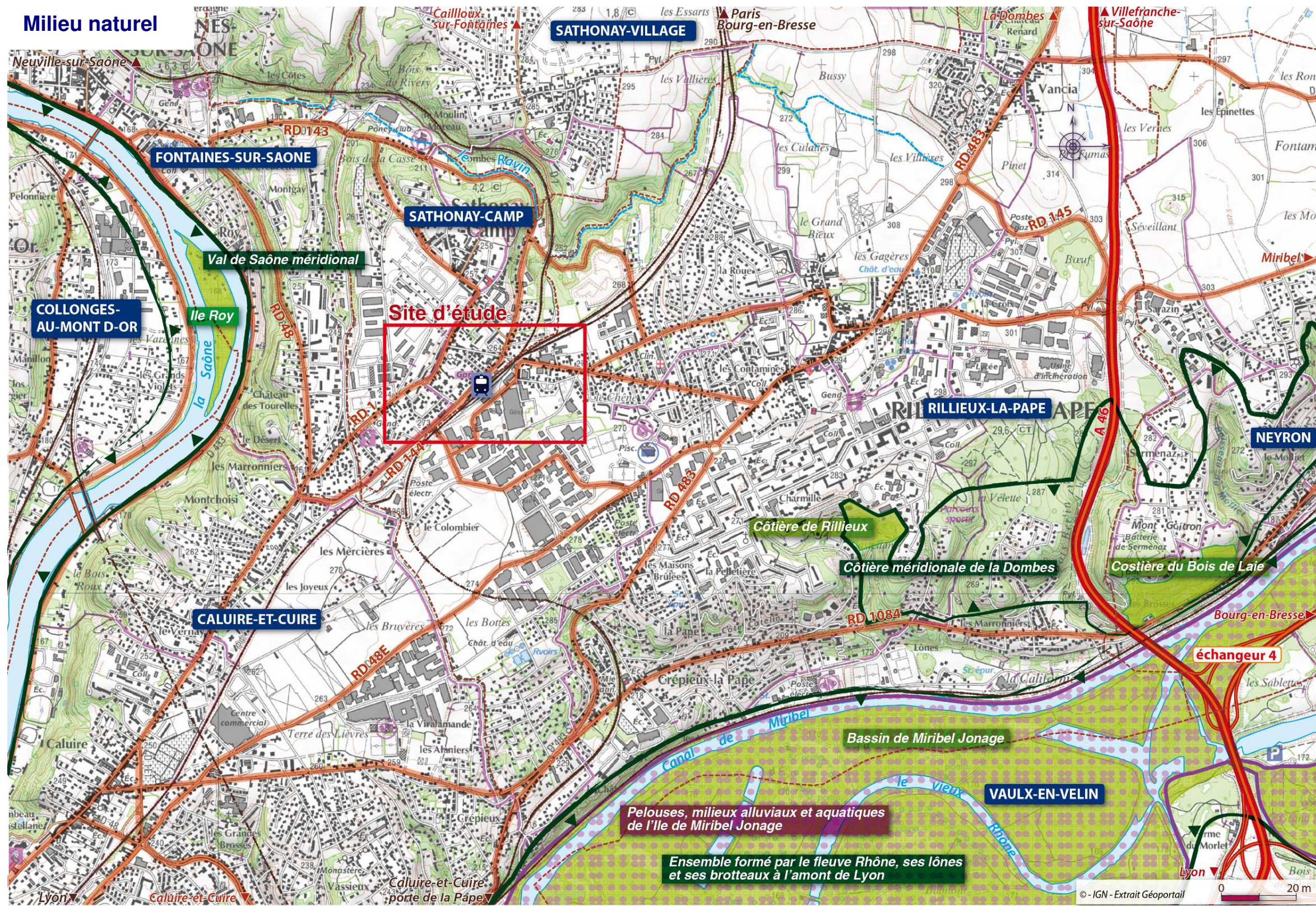


Figure 6 : Localisation des sites Natura 2000 les plus proches de la gare
Source : DREAL Rhône-Alpes



- | | | |
|-----------------------|------------------------|------------------------------------|
| --- limite de commune | — route départementale | Milieu naturel : |
| — voie ferrée | — autoroute | Natura 2000 |
| — cours d'eau | | Site d'Intérêt Communautaire (SIC) |
| □ Site d'étude | | ZNIEFF de type I |
| | | ZNIEFF de type II |

Figure 7 : Carte de la zone d'étude

2.1.2.2 Autres thématiques étudiées ne faisant pas l'objet d'enjeux notables

- Les inventaires patrimoniaux (ZNIEFF, ZICO, Zone humide, ...),
- Les sites bénéficiant d'une protection par maîtrise foncière (Espace Naturel Sensible, ...),
- Les sites bénéficiant d'une protection réglementaire (Réserve Naturelle, Arrêté de Préfectoral de Protection de Biotope, ...),
- Les sites classés et inscrits au titre du code de l'Environnement,
- Les sites bénéficiant d'une protection contractuelle (Parc Naturel, ...),
- Les éléments du réseau écologique de Rhône-Alpes (RERA).

2.1.3 Milieu humain

Documents supra-communaux

Le site d'étude s'inscrit dans le territoire du SCoT de l'Agglomération Lyonnaise, approuvé le 16 décembre 2010. Le Document d'Orientation Générale (DOG) indique notamment que les gares devront faire l'objet d'aménagements favorables à l'usage des modes doux, de logements, de services et/ou d'activités, ainsi que de stationnements en ouvrage.

Le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération Lyonnaise (PDU)

Le site d'étude est concerné par le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération Lyonnaise approuvé le 2 Juin 2005. Il prévoit notamment :

- le développement de l'habitat à proximité des gares,
- de nouveaux équipements publics autour des gares,
- le développement du réseau de bus et des déplacements doux au plus près des gares,
- l'organisation du stationnement y compris pour les Personnes à Mobilité Réduite,
- de faciliter le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite.

Document d'urbanisme : Plan Local d'Urbanisme

Plan de zonage

Les communes de Sathonay-Camp et Rillieux-la-Pape appartiennent à la communauté urbaine du Grand Lyon dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 5 août 2005.

Au PLU, le secteur de la gare est concernée par les zonages suivants (cf. Figure 8 : Carte des documents d'urbanisme) :

- la zone UD2b (**zone urbanisée à vocation d'habitat mixte**) sur Sathonay-Camp,
- la zone UC1a (**Zone urbanisée à vocation dominante d'habitat collectif**) sur Sathonay-Camp,
- la zone UI1 (**Zone spécialisée à vocation industrielle, artisanale, scientifique et technique**) sur Rillieux-la-Pape.

Sur les cartographies suivantes, les deux premières zones sont regroupées en zone urbanisée à dominante d'habitat.

Contexte humain



Figure 9 : Contexte humain

Les dispositions communes à toutes les zones indiquent notamment :

- Section 4 - Sous Section 3 : « Toute construction doit prendre en compte l'accès à la ville par les personnes handicapées (mobilité réduite, déficience visuelle, etc.), qu'il s'agisse de l'aménagement ou de la construction de nouveaux logements, de réalisation d'accès, de circulation piéton ou de stationnement, dans le respect des lois et règlements afférents à ce domaine ».
- Les règlements des zones où est située la gare mentionnent notamment les points suivants :
 - Les constructions, travaux, ouvrages ou installations relatifs aux équipements techniques liés aux voies ferrées de transport public [...] sont admis dès lors qu'ils s'insèrent au tissu urbain environnant (article 2.1.5 UD),
 - Sont limitativement admises sous conditions les constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination d'équipements publics ou d'intérêt collectif compatibles avec la vocation dominante de la zone (article 2.1.5 UI),
 - Les affouillements ou exhaussement du sol [...] sont admis dès lors qu'ils sont liés à des travaux de construction ou d'aménagement admis dans la zone (article 2.1.3 UD),
 - Des implantations différentes par rapport aux emprises publiques ou aux voies, par rapport aux limites séparatives, ou par rapport aux autres construction sur une même propriété, peuvent être autorisées ou imposées dans le cas de réalisation d'équipements publics ou d'intérêt collectif dont la nature ou le fonctionnement nécessite d'être implantés différemment et de réalisation d'équipements techniques liés aux voies ferrées de transport public [...] (articles 6.4.2.2, 7.3.2.2, 8.2.2.2 UD et UI),
 - Des dispositions peuvent être autorisées ou imposées pour les équipements publics ou d'intérêt collectif, pour prendre en compte notamment au regard de l'environnement dans lequel ils s'insèrent les contraintes fonctionnelles et techniques propres à ces équipements, leur rôle structurant de l'espace urbain, ainsi que l'affirmation de leur identité par une architecture signifiante (article 11.1 UD et UI),
 - Le choix des couleurs doit permettre une harmonisation des coloris avec l'architecture de la construction, le respect de l'ambiance chromatique du parc d'activité ou de l'opération d'ensemble (articles 11.4 UD et UI).

Espaces Boisés Classés (EBC)

Trois EBC (cf. Figure 8 : Carte des documents d'urbanisme) sont situés à proximité immédiate des bâtiments SNCF, sur la commune de Sathonay-Camp. Le premier est localisé au Nord-Est du bâtiment gare-Est, le second au Nord-Ouest de ce même bâtiment et le dernier au Nord-Ouest du bâtiment voyageurs.

Figure 10 : Prise de vue de l'EBC situé au Nord-Ouest du bâtiment voyageurs



Périmètres reportés au PLU et Orientations d'aménagement

La gare est concernée par un **périmètre d'étude « Secteur de la Gare, projet de pôle multimodal »**, instauré par délibération de la Communauté Urbaine de Lyon du 26.02.2001 (cf. Figure 8 : Carte des documents d'urbanisme ; n°2 sur la carte).

Le secteur de la gare est directement concerné par **l'orientation d'aménagement n°11** (cf. Figure 8 : Carte des documents d'urbanisme), **localisée sur la commune de Rillieux-la-Pape. Il s'agit dans ce périmètre d'identifier les itinéraires privilégiés exclusivement destinés aux modes de déplacements doux.**

Servitudes d'utilité publique

Le site d'étude est concerné par les servitudes relatives (cf. Figure 8 : Carte des documents d'urbanisme) :

- aux voies ferrées,
- aux canalisations de biogaz, situées au Nord-Est de la gare,
- à l'aéronautique et l'électromagnétisme – zone de protection,

2.1.3.1 Contexte urbain

Sources : Prospections de terrain, Communauté urbaine du Grand Lyon, SNCF.

Logements et habitat

La gare est bordée au Nord-Ouest par des habitations de type principalement pavillonnaire et un habitat de type collectif au Nord-Est (cf. Figure 9 :).



Figure 11 : Prise de vue d'un pavillon de la RD 144 face au bâtiment voyageurs



Figure 12 : Prise de vue d'un bâtiment collectif situé à l'Est du bâtiment voyageurs

Trois bâtiments de l'avenue de la gare sont mixtes, ils comportent des commerces en rez-de-chaussée et des habitations aux étages. Les bâtiments de la RD 1 sont également mixtes.



Figure 13 : Prise de vue d'un bar-restaurant à l'angle de la RD 144 et l'avenue de la gare

Activités et services

Les commerces de proximité se situent essentiellement le long de la RD 1, ponctuellement de part et d'autre de l'avenue de la gare et dans la zone industrielle PERICA (cf. paragraphe suivant et Figure 9 : , type activité).

Les zones d'activités

Le secteur situé au Sud des voies ferrées correspond à la zone industrielle PERICA.



Figure 14 : Prise de vue de la zone industrielle PERICA depuis le quai B de la gare de Sathonay / Rillieux

D'une superficie de 258 hectares, la zone industrielle PERICA accueille 5 000 emplois au sein de 298 entreprises. L'industrie du textile et de l'habillement ainsi que la fabrication d'équipements mécaniques constituent les deux secteurs phares de PERICA. Cette zone d'activités connaît depuis plusieurs années d'importantes évolutions de son tissu économique avec une tertiarisation progressive, en réponse au départ de la production : installation de sièges sociaux, d'activités de services aux entreprises, de négoce, d'un pôle automobile.

2.1.3.2 Déplacements

Déplacements doux

Dans le cadre du plan mode doux du Grand Lyon, la RD 144, principal accès de la gare, comporte un aménagement cyclable sous forme de tronçons. Il permet de relier la gare au centre ville de Sathonay-Camp. Une piste cyclable a récemment été créée le long du parking de la gare.

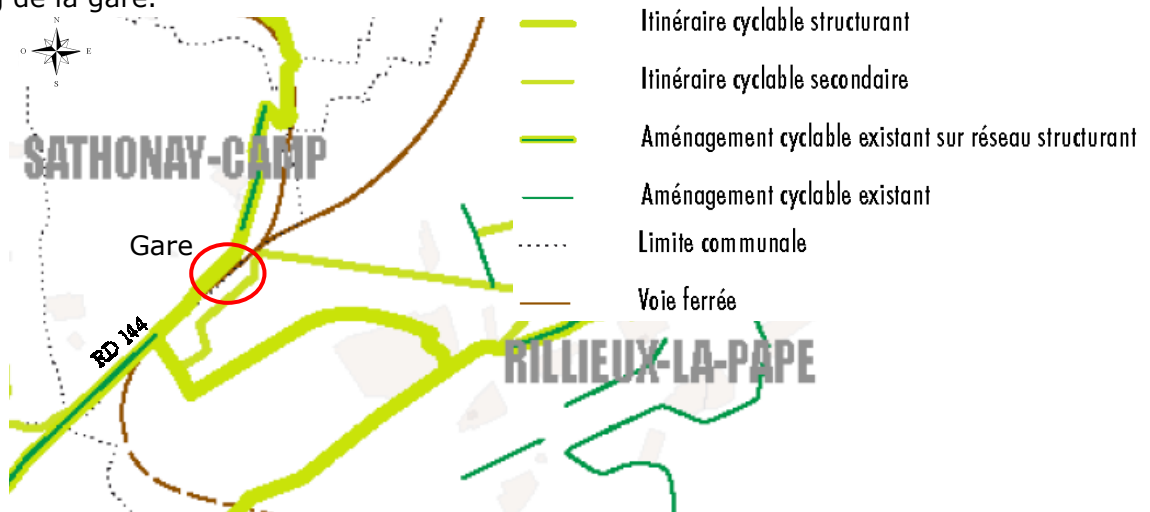


Figure 15 : Extrait du plan modes doux 2009-2010 du Grand Lyon

Source : Communauté urbaine du Grand Lyon

L'accès au bâtiment voyageurs (BV) de la gare de Sathonay / Rillieux s'effectue par la RD 144. Depuis le Sud, l'accès au BV s'effectue par un souterrain situé à l'angle de l'avenue de l'industrie (cf. Figure 9 :).



Figure 16 : Prise de vue depuis le Sud du passage souterrain piétons situé à l'Est de la gare

L'accès au quai A et B s'effectue par un passage souterrain situé à l'Ouest du bâtiment voyageurs.



Figure 17 : Prise de vue de l'entrée du passage souterrain de la gare de Sathonay / Rillieux côté bâtiment voyageurs



Figure 18 : Prise de vue du passage souterrain de la gare de Sathonay / Rillieux

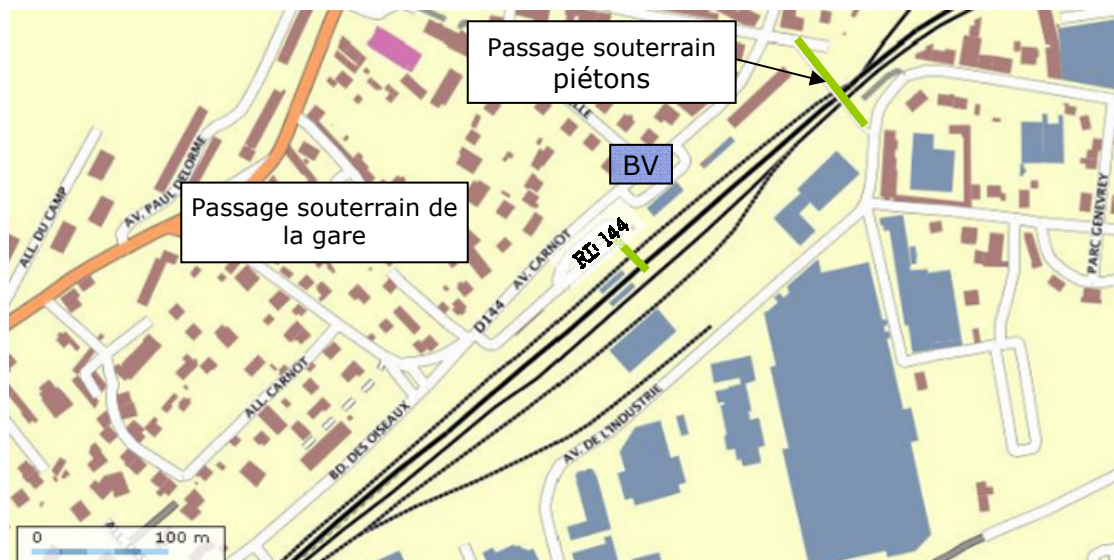


Figure 19 : Plan des passages souterrains piétons permettant l'accès à la gare et aux quais

Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite :

Les aménagements facilitant l'accès aux PMR à la gare et aux quais sont aujourd'hui quasiment inexistants.

Infrastructures routières

Desserte routière par véhicules particuliers

Le bâtiment voyageurs de la gare de Sathonay / Rillieux est accessible au Nord par la RD 144. L'accès à la gare depuis la commune de Rillieux-la-Pape, au Sud des voies ferrées, s'effectue par la rue Pierre Faillon, située au Sud-Est du bâtiment voyageurs (cf. Figure 9 :).

Desserte routière par le bus

La gare de Sathonay / Rillieux est accessible en bus. Elle est desservie par les lignes 33, 77 et Zi4.

Stationnement

Au Nord de la gare, côté bâtiment voyageurs, il existe un parking d'une centaine de places. Au Sud, de la gare, côté Rillieux-la-Pape, se trouve un parking en terre (cf. Figure 9 :). On notera que pour accéder aux quais depuis cette seconde zone de stationnement, les usagers doivent emprunter le passage souterrain situé à l'angle de l'avenue de l'Industrie, à l'Est de la gare, et donc effectuer une marche à pied de plusieurs minutes. Ce parking est ainsi peu fréquenté.

Infrastructures ferroviaires

La gare de Sathonay / Rillieux est située sur l'axe de la LGV Paris – Lyon St Clair et sur l'axe TER Bourg-en-Bresse – Lyon. Une ligne relie également la gare de Sathonay-Camp à celle de Neuville-sur-Saône.

La gare de Sathonay / Rillieux s'organise de la manière suivante :

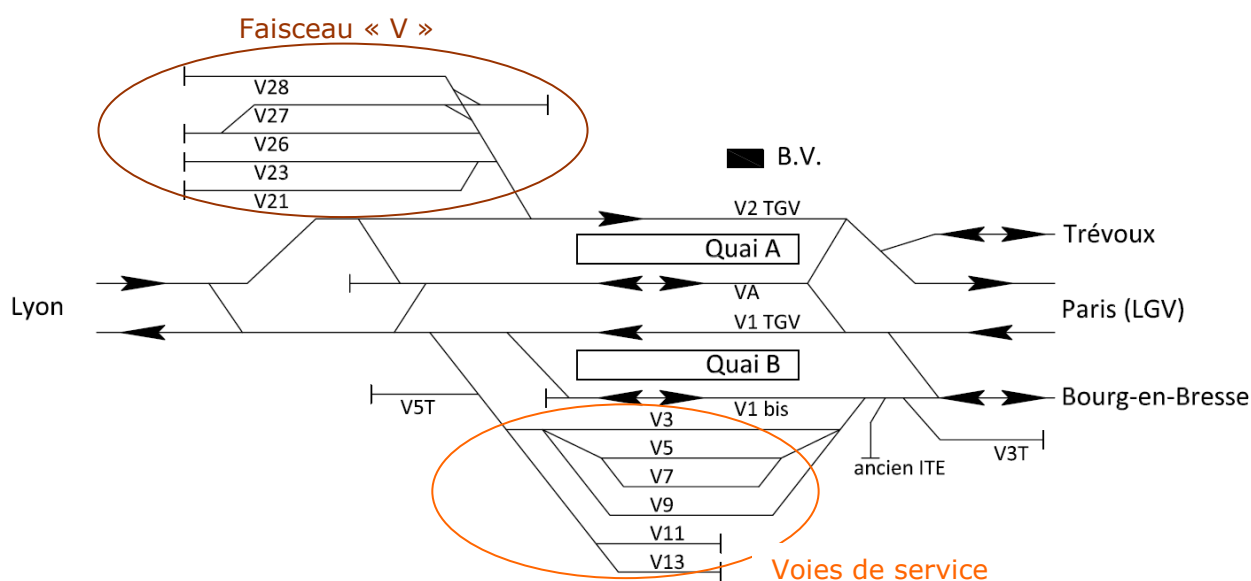


Figure 20 : Plan simplifié de la gare de Sathonay / Rillieux - Source : SNCF

La gare se compose au Nord, de 2 quais centraux (A et B) encadrés par 4 voies principales et d'un faisceau de voies de service et d'un faisceau de voies « V » affectée à la maintenance des installations.



Figure 21 : Prise de vue depuis le bâtiment voyageur en direction des quais

2.1.3.3 Risques

Risques naturels

Inondation

La gare de Sathonay / Rillieux est concernée par le **Plan de Prévention du Risque d'inondation (PPRi) du Ravin** approuvé par arrêté préfectoral le 30 Novembre 1998.

Le site d'étude est concerné par :

- la zone « ZP1 : Zone d'aggravation du risque du plateau 1 » sur le territoire communal de Rillieux-la-Pape,
- la zone « ZP2 : Zone d'aggravation du risque du plateau 2 » sur la commune de Sathonay-Camp.

Le règlement de ces zones indique que « peuvent être autorisés les constructions nouvelles, les parkings et les voiries secondaires à condition qu'ils soient accompagnés **de tous moyens notamment d'infiltration ou de rétention des eaux de pluie, afin de limiter le ruissellement.** [...] Ils devront être dimensionnés pour pouvoir contenir le volume des pluies centennales » (Source : règlement du PPRi du Ravin, zone ZP1 et ZP2).

Plan de Prévention du Risque d'inondation



- limite communale
- voie
- quai
- parking public
- escalier
- passage souterrain

Risques :

Plan de Prévention du Risque d'inondation approuvé le 30 /11/1998 :
 (source : PPRI du Ravin - 1998 - PLU Grand Lyon)

Zone d'aggravation du risque du Plateau

- ZP1
- ZP2

Figure 22 : Carte du site d'étude – Plan de Prévention du risque d'inondation

Risques industriels et technologiques

Le site d'étude n'est pas concerné par des installations classées SEVESO, ni par des installations nucléaires.

Le site d'étude est concerné par 2 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) non-SEVESO. Il s'agit de 2 entreprises situées dans la zone industrielle PERICA : Arpège et Cotelte.

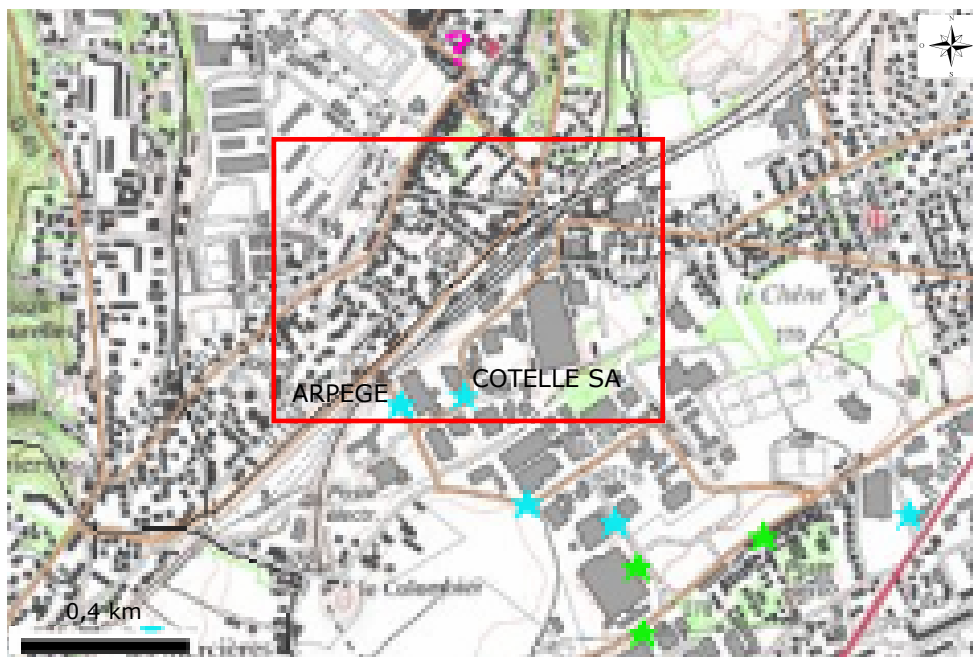


Figure 23 : Localisation des ICPE situées au sein du site d'étude
Source : DREAL Rhône-Alpes

2.1.3.4 Autres thématiques étudiées ne faisant pas l'objet d'enjeux notables

- Contexte démographique,
- Directive Territoriale de l'Aire Métropolitaine de l'Agglomération Lyonnaise (DTA),
- Emplacements réservés,
- Servitudes d'utilité publique,
- Classement sonore des infrastructures du Rhône (source DDT du Rhône),
- Les réseaux,
- Risques sismiques,
- Risques de mouvement de terrain,
- Patrimoine historique et archéologique (source : document d'urbanisme, base de données Mérimée),
- Qualité de l'air.

2.1.4 Le paysage

Le site d'étude est constitué de deux unités paysagères s'étendant de part et d'autre des voies ferrées. La première, située au Nord des voies ferrées revêt un caractère résidentiel. Elle est composée d'habitations pavillonnaires plantées dans un cadre relativement verdoyant du fait des jardins privés et des arbres présents le long des voiries.

La seconde est située au Sud des voies ferrées et correspond à un paysage caractéristique d'une zone d'activités : de grands bâtiments peu qualitatifs, des espaces de stationnements, des zones de stockage divers. Les espaces végétalisés sont restreints et réduits souvent aux haies monospécifiques qui marquent les limites de propriété.

Du fait de la topographie du secteur (relativement plane) ainsi que de l'urbanisation présente à ses abords, les points de vue sur la gare sont restreints à sa proximité.

La gare est perceptible depuis les premières habitations longeant la RD 144 ainsi que depuis le pont de la rue Pierre Faillon.

Au Sud des voies ferrées, la gare est visible depuis les premières entreprises implantées le long de l'avenue de l'Industrie.

Figure 24 : Prise de vue des habitations situées le long de la RD 144 depuis la gare



Figure 25 : Prise de vue des industries face au bâtiment voyageurs de la gare de Sathonay / Rillieux

Figure 26 : Prise de vue de commerces à l'angle de l'avenue de l'Industrie



2.1.5 Synthèse des sensibilités environnementales

Les sensibilités environnementales identifiées au droit du site d'étude sont :

Milieu physique :

- Présence de secteurs où les sols sont potentiellement pollués (au Sud des voies ferrées) suite à la présence d'anciennes activités de stockage de charbon,
- Présence potentielle d'une nappe souterraine (pas de donnée précise recensée à proximité à ce jour)

Milieu naturel :

- Le site d'étude, qui correspond au quartier de la gare de Sathonay / Rillieux, n'est pas concerné par des enjeux environnementaux. Il s'agit d'un site fortement artificialisé qui n'est pas concerné par des inventaires ou des zones de protection des milieux naturels,
- Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 2 km au Sud du site d'étude. Ce dernier n'entretient pas de relation fonctionnelle avec le réseau Natura 2000.

Milieu humain :

- Le secteur de la gare est implanté entre un secteur à vocation d'habitat (au Nord des voies ferrées) et d'une zone industrielle (au Sud) ; au PLU, le site est concerné par les zonages UD2b, UC1a et UI1, zones urbanisées,
- Des Espaces Boisés Classés sont recensés à proximité immédiate du bâtiment voyageurs,
- La gare est concernée par un projet de pôle multimodal inscrit au PLU,
- Le Sud du site d'étude est concerné par une orientation d'aménagements portant sur l'identification des itinéraires privilégiés exclusivement destinés aux modes de déplacements doux,
- Le site d'étude est concerné notamment par la servitude d'utilité publique relative aux voies ferrées (T1),
- Le site d'étude est accessible aux modes doux par l'intermédiaire de cheminements piétonniers et itinéraires cyclables. L'accès depuis le Sud reste tout de même limité. Au sein même de la gare ferroviaire, les aménagements favorisant l'accessibilité aux différents quais par les Personnes à Mobilité Réduite sont quasiment inexistantes,
- Le site de la gare est concerné par le Plan de Prévention du Risque d'inondation du Ravin. Il se situe dans des zones d'aggravation du risque du plateau à l'intérieur desquelles le règlement autorise les constructions nouvelles à condition qu'elles soient accompagnées de moyens d'infiltration ou de retenues des eaux de pluies pour limiter le ruissellement.

Paysage :

La sensibilité paysagère du site d'étude est essentiellement associée aux perceptions riveraines qui restent limitées : au Nord depuis les premières habitations du quartier longeant la RD 144 et, au Sud, depuis quelques entreprises de la zone industrielle.

2.2 Évaluation des impacts potentiels du projet sur l'environnement et mesures proposées

Cette partie décrit pour chaque thème abordé dans le diagnostic environnemental, les impacts potentiels du projet sur l'environnement et les mesures envisagées. Le projet est décrit au chapitre 1 du présent document.

2.2.1 Milieu physique

2.2.1.1 Topographie et contexte géologique

Impacts du projet

Le prolongement du passage souterrain, la création de l'escalier et la mise en place d'ascenseurs vont nécessiter des fouilles, le remaniement et l'excavation de terres.

La quantité de matériaux à extraire est de l'ordre de 500 m³.

Mesures envisagées

Au vu de l'activité antérieure sur une partie du site (stockage de charbon), des sondages de sols (nature, pollution) sont programmés pour évaluer la pollution des sols et orienter la maîtrise d'œuvre dans le choix des filières spécialisées de traitement des terres excavées.

Les autres déchets observés sur le site aux abords de la halle FRET (traverses bétons, bidons d'huile et autres gravats) seront à évacuer en filières adaptées.

Selon les résultats de l'étude géotechnique, si les matériaux à terrasser sont de bonne qualité, ils pourront faire l'objet d'un réemploi sur des chantiers nécessitant l'apport de matériaux. Les matériaux non valorisables seront évacués et mis en dépôt dans différents sites autorisés en fonction de leur nature.

2.2.1.2 Hydrogéologie, hydrologie et assainissement

Impacts du projet

Le prolongement du passage souterrain présentera une profondeur équivalente au passage souterrain actuel. L'ouvrage actuel ne présente pas de trace de venue d'eau.

Le projet n'est pas de nature à modifier l'alimentation de la nappe sous-jacente.

Le projet n'est pas concerné directement par un cours d'eau.

Mesures envisagées

Dans le cadre du présent projet, une campagne de reconnaissance des sols avec pose de deux piézomètres est programmée. Un dossier de déclaration au titre de la rubrique 1.1.1.0 de la réglementation de la Loi sur l'Eau est en cours de rédaction pour ces deux ouvrages.

Suite à cette campagne piézométrique, chaque ascenseur sera équipé d'une pompe d'évacuation des eaux de fond de fosse si les niveaux relevés correspondaient à ceux de ces équipements. Un accès direct et indépendant à la pompe sera prévu afin de ne pas gêner le fonctionnement de l'ascenseur en cas d'intervention sur la pompe.

Dans ce cas de figure, les eaux pompées devront être rejetées dans le réseau communal.

Ce rejet sera également soumis à une convention de rejet avec le Grand Lyon.

2.2.2 Milieu naturel

Compte-tenu du contexte (site ferroviaire dans un cadre urbanisé) et de la nature du projet, le projet n'entraînera pas d'impact sur les milieux naturels.

Le projet se situe à environ deux kilomètres au Nord du site Natura 2000 le plus proche (SIC Pelouse, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage).

Les secteurs concernés par la zone de chantier, constitués de milieux anthropisés, ne présentent pas de sensibilité écologique. Ces zones ne peuvent donc pas constituer de milieu refuge pour les espèces protégées par le SIC. De plus, il n'existe aucun corridor biologique (haie, cours d'eau, fossé etc.) entre le SIC et la Gare de Sathonay / Rillieux.

Enfin, pour accéder à la zone de chantier les engins emprunteront des infrastructures existantes (voies routières et ferroviaires). Les zones de stockage se localiseront également à proximité immédiate de la gare, soit, en dehors des zones écologiquement sensibles.

Les travaux réalisés dans la Gare de Sathonay / Rillieux n'entraîneront aucun impact direct ou indirect sur les sites Natura 2000.

2.2.3 Milieu humain

2.2.3.1 Documents d'urbanisme et d'orientation

Impacts du projet

Le projet s'inscrit dans la logique des grandes orientations de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, du SCOT de l'agglomération lyonnaise et du PDU du Grand Lyon, en développant l'accessibilité de la gare de Sathonay / Rillieux aux Personnes à Mobilité Réduite et en favorisant les modes doux.

Le projet est compatible avec le règlement des zonages UI1 et UD2b où sera situé le prolongement du passage souterrain.

Le projet n'aura aucun impact sur les EBC situés à proximité immédiate de la gare.

Le projet est compatible avec l'orientation d'aménagement du secteur consistant à identifier les itinéraires privilégiés exclusivement destinés aux modes de déplacements

doux. En effet, le projet contribue à l'amélioration et au développement des itinéraires pédestres en créant une nouvelle liaison piétonne de part et d'autre des voies ferrées.

Le projet n'aura aucun impact sur les servitudes d'utilité publique identifiées au sein du site d'étude.

Mesures envisagées

Le projet sera conforme au règlement des zonages du PLU.

2.2.3.2 Ambiance sonore

Impacts du projet

Les impacts acoustiques seront essentiellement liés à la phase chantier. Le projet n'entraînera pas d'augmentation des nuisances sonores de façon permanente.

Mesures envisagées

Le projet se situe dans un contexte urbanisé : proximité d'une zone industrielle mais également d'un quartier résidentiel. Les travaux en période nocturne seront donc à limiter autant que possible.

Les engins de chantier respecteront les valeurs limites d'émission de bruit fixées par la réglementation.

L'entreprise attributaire du marché produira un dossier « Bruit de Chantier » qui sera diffusé aux communes concernées pour information.

2.2.3.3 Contexte urbain et déplacements

Impacts du projet

Habitat, activités et services

Le projet favorisera les échanges entre les zones d'habitations, situées au Nord des voies ferrées et la zone industrielle PERICA, localisée au Sud des voies de chemin de fer.

Déplacements

Accessibilité

Le projet aura des impacts positifs vis-à-vis de l'accessibilité aux services de la gare ferroviaire pour les Personnes à Mobilité Réduite. Il leur permettra d'accéder aux quais en toute autonomie.

La signalétique, les quais, les luminaires,... sera adaptée et permettront aux PMR une amélioration de l'accessibilité et des conditions de vie.

Le prolongement du souterrain permettra en outre d'améliorer l'accessibilité de la gare à l'ensemble des usagers depuis le Sud des voies ferrées et d'une manière générale, de favoriser les échanges de part et d'autre des voies.

Phase travaux

La circulation des voyageurs pourra être perturbée durant la phase travaux. Pour les travaux réalisables de jour, il y aura coexistence entre les travaux et la présence de voyageurs. Dans le souterrain et sur les quais, au droit des travaux, la largeur pour les voyageurs sera réduite.

La mise en place des ascenseurs nécessitera la mise en défens des quais faisant l'objet de travaux. La circulation des trains pourra également être impactée : consignation caténaire, mise en place de limitations temporaires de vitesse,...

Mesures envisagées

Phase travaux

La zone chantier sera clôturée et des panneaux de signalisation seront mis en place afin de signaler les cheminements piétons et les zones interdites au public.

2.2.3.4 Réseaux

Impacts du projet

Le projet est susceptible d'intercepter un certain nombre de réseaux de distribution communaux.

L'implantation d'un ascenseur impose la dépose et le transfert d'un ancrage caténaire. Le câble de protection aérienne doit être prolongé au niveau des quais voyageurs.

Mesures envisagées

Le maître d'ouvrage prendra contact avec les concessionnaires afin de déterminer l'emplacement exact des canalisations et lignes et définir les mesures appropriées.

Le rejet des eaux pluviales issues du prolongement du passage souterrain se fera côté Rillieux-la-Pape dans le réseau communautaire du Grand Lyon.

Un formulaire de demande de raccordement au réseau communautaire sera transmis au Grand Lyon pour obtention de l'autorisation.

2.2.3.5 Risques

Impacts du projet

Le projet de prolongement du passage souterrain se situe en « zones d'aggravation du risque du plateau 1 et 2 » du Plan de Prévention du Risque d'inondation du Ravin.

Le projet n'aura aucune incidence sur les ICPE (non classées SEVESO), et réciproquement.

Mesures envisagées

Le projet respectera le règlement et les prescriptions du PPRi.

2.2.3.6 Patrimoine historique et archéologique

Impacts du projet

Aucun enjeu n'est identifié au sein des documents d'urbanisme.

Mesures envisagées

Des mesures spécifiques pourront être envisagées si les éléments que transmettra la DRAC mettent en évidence une sensibilité particulière.

2.2.4 Le paysage

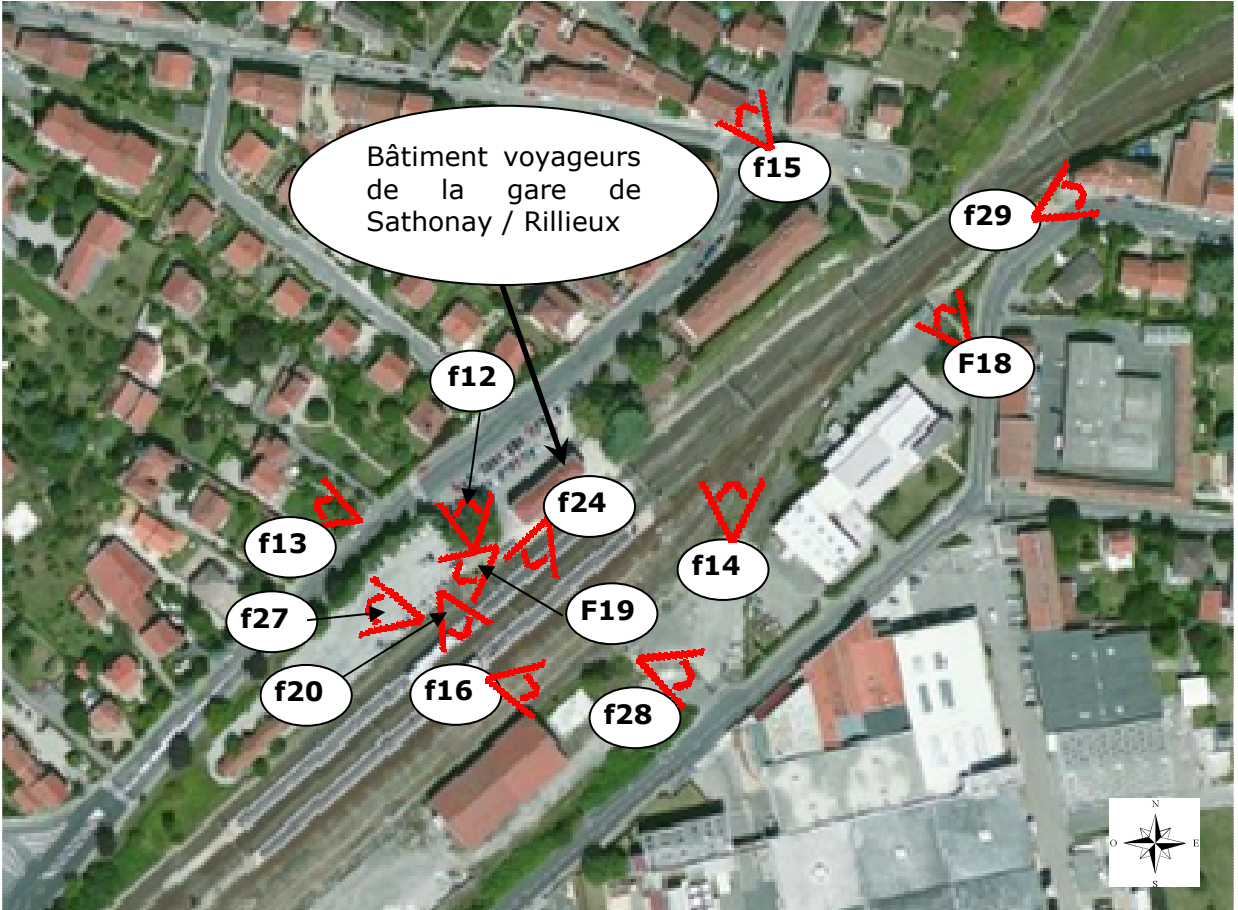
Impacts du projet

Le projet s'inscrit dans le secteur de la gare, contexte urbanisé qui comprend des bâtiments d'habitation, des secteurs d'activités et une zone industrielle. Ainsi, la sensibilité paysagère se fait principalement au regard des perceptions riveraines. Etant donné la nature du projet, le passage souterrain ne nécessite pas de faire l'objet d'une insertion paysagère. Seuls les ascenseurs seront perceptibles depuis l'extérieur.

Mesures envisagées

Aucune mesure n'est envisagée.

ANNEXES : localisation des prises de vue



f3	Numéro de la figure
	Prise de vue

