

**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 complété 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 17/09/2014	Dossier complet le 22/09/2014	N° d'enregistrement F-082-14-C-0092

1. Intitulé du projet

Elargissement et redressement d'une voirie routière sur le site de Naviland-Cargo à Vénissieux

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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
6 d	Infrastructures routières Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

Elargissement et redressement d'une voirie routière sur le site RFF exploité par Naviland-Cargo

4.2 Objectifs du projet

Elargissement de la voie actuelle pour permettre la circulation des poids lourds à double sens
Redressement de la voie actuelle dont le tracé sinueux génère de forts surcoûts d'exploitation

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Démolition d'un muret de soutènement existant
Rabotage de la chaussée existante
Création d'une nouvelle structure de chaussée
Création de la nouvelle chaussée

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Circulation à double sens

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).

Si une étude d'impact est demandée, le projet sera soumis à déclaration de projet

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

Déclaration de projet

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur de chaussée reconstruite	150 ml
Evolution de surface imperméabilisée	0 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Chemin du Charbonnier
69200 VENISSIEUX

Coordonnées géographiques¹

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

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

Point de départ : Long. 45° 41' 44" N Lat. 4° 54' 30" E

Point d'arrivée : Long. 45° 41' 40" N Lat. 4° 54' 32" E

Communes traversées :

Néant

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 ?

Le programme se compose de 4 actions distinctes:

- Action n°1: Déplacement de l'entrée camions actuelle
- Action n°2: Elargissement et redressement de la voirie routière
- Action n°3 (abandonnée): Remettre en fonctionnement le faisceau RA
- Action n°4: Allongement de la voie ferrée 136

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

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 ?

Site exploité par Naviland-Cargo pour la logistique fret ferroviaire (chargement/déchargement des containers de fret sur trains et camions)

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 approuvé le 11 juillet 2005

La zone du projet est concernée par :

- les zones UI et AUI pour lesquelles les constructions, travaux ouvrages ou installations à destination d'activité économique sont admises
- l'emplacement réservé pour le Boulevard Urbain Est

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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPBE du Grand Lyon

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 ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRT prescrit le 11 décembre 2009 CREALIS / Société du Dépôt de Saint-Priest La zone du projet est en dehors du périmètre
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"/>	Le site Natura 2000 le plus proche, l'île de Miribel-Jonage, se situe à une dizaine de kilomètres
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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Matériaux de remblai provenant de carrières ou de recyclage
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"/>	
	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Travaux de construction
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Exploitation du site
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Travaux de construction
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Site éclairé la nuit</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Eaux de ruissellement évacuées par puits perdus</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Produits de démolition (béton, enrobés) en faible quantité</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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 :

Le projet du Boulevard Urbain Est franchit le site au niveau de la zone de projet.
RFF travaille en étroite collaboration avec le Grand Lyon pour rendre les deux projets compatibles.

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.

Le projet d'élargissement et de redressement de la voirie routière ne génère pas de modification substantielle du site et est éloignée des premières habitations.
Par contre, l'action 1 du programme crée un nouvel accès camions et supprime l'entrée existante située à proximité des habitations. Il générera donc un impact positif pour la population.
L'échéance de cette action n'étant pas fixée (horizon 2 à 3 ans), les procédures seront gérées séparément.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	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 checked="" type="checkbox"/>
5	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 ;	<input type="checkbox"/>

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
Annexe 5 : Plan de l'action 1
Annexe 6 : Plan de l'action 4

9. Engagement et signature

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

Fait à le,

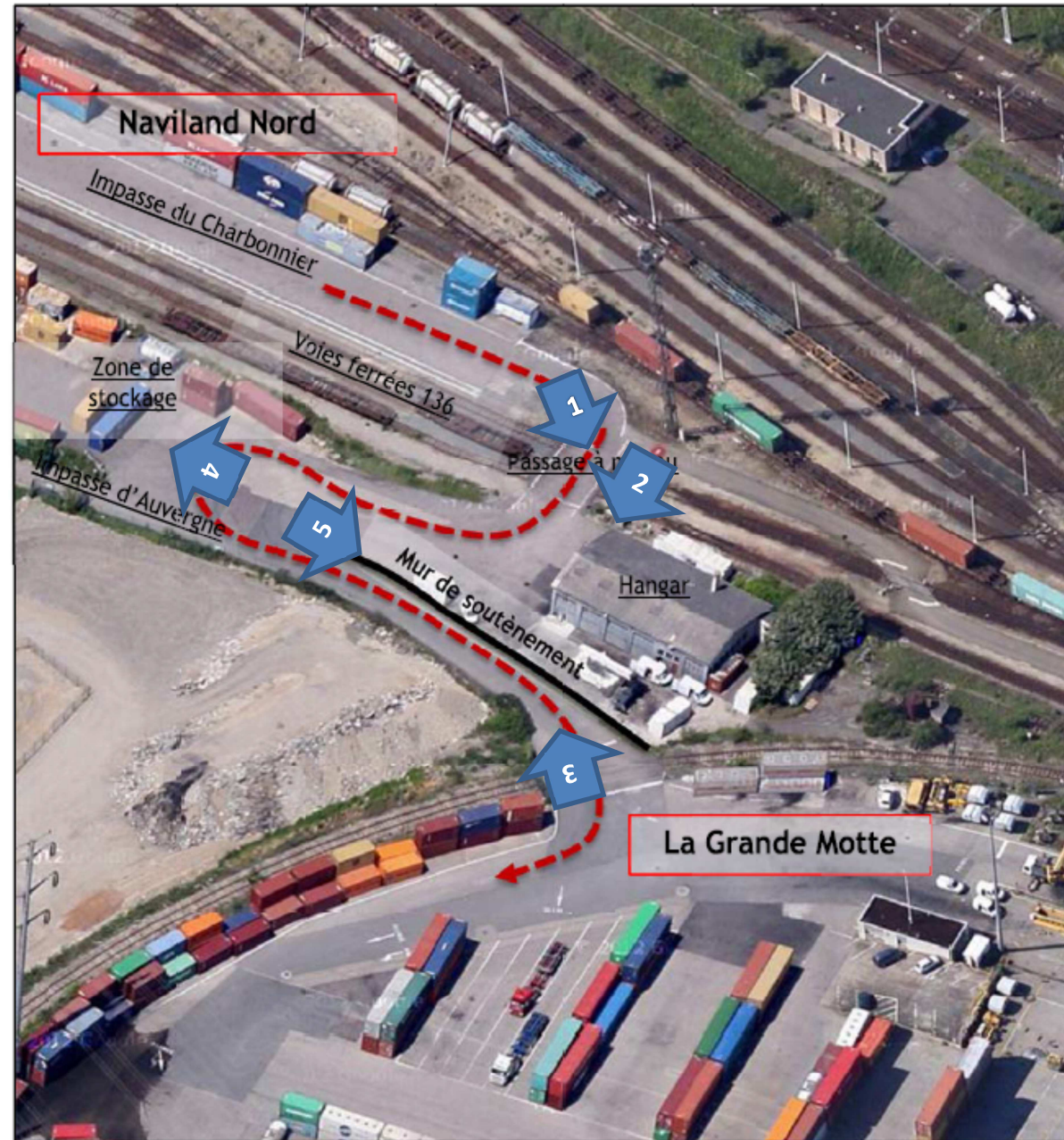
Signature

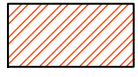


Annexe 2 - Plan de situation

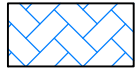


ANNEXE 3 – PHOTOGRAPHIES DE LA ZONE DE PROJET





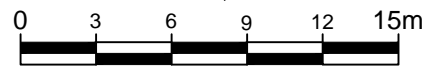
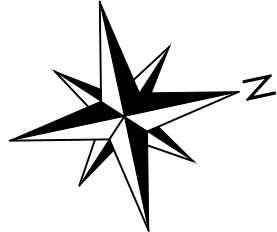
PLATEFORME A REPROFILER OU NOUVELLE



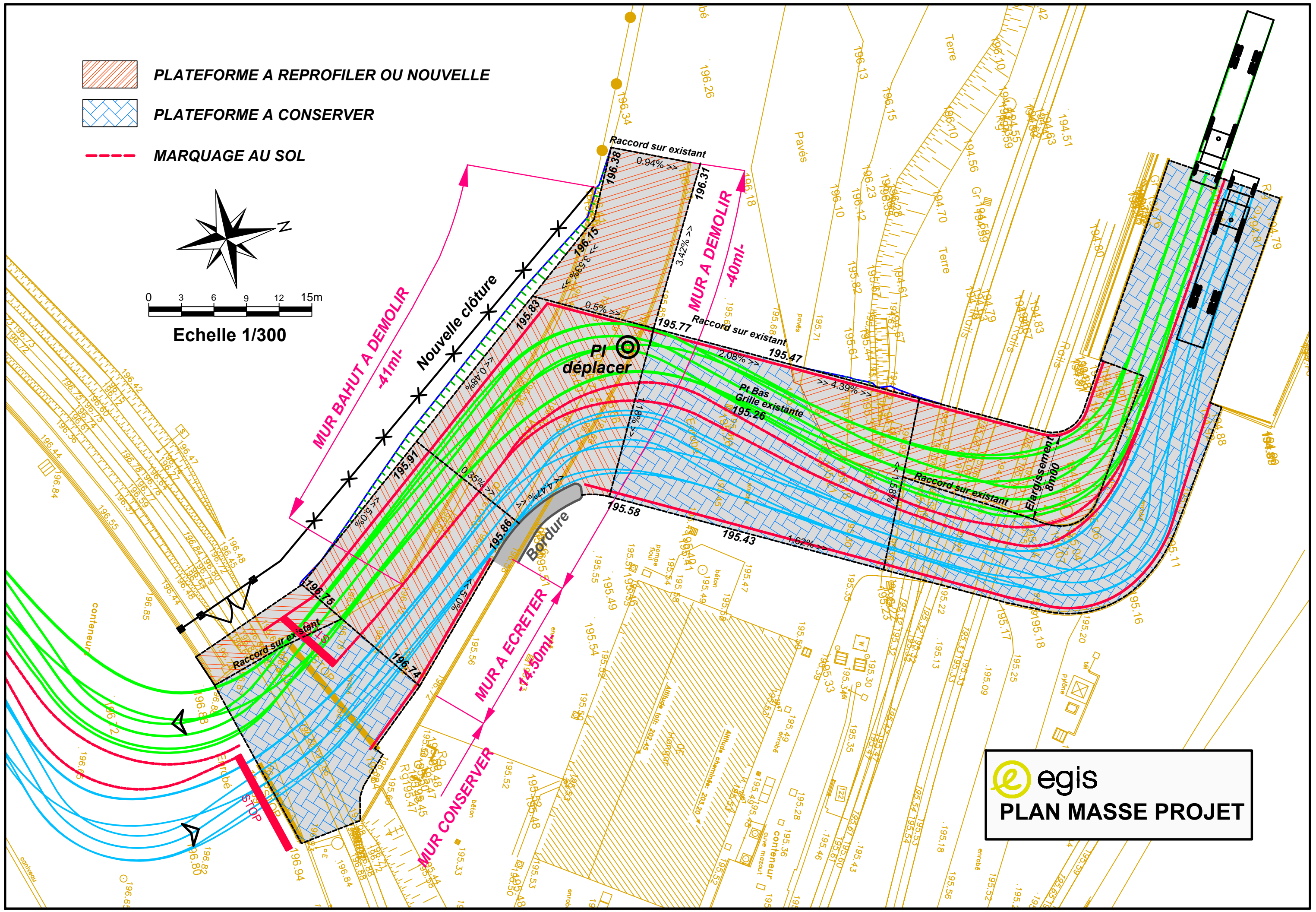
PLATEFORME A CONSERVER



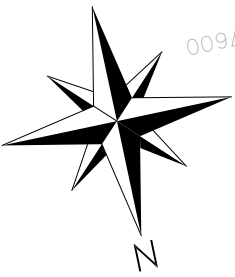
MARQUAGE AU SOL



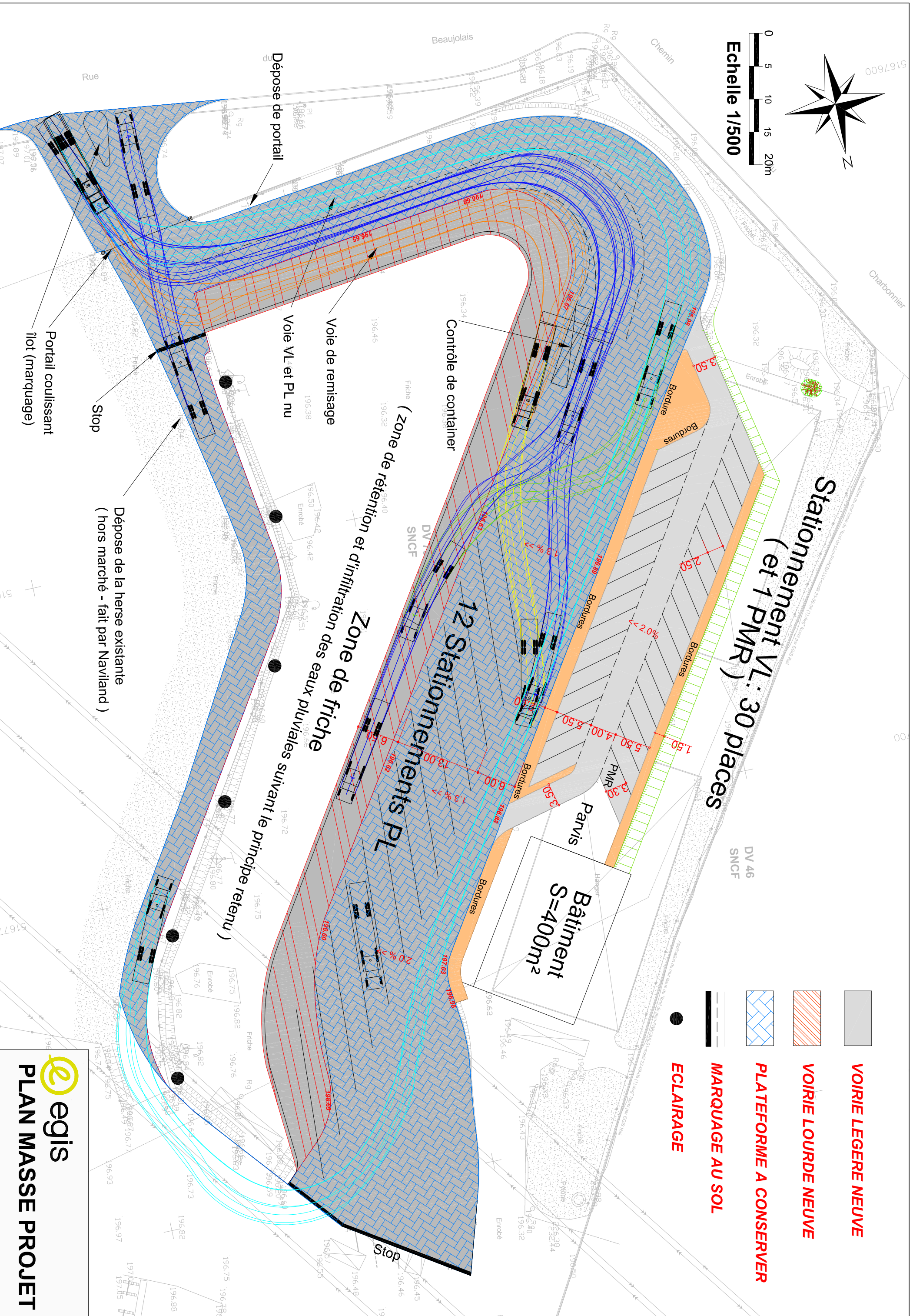
Echelle 1/300




egis
PLAN MASSE PROJET

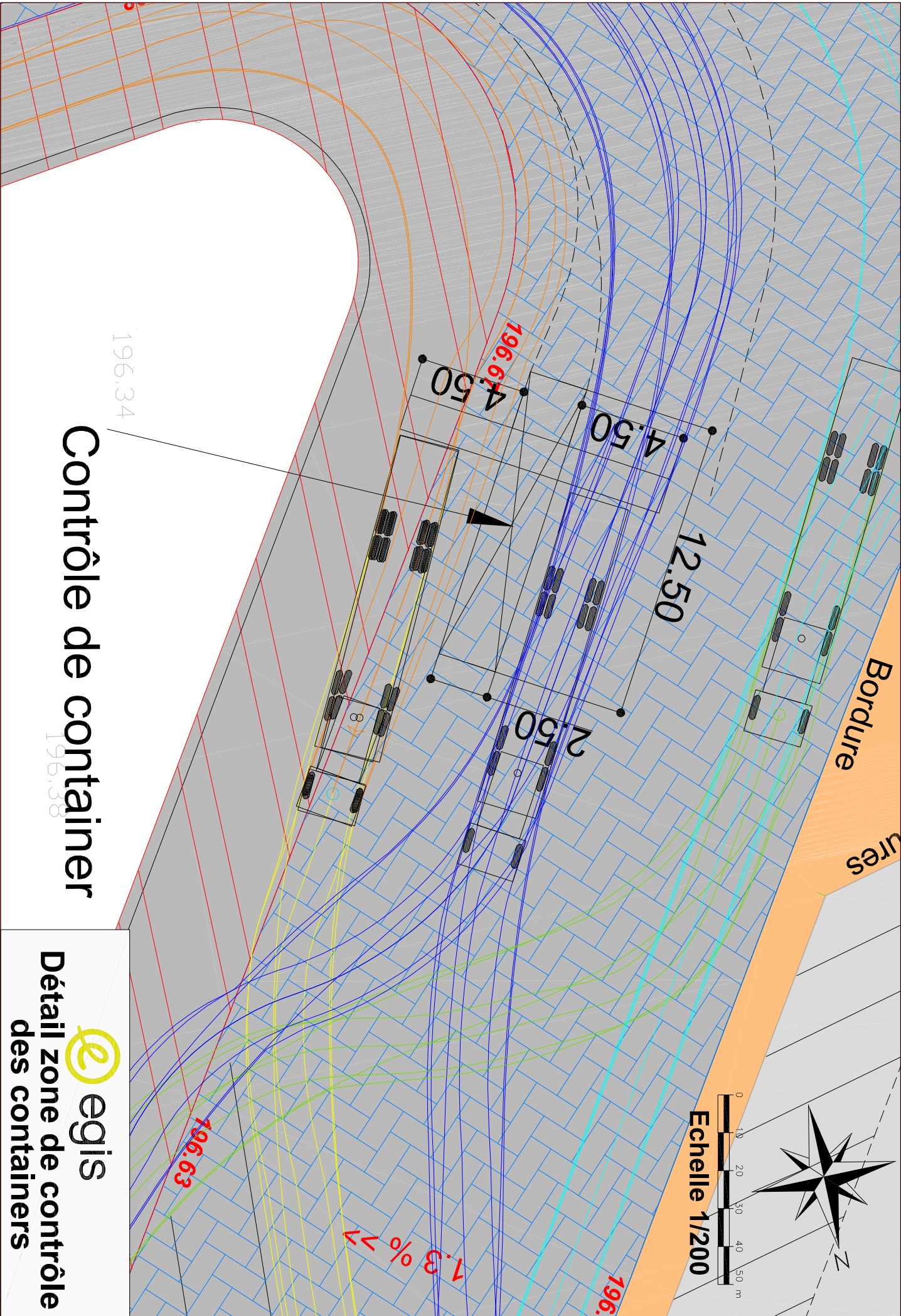


Echelle 1/500



Stationnement VL: 30 places (et 1 PMR)

- VOIRIE LEGERE NEUVE
- VOIRIE LOURDE NEUVE
- PLATEFORME A CONSERVER
- MARQUAGE AU SOL
- ECLAIRAGE



Contrôle de container


egis
 Détail zone de contrôle
 des containers

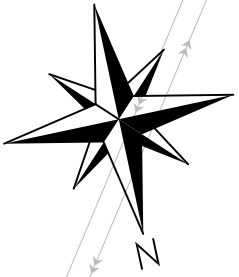
196.34

196.38

Bordure

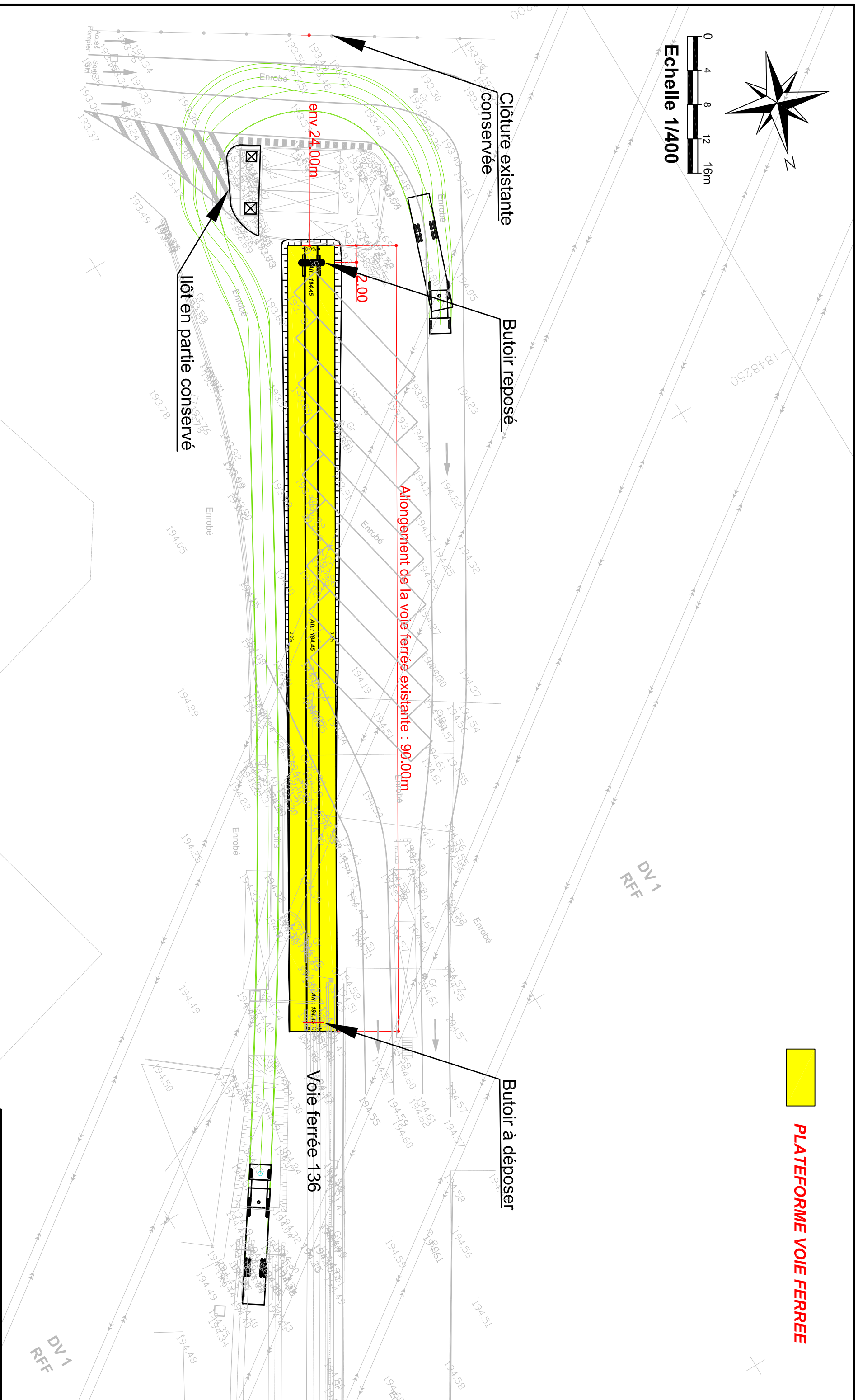
Echelle 1/200





Echelle 1/400
0 4 8 12 16m

PLATEFORME VOIE FERREE



Clôture existante conservée

Butoir reposé

Allongement de la voie ferrée existante : 90.00m

Voie ferrée 136

Butoir à déposer

lot en partie conservé


env 24.00m

2.00

DV 1
RFF

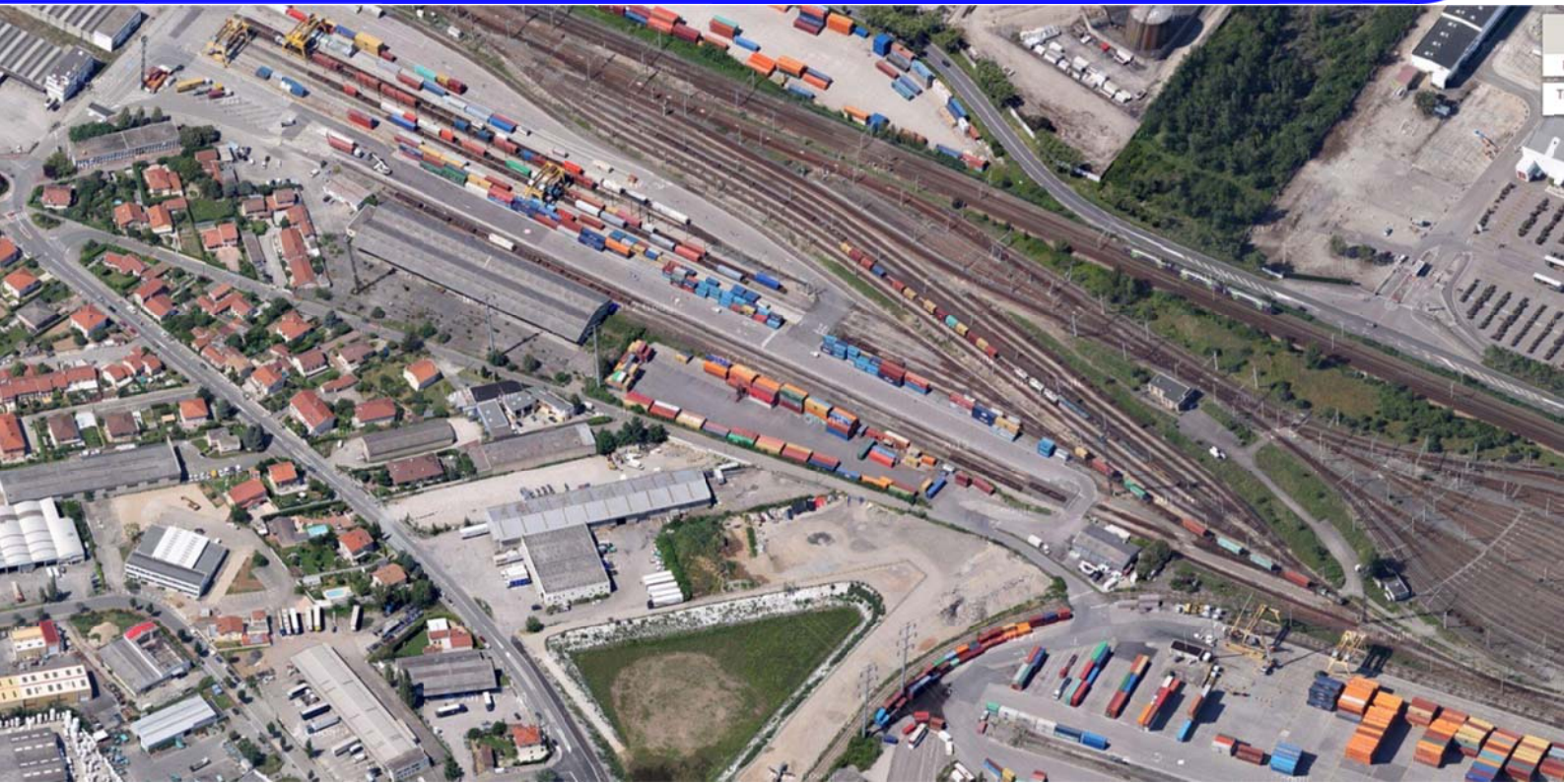
DV 1
RFF

DV 1
RFF


PLAN MASSE PROJET

Etude amélioration du fonctionnement du site de Naviland Cargo à Vénissieux – Saint-Priest

Action 3 – Remise en fonctionnement du faisceau RA



FRONS LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON
LERNÉ—UTRECHT—DAMBOURG—TÖRN—ORLÉANS—LUSZKOWO BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMI
—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FRANKFURT—ZÜRICH—YADUZ—LJUBLJANA—VENEZIA
—LATVIA—RUSEY—BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLODIA—KIV
—CELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUKELLES—DEN HAAG
—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT
—LISBOA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLODIA—KIVHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTIN—PORT DE DUNKERQUE—MUTTENZ—KLEDE
—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT—OUVERTURE—INNOVATION—INTERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPON

Janvier 2013



Etude d'amélioration du fonctionnement du site de Naviland Cargo à Vénissieux - Saint-Priest

Action 3 : Remise en fonctionnement du faisceau RA

Identification du document

	projet	num. doc.	version	nb. pages	édition / impression
identification	3644AA	RG121246	B	21	couleur – Recto/Verso

	établi par	vérifié par	approuvé par
prénom, nom	Fanny ROUSSET Patrick BOUTEILLER	Frédéric BONNAUD	Frédéric BONNAUD
fonction	chargés d'études	Chef de projet	Chef de projet
date	10/12/2012	18/12/2012	19/12/2012

OBJET

Ce document constitue un des 4 livrables de l'étude d'amélioration du fonctionnement du site de Naviland Cargo à Vénissieux. Il traite de l'action 3 qui concerne la remise en fonctionnement du faisceau RA.

L'étude comporte 4 missions distinctes, nommées actions dans le cahier des charges :

1. Déplacer l'entrée camion actuelle ;
2. Elargir les voiries routières du site ;
3. Remettre en fonctionnement le faisceau RA ;
4. Allonger la voie 136.

La finalité de l'étude est de disposer pour chaque action :

- D'un descriptif de l'aménagement ;
- D'un plan de l'aménagement ;
- D'un planning de réalisation ;
- D'un chiffrage de niveau Etude Préliminaire.

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Indice	Établi par	Date	Objet de la révision
A	Fanny ROUSSET	10/12/2012	Création du document
B	Fanny ROUSSET	04/01/2013	Prise en compte remarques RFF

SOMMAIRE / TABLE DES MATIERES

1. PRESENTATION DE L'ETUDE	5
1.1 • Objectif	5
1.2 • Périmètre général d'intervention.....	5
1.3 • Périmètre de l'action 3.....	6
1.4 • Objectif de l'action 3.....	6
2. ACTION 3 : REMISE EN FONCTIONNEMENT DU FAISCEAU RA.....	7
2.1 • Situation.....	7
2.2 • Programme d'amélioration : opérations à mettre en œuvre pour permettre la réouverture du faisceau RA	7
2.2.2 Identification des opérations de remise en service des installations de sécurité	12
2.2.3 Identification de l'organisation à mettre en place par Naviland Cargo pour réceptionner et expédier des trains depuis le faisceau RA	13
2.3 • Phasage.....	16
2.3.1 Travaux de rénovation des voies	16
2.4 • Estimation.....	17
3. ANNEXES	18
3.1 • Compte rendu des échanges avec l'EIC	18
3.1 • Calendrier d'élaboration des Consignes Locales d'Exploitation (extrait de la DC 1477)	21
3.2 • Consigne d'établissement concernant l'interdiction des réceptions/expéditions depuis le faisceau RA	21

1. PRESENTATION DE L'ETUDE

1.1 • Objectif

L'étude répond à un triple objectif :

- Répondre à une demande préfectorale de réduction des nuisances sonores dues à la circulation des camions en zone résidentielle ;
- Permettre la circulation en double sens des poids-lourds ;
- Augmenter l'attractivité du site en augmentant la longueur des voies et en créant une deuxième entrée/sortie ferroviaire.

1.2 • Périmètre général d'intervention

L'étude concerne 4 zones distinctes sur le site de Naviland. Elle se préoccupe à la fois du bon cheminement des poids-lourds sur le site, la prise en compte des nuisances engendrées par les activités pour les riverains et l'amélioration des manœuvres des wagons entre le site et le RFN.

Les zones concernées par l'étude sont identifiées sur le plan suivant :

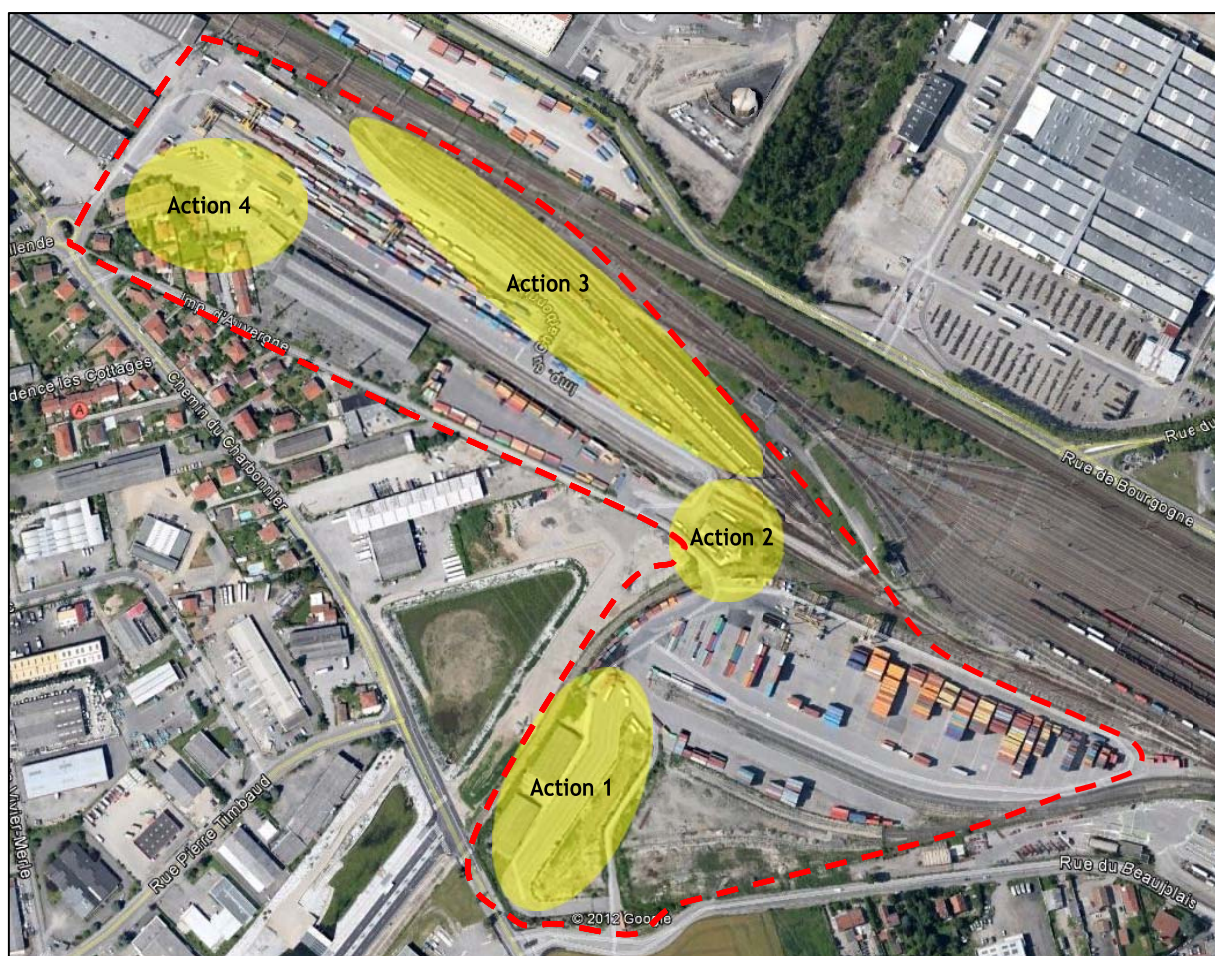


Figure 1 : Vue aérienne du périmètre général d'intervention (source : Google maps)

1.3 • Périmètre de l'action 3



Figure 2 : Vue aérienne du site concerné par l'action 3 (source : Google maps)

1.4 • Objectif de l'action 3

La voie de réception actuelle des trains de Naviland Cargo est la voie 64.

Du fait des manœuvres nécessaires pour couper et rentrer les trains sur le site de Naviland, les réceptions sont parfois réalisées sur les voies 11, 12 et 13.

Cette organisation génère de nombreuses manœuvres et manque d'efficacité.

Pour améliorer cette situation, une solution serait de permettre l'accès au faisceau RA depuis le RFN. Ce faisceau composé notamment de 3 voies électrifiées permettra davantage de souplesse dans l'organisation des manœuvres du site.

La réouverture du faisceau nécessite :

- Un diagnostic et un programme de remise en état des voies ;
- La rédaction d'un processus décrivant les différentes opérations à réaliser pour recevoir et expédier un train depuis le faisceau RA ;
- Un échange avec l'EIC afin de valider les conditions de mise en œuvre de la réouverture du faisceau RA.

2. ACTION 3 : REMISE EN FONCTIONNEMENT DU FAISCEAU RA

2.1 • Situation

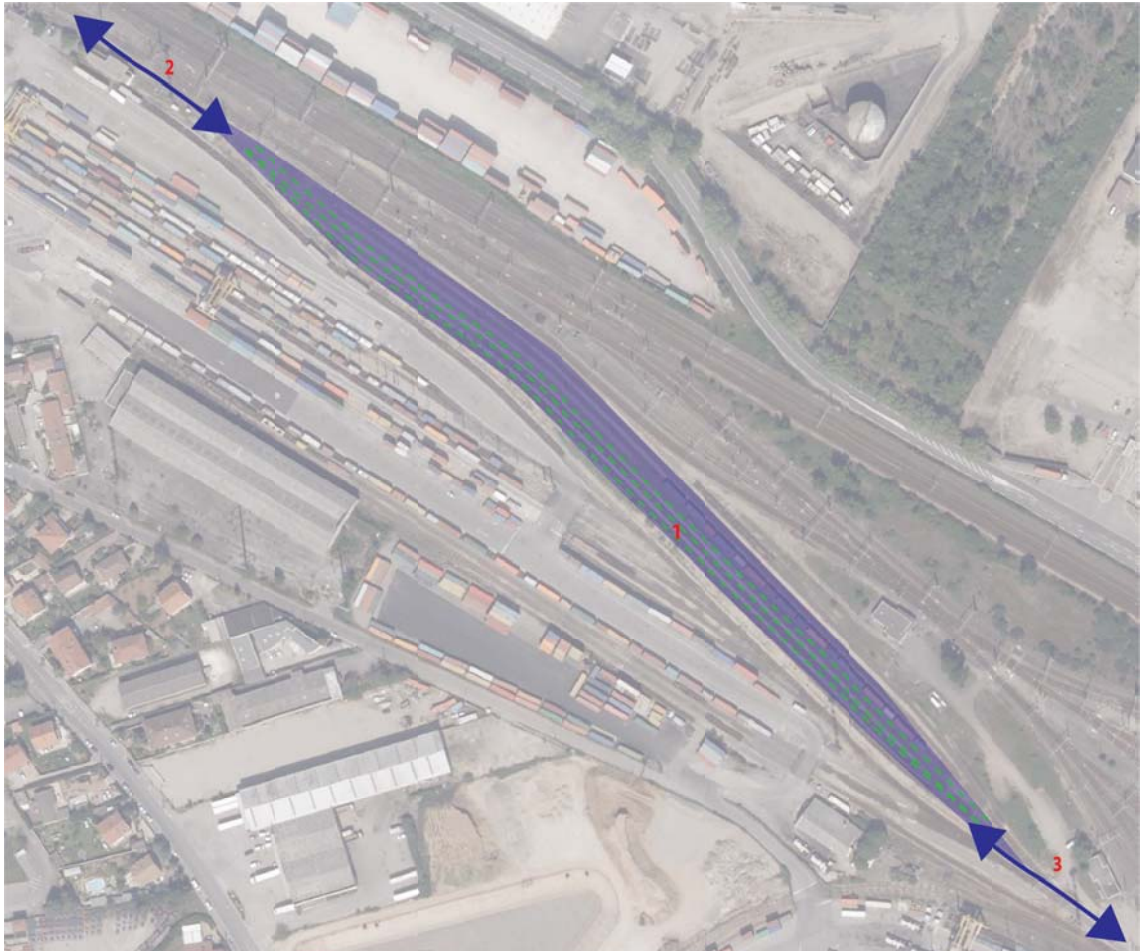


Figure 3 : Principe de fonctionnement du faisceau RA.

La réouverture du faisceau RA nécessite de traiter trois problématiques :

1. Rénovation des 3 voies électrifiées ;
2. Permettre l'accès au RFN par le nord ;
3. Estimer le temps de manœuvre sur la voie 64 entre deux circulations entrantes.

2.2 • Programme d'amélioration : opérations à mettre en œuvre pour permettre la réouverture du faisceau RA

La réouverture du faisceau RA pose 4 questions :

- Identifier les opérations de remise en état du faisceau RA (voie) ;
- Identifier les opérations de remise en service des installations de sécurité ;

- Identifier l'organisation à mettre en place par Naviland Cargo pour réceptionner et expédier des trains depuis le faisceau RA ;
- Identifier les conditions d'insertion des sillons origine/destination du faisceau RA sur la ligne Grenoble Lyon.

Ce dernier point n'est pas traité dans la présente étude.

Les annexes en fin de document détaillent :

- Les échanges avec l'EIC ;
- Le calendrier d'instruction d'une CLE (consigne locale d'exploitation) ;
- La consigne d'exploitation interdisant actuellement les accès au faisceau RA.

2.2.1 Identification des opérations de remise en état du faisceau RA (voie)

Le faisceau RA est utilisé actuellement depuis son entrée côté sud jusqu'à la limite des branchements 102 et 103.

En pointe du branchement 533b, qui est commandé depuis le poste 1, le branchement 99 assure la distribution des voies 102 à 112 du faisceau RA.

Les voies intéressées par ce diagnostic sont les voies électrifiées 108, 110 et 112 qui sont distribuées par les branchements 102 et 103. Elles sont constituées de rail 50 kg U36 en barres de 18 m à joints décalés et de traverses bois avec attaches rigides. Les parties de voie en courbe sont posées sur selles.

La voie est en bon état général. Les rails sont dans l'ensemble particulièrement usés, sans atteindre cependant un niveau d'usure latérale ou verticale nécessitant leur retrait.

Le plancher est relativement correct mais quelques traverses sont dégradées, il conviendra d'en remplacer un certain nombre selon un pourcentage différentiel en fonction de la situation.

Le remplacement de traverses en recherche sera suivi d'un bourrage mécanique d'entretien.

Les branchements 99, 102 et 103 sont des branchements 2 voies de 50 kg U36 symétriques de tangente 0,167. Ils sont talonnables renversables.

Ces appareils de voie sont en bon état. Quelques bois simplement seront à remplacer avec une reprise du nivellement.

Il faut préciser que ce diagnostic est établi sur la base d'une expertise visuelle, sans vérification des cotes de sauvegarde des appareils et des caractéristiques géométriques des voies.

2.2.1.1 Branchement 99



Figure 4 : Branchement 99.

Bon état général. Il est proposé de remplacer 2 bois.

2.2.1.2 Platelage piéton



Figure 5 : Platelage piéton en bois.

Le passage planchéié situé entre les branchements 99 et 102 est en mauvais état et doit être remplacé. Il est proposé de le remplacer par un modèle de type STRAIL qui présente un revêtement caoutchouc antidérapant.



Figure 6 : Exemple de platelage piéton de type Strail.

2.2.1.3 Branchement 102



Figure 7 : Branchement 102 : bonne application des aiguilles droite et gauche.

Bon état général de l'appareil. Il est proposé de remplacer 6 bois.

2.2.1.4 Branchement 103



Figure 8 : Branchement 103 : Bonne application des aiguilles droite et gauche. Bon état général de l'appareil. Il est proposé de remplacer 4 bois.

2.2.1.5 Voie 108

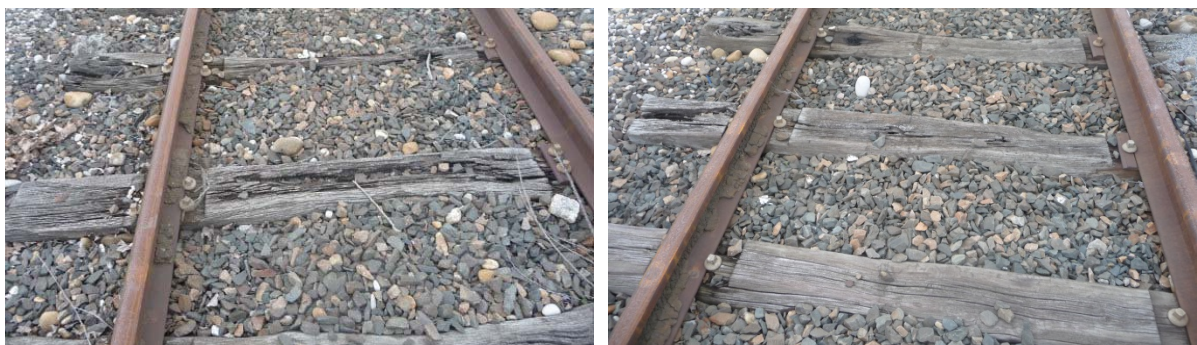


Figure 9 : Voie 108.

La voie est en bon état général sur plus de 80% de sa longueur.

Sur la partie nord, non exploitée, le plancher est partiellement dégradé sur 60 m environ. Sur cette zone, il est proposé de remplacer 40 traverses.

2.2.1.6 Voie 110



Figure 10 : Voie 110.

La voie est relativement en bon état. Sur une longueur de 35 m environ après le branchement 103 la voie est en courbe. Il est proposé de remplacer 25% de traverses sur cette zone, soit 15 unités. Sur le reste de la voie il est proposé de remplacer 95 traverses (15%).

2.2.1.7 Voie 112



Figure 11 : Voie 112.

La voie est relativement en bon état. Sur une longueur de de 60 m environ après le branchement 103 la voie est en courbe. Il est proposé de remplacer 25% de traverses sur cette zone, soit 25 unités. Sur le reste de la voie il est proposé de remplacer 90 traverses (15%).

2.2.2 Identification des opérations de remise en service des installations de sécurité

Les installations sont toujours en service, les itinéraires sont seulement interdits par application d'une consigne (voir annexe 2).

Cette consigne devra être abrogée dans le cadre de l'instruction d'une nouvelle consigne d'exploitation.

2.2.3 Identification de l'organisation à mettre en place par Naviland Cargo pour réceptionner et expédier des trains depuis le faisceau RA

L'organisation à mettre en place nécessite de disposer chez Naviland des personnes habilitées aux fonctions de sécurités suivantes :

- Chef de la manœuvre ;
- Chef de service ou Responsable réception (qui assurera la responsabilité des réceptions des trains - responsable réception).

Par ailleurs, un opérateur pourra s'assurer de la bonne marche des trains à réceptionner par une consultation du logiciel « SEETRAIN », mise à disposition par RFF.

Economiquement, la réouverture du faisceau RA nécessite le recrutement de deux ETP (un en matinée, un en soirée).

2.2.3.1 Procédure de réception des trains sur le faisceau RA

L'opération va se dérouler en 4 étapes :

- La préparation de la réception ;
- Le dialogue avec le poste 1 ;
- La manœuvre du train ;
- Le dégagement des voies pour préparer la prochaine réception.

2.2.3.1.1 La préparation de la réception d'un train.

Le responsable réception s'assure que les voies de réceptions sont libres (faisceau RA + voie 64) pour recevoir un train de 630 m.

Il s'assure, à l'aide SEETRAIN, que le train est dans son sillon.

Le chef de la manœuvre s'assure que les installations sont correctement disposées (aiguilles correctement positionnées et vérification du bon collage de la lame appliquée).

2.2.3.1.2 Le dialogue avec le poste 1 de Vénissieux

5 minutes avant l'arrivée du train, le responsable réception donne l'autorisation au poste 1 de Vénissieux de tracer un itinéraire à destination du faisceau RA (autorisation donnée depuis le point Y, avec le commutateur Au Ac RA).



Figure 12 : point Y.

2.2.3.1.3 La manœuvre du train

Le chef de manœuvre se positionne de façon à pouvoir donner les ordres de manœuvres au conducteur sans que celui-ci soit obligé de marquer l'arrêt sur le faisceau.

Les signaux de manœuvre doivent permettre à la circulation de dégager le garage franc en entrée de faisceau RA.

Depuis le franchissement du carré 537 jusqu'à l'arrêt complet du train, environ 1000 m sont parcourus, pour un temps de parcours estimé entre 3'30 minutes et 5 minutes.

Le chef de la manœuvre fait procéder à la coupe de la partie du train devant être rentrée sous les portiques (temps estimé à 5 minutes).

Le chef de la manœuvre s'assure que les installations sont correctement positionnées (aiguilles correctement positionnées, et vérification du bon collage de la lame appliquée). Ce temps de préparation est estimé à 5 minutes (vérification des aiguilles de la voie 64 et de l'itinéraire d'entrée dans le chantier Naviland).

Il donne alors l'ordre au conducteur de tirer, jusqu'au dégagement de l'aiguille 116.

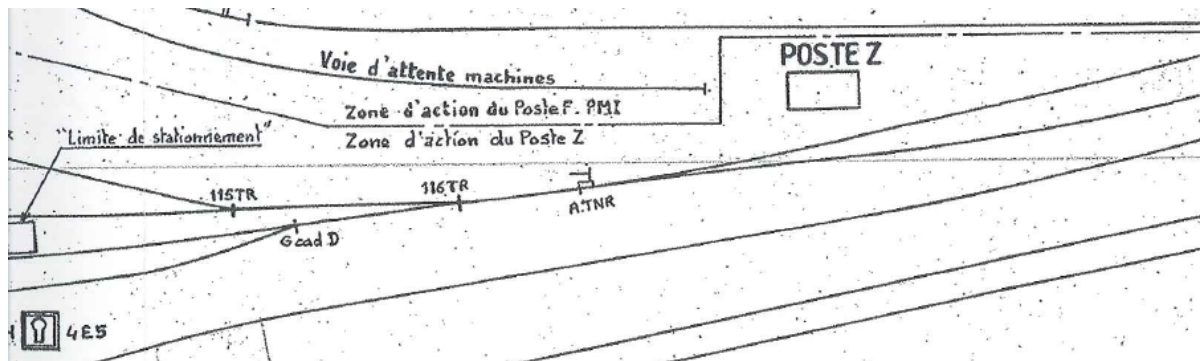


Figure 13 : aiguille 116.

Après la manœuvre de l'aiguille 116, le chef de la manœuvre donne l'ordre de refouler le train sous les portiques. Le temps nécessaire pour réaliser les mouvements depuis la coupe jusqu'à l'arrêt du train est estimé à 10 minutes.

La totalité de la manœuvre est estimée à 25 minutes environ, opération de coupe comprise.

Dans le cas où la longueur du coupon à placer sous les portiques est supérieure à 300 m (longueur utile sous les portiques), alors il sera nécessaire de procéder à un mouvement supplémentaire.

La locomotive de ligne, une fois dételée, devra aller chercher le deuxième coupon au faisceau RA (15 minutes environ, coupe et accroche comprise), puis procéder à la manœuvre du deuxième coupon (10 minutes).

Si ces opérations doivent être effectuées avant l'arrivée d'un second train, le temps de manœuvre sera donc rallongé de 25 à 30 minutes.

2.2.3.1.4 Le dégagement des voies pour préparer la prochaine réception

Le responsable réception s'assure que les installations sont correctement disposées pour la réception du prochain train.

En conclusion, les sillons de deux trains réceptionnés sur le faisceau RA doivent être séparés de 30 à 60 minutes pour permettre le dégagement de la voie 64.

Cette première analyse doit être confortée par une étude d'organisation des équipes opérationnelles de Naviland Cargo.

2.2.3.1.5 Avis du pôle sécurité de Naviland Cargo

L'itinéraire doit être tracé à pieds d'œuvre avant toute arrivée de train y compris les TNR donnant accès aux voies 64 et 66 afin d'éviter tout risque de déraillement.

Il n'est pas possible de réceptionner deux trains simultanément sur le seul faisceau RA, il est donc nécessaire d'anticiper les réceptions pour libérer les voies principales.

Chaque manœuvre implique une occupation de la V64 sur une période importante.

2.2.3.2 Procédure d'expédition des trains depuis le faisceau RA

L'opération va se dérouler en 4 étapes :

- La préparation du train au départ ;
- Le dialogue avec le poste 1 ;
- Le départ du train ;
- La préparation des installations pour la prochaine opération.

2.2.3.2.1 La préparation du train au départ

Le chef de service s'assure que les opérations de préparation du train sont terminées : Reconnaissance de l'Aptitude au Transport, essais de freins, établissement du bulletin de freinage.

Le chef de service s'assure que les aiguilles sont correctement disposées (vigilance particulière sur les aiguilles situées sous le convoi).

2.2.3.2.2 Le dialogue avec le poste 1

Le chef de service se met en contact avec l'Agent Circulation du poste 1 (AC), pour lui annoncer que le train est bon au départ.

Si rien ne s'y oppose, l'AC du poste 1 programme l'itinéraire et prévient le chef de service.

2.2.3.2.3 Le départ du train

A l'ouverture du Cv 532, le chef de service donne le signal de départ au conducteur.

2.2.3.2.4 La préparation des installations pour la prochaine opération

Le chef de service dispose les installations pour préparer la prochaine opération. En particulier, il dispose les aiguilles pour orienter une circulation entrante sur une voie libre.

Ces procédures seront précisément décrites dans la CLO, consigne locale d'organisation, qui sera rédigée par Naviland Cargo en réponse à la CLE rédigée par l'EIC.

La mise à jour de la CLE peut s'effectuer en 3 mois environ.

Si le personnel de Naviland est formé et habilité en parallèle, le CLO pourra être mise en œuvre dans le même temps.

2.2.3.2.5 Avis du pôle sécurité de Naviland Cargo

La longueur des voies ne permet pas d'anticiper la mise en place de trains à départs rapprochés. Il est également difficile d'alterner les départs sur le faisceau RA et les voies 36/37/38 car des risques de déraillements sont possibles en cas de franchissement des TNR.

Enfin, du personnel supplémentaire est nécessaire pour assurer les départs à l'heure sur des secteurs éloignés.

2.3 • Phasage

2.3.1 Travaux de rénovation des voies

Les travaux de voies ne nécessitent pas de procédures particulières, et pourraient se dérouler sur 10 jours :

Libellé des travaux	J1	J2	J3	J4	J5	J6	J7	J8	J9	J10
Remplacement de traverses	■	■	■	■	■					
Remplacement de bois d'appareil						■	■			
Renouvellement de platelage								■		
Bourrage mécanique									■	■

2.4 • Estimation

En € HT CE janvier 2012

Description	Action 3			
	Coût unitaire	Unité	Quantité	Total
Remplacement de traverses en recherche	200 €	U	265	53 000 €
Renouvellement platelage piéton (STRAIL)	1 €	forfait	5000	5 000 €
Remplacement de bois d'appareil	250 €	u	12	3 000 €
BML	45 €	ml	1200	54 000 €
Total HT janvier 2012 (hors MOE/MOA/PAI + SAV)				115 000 €
PAI + SAV - 15%	15%			17 250 €
MOA - 4%	4%			4 600 €
MOE - 15%	15%			17 250 €
Total HT janvier 2012				154 100 €

Plus précisément la répartition des traverses à remplacer :

Voie	Longueur	Nb traverses	Traverses à remplacer	
V108	60 m	103	39%	40
V110	35 m	60	25%	15
	365 m	629	15%	95
V112	60 m	103	24%	25
	340 m	585	15%	90
				265

3. ANNEXES

3.1 • Compte rendu des échanges avec l'EIC

Calendrier des échanges :

- Réunion téléphonique le 12/11/2012 : avec Carole MEIGNEN (DET EIC), Cyril REBOULET (EIC), QUIBLIER Stéphane (EIC) ;
- Transmission d'un compte-rendu provisoire le 16/11/2012 ;
- Réception des modifications proposées par l'EIC le 05/12/2012.

Question posée :

Naviland Cargo souhaite réceptionner et expédier des trains de 630 m directement depuis le faisceau RA. Aujourd'hui les réceptions sont réalisées sur la V64.

A défaut de disposer d'une voie 64 libre au moment de l'arrivée d'une circulation, les trains sont réceptionnés sur les voies 11, 12 ou 13.

Les expéditions se font à partir des voies 36 37 et 38.

4 problématiques :

- Etat des installations ;
- Organisation des mouvements et capacité du graphique d'exploitation des voies principales ;
- Sécurité des manœuvres et co activité ;
- Démarches à entreprendre.

Etat des installations :

L'accès au faisceau RA depuis le carré 537 est possible (indication RR A G).

Une autorisation est transmise du point Y (au droit du Cv 532) au poste 1.

Cette fonctionnalité a été supprimée en 2006 pour éviter de diriger une circulation sur le faisceau RA alors que Naviland n'avait pas de Responsable Réception.

Cette fonctionnalité peut être remise en service sans travaux de signalisation.

NDLR : il faudra cependant remettre en service le Cv 532 (aujourd'hui neutralisé ? en tout cas il était éteint le jour de notre visite, mais pas de croix de st andré ...).

Le départ du faisceau RA vers les voies principales est possible depuis le Cv 532

Une autorisation de départ de l'EF est nécessaire.

Ces opérations ne généreront pas de surcoûts d'exploitation côté EIC.

Le faisceau RA fera l'objet d'une remise à niveau (qq traverses à changer, un passage planchéié à rénover ...). Le diagnostic a été réalisé lors d'une visite d'un expert voie d'EGIS Rail.

Il n'est donc pas attendu de coûts d'investissement autres que les reprises sur les voies 108, 110 et 112.

Organisation des manœuvres et occupation des voies principales :

Aujourd'hui : les trains de Naviland sont réceptionnés V64 ou V11/12/13. Ces réceptions permettent de dégager rapidement les voies principales, très circulées, notamment en heure de pointe.

Demain : les réceptions pourraient être réalisées sur V64 et faisceau RA. L'EIC précise qu'alors, la capacité des voies 11/12/13 sera réallouée. Naviland doit donc être en pleine capacité de réceptionner tous ses trains sur les voies 64 et faisceau RA.

Deux points de vigilance :

- le temps de libération des VP pour une entrée sur le faisceau RA. L'EIC indique que ces mouvements (entrée et sortie) ne pourront se faire en heure de pointe (graphique trop contraint) ;
- le temps nécessaire entre deux réceptions (pour disposer d'une longueur de voie suffisante pour réceptionner un train de 630m).

Une étude d'organisation des manœuvres doit être menée afin de mesurer ces temps de manœuvre, et prévoir une organisation du travail adéquate (en particulier pour les réceptions de train).

Cette organisation exige la présence d'un Responsable Réception, qui transmettra l'autorisation d'entrée sur le faisceau RA suffisamment en amont de l'arrivée des trains. Outre la gestion de cette nouvelle fonction de sécurité, il faudra que le responsable réception puisse suivre les circulations concernées (logiciel SEETRAIN).

La réception d'un train de longueur supérieure à 380m (longueur max des voies du faisceau RA) nécessite également la présence d'un chef de manœuvre afin de donner l'ordre au mécanicien de dépasser le garage franc en tête de faisceau et de s'engager sur la voie 64 jusqu'à avoir l'assurance du dégagement des GF des aiguilles 103 ou 102.

Sécurité des manœuvres :

Les mouvements sur la voie 64 risquent de se multiplier, et la capacité d'accès la ZI s'en trouver diminuée. La sécurité est assurée par un block manœuvre unique qui interdit la co-activité.

Compatibilité des réceptions avec les mouvements de manœuvre de ou vers les portiques :

L'ensemble de ces mouvements est géré par Naviland. Le chef de la manœuvre autorisant le franchissement des GF du faisceau RA doit donc préalablement avoir obtenu l'assurance qu'aucune manœuvre incompatible n'est en cours.

Préservation de l'activité actuelle du site avec l'augmentation du trafic Naviland programmé dans le cadre de ce projet :

- *Concomitance entre une réception et une desserte de la ZI :*

Aujourd'hui, la CLE prévoit que Naviland autorise par dépêche transmise au CS du poste D le passage d'une autre EF sur les voies qui lui sont attribuées. L'EF circule alors sur la voie 66 sur l'ensemble de sa longueur (du poste D au poste F).

La réception des trains de plus de 400m au faisceau RA va générer des risques liés à la concomitance au niveau de l'accès à la ZI. Outre la procédure de gestion par bloc, un système d'enclenchement (par serrure sur les APV A, B et E) permettrait de rendre physiquement compatible des réceptions sur la voie 64 et des mouvements entre la ZI et la voie 66.

L'EIC préconise que l'étude de cette fonctionnalité soit incluse dans le champ de l'étude générale pour préserver l'exploitabilité du site en sécurité ainsi que les possibilités de trafic avec la ZI simultanément au développement du trafic sur le chantier Naviland.

- Concomitance entre une manœuvre de ou vers les portiques ou une formation de train et une desserte de la ZI :

L'occupation prolongée des voies 64 et 66 peut être incompatible avec la desserte ZI de Vénissieux.

L'occupation prolongée de la voie 64 par les opérations de réception / formation conduira à un report des opérations de manœuvre de ou vers les portiques de la voie 66 qui sert également à la desserte de la ZI.

Outre les enclenchements évoqués au point ci-dessus, une gestion spatio-temporelle de la voie 66 semble s'avérer nécessaire et doit être approfondie **pour s'assurer qu'elle est compatible avec les différents besoins ; à défaut une solution technique permettant de préserver les besoins devra être étudiée.**

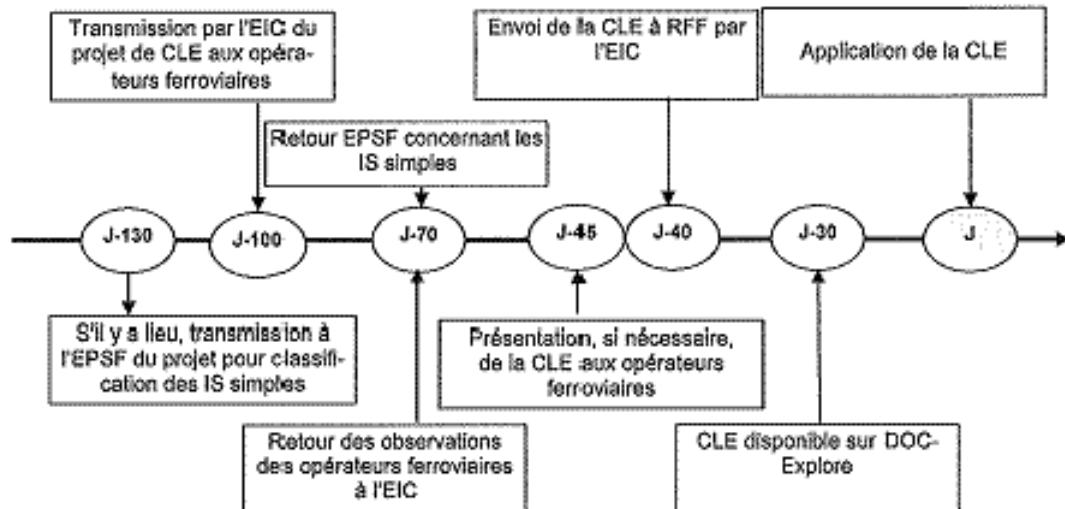
Démarches à suivre et calendrier :

Pour mettre en place cette nouvelle organisation, il faut :

- Naviland demande à RFF de pouvoir disposer du faisceau et de l'accès au RFN (allocation de capacité)
- L'EIC modifie la CLE sur demande de RFF
- Naviland Cargo adapte sa CLO en conséquence (+ formation du personnel)

Se reporter à l'annexe 3 pour plus de détails.

3.1 • Calendrier d'élaboration des Consignes Locales d'Exploitation (extrait de la DC 1477)



3.2 • Consigne d'établissement concernant l'interdiction des réceptions/expéditions depuis le faisceau RA

EEV LYN LY IN 177 (CE S6B)

Référentiel d'établissement de l'EEV Lyon

Consigne d'établissement S6B

INTERNE SNCF
Propriété de la SNCF
Reproduction limitée
Ce document ne doit pas être
communiqué
en dehors de l'entreprise

*Interdiction d'itinéraire à destination et
origine de "RA" et de "BL2" au poste 1
de Vénissieux*

Édition du 09-12-2009

Version 01 du 08-12-2009

Applicable dès réception

EEV LYN LY IN 177 (CE S6B)

Émetteur : Pôle sécurité



Sommaire

PREAMBULE	1
ARTICLE 1 – OBJET	1
ARTICLE 2 – INTERDICTION D'ITINERAIRE A DESTINATION ET ORIGINE « RA »	2
Article 2.1 – Mesures mises en œuvre par l'Infra V	2
Article 2.1.1 – Point Y	2
Article 2.1.2 – Poste 1 de Vénissieux	2
Article 2.2 – Conséquences sur l'exploitation	2
ARTICLE 3 – INTERDICTION D'ITINERAIRE A DESTINATION ET ORIGINE « BL2 »	3
Article 3.1 - Mesures mises en œuvre par l'Infra V	3
Article 3.2 – Conséquences sur l'exploitation	3

Préambule

L'application de l'accord de sous-traitance d'opérations de sécurité conclu entre Fret SNCF et Naviland Cargo autorise Naviland cargo à prendre en charge sa propre production. L'organisation du site ferroviaire de Vénissieux est modifiée en conséquence pour permettre la création d'une zone de travail spécifique Naviland Cargo. Le faisceau RA (voie 102 à 112) fait partie de la zone de travail Naviland Cargo. La mission de réception de train ne faisant pas partie des missions sous-traitées à Naviland Cargo, il y a lieu d'interdire la possibilité de réception des trains sur le faisceau RA.

Par ailleurs, les voies situées en amont du C539 (zone Vénissieux Triage) ont été déposées et remplacées par un jardin à usage privé. De ce fait, toute formation d'itinéraire à destination ou en provenance de BL2 doit être interdite.

Article 1 – Objet

La présente consigne a pour objet de définir les mesures techniques mises en œuvre afin :

- d'interdire l'expédition et la réception des trains sur le faisceau RA et d'indiquer aux différents intervenants les conséquences de cette interdiction,
- d'interdire la formation des itinéraires en provenance ou à destination de BL2, et de porter à la connaissance de l'exploitant les conséquences de ces mesures.

Article 2 – Interdiction d'itinéraire à destination et origine « RA »

Article 2.1 – Mesures mises en œuvre par l'Infra V

Article 2.1.1 – Point Y

Le commutateur « Au Ac RA » est bloqué dans la position « I » par un cadenas.

Article 2.1.2 – Poste 1 de Vénissieux

- Le voyant d'accès « Au AC RA » reste normalement éteint. La clef du cadenas « dite en service » est immobilisée sur un râtelier par un dispositif à ouverture contrôlée. La clef du cadenas « dite de secours » est immobilisée sur un râtelier par un dispositif à ouverture contrôlée.
- Raté de commande permanent des itinéraires V5-RA, B1-RA, BL2-RA, M-RA, RA-M, RA-B1, RA-V4, RA-BL2

Article 2.2 – Conséquences sur l'exploitation

Raté de formation des itinéraires ci-après :

Sens impair	V5 – RA	B1 – RA	BL2 – RA	M - RA
Sens pair	RA – M	RA – B1	RA – V4	RA – BL2

Article 3 – Interdiction d'itinéraire à destination et origine « BL2 »

Article 3.1 - Mesures mises en œuvre par l'Infra V

- Raté de commande permanent des itinéraires : BL2-V7, BL2-4C, V7-BL2, 6C-BL2.

Article 3.2 – Conséquences sur l'exploitation

Raté de formation des itinéraires ci-après :

Sens impair	BL2 – V7	BL2 – 4C
Sens pair	V7 – BL2	6C – BL2

Fiche d'identification

Identification du texte

<i>Titre</i>	Interdiction d'itinéraire à destination et origine de "RA" et de "BL2" au poste 1 de Vénissieux
<i>Référentiel</i>	Référentiel d'établissement de l'EEV Lyon
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Consigne d'établissement S6B Interne SNCF
<i>Concerné la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i>	Oui
<i>Émetteur</i>	Pôle sécurité
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence</i>	EEV LYN LY IN 177 (CE S6B) (S6B)
<i>Date d'édition</i>	09-12-2009
<i>Version en cours / date</i>	Version 01 du 08-12-2009
<i>Date d'application</i>	Applicable dès réception

Approbation

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
David Tallaron	07-12-2009	Philippe Cathelin	08-12-2009	Jean-Yves FAURE UP SES Vénissieux	07-12-2009
				Gilles PIEROU Pôle S EEV Lyon	08-12-2009

Textes abrogés

- **ANNULATION DE L'AUTORISATION « AU AC RA »**, *EEV LYN IN 382* (CE S6A), édition du 25/11/2008 (version 01)

Textes de référence

- **TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS DE SECURITE**, *document d'application*, IN1582, édition du 01/01/1993
- **DIRECTIVES D'APPLICATION DU REGLEMENT S6B A L'USAGE DES AGENTS DE L'EXPLOITATION**, *document d'application*, IN1586, édition du 15/03/1993

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
09-12-2009	Version 01	08-12-2009	09-12-2009

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

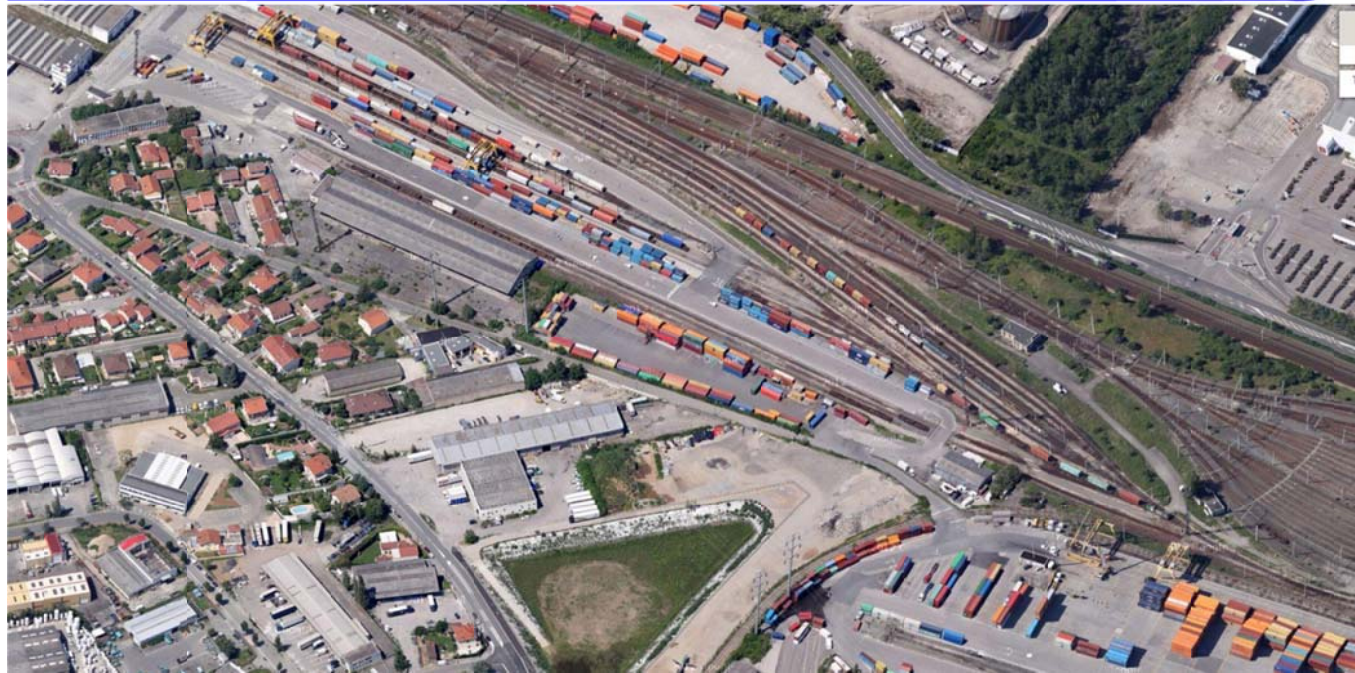
<i>Établissements</i>	EEV Lyon (pôle sécurité) EVEN Lyon Sud Loire
<i>Organismes rattachés</i>	UO Circulation Sud : <ul style="list-style-type: none">- DUO- DPx Circulation Vénissieux- Poste 1 de Vénissieux DFSE

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Pôle sécurité EEV Lyon	Tél : 54 03 57

Site de Naviland : mesures compensatoires liées au projet du boulevard urbain est

Annexe 1 : Dossier de plans



Site de Naviland : mesures compensatoires liées au projet du boulevard urbain est

Annexe 1 : Dossier de plans

Identification du document

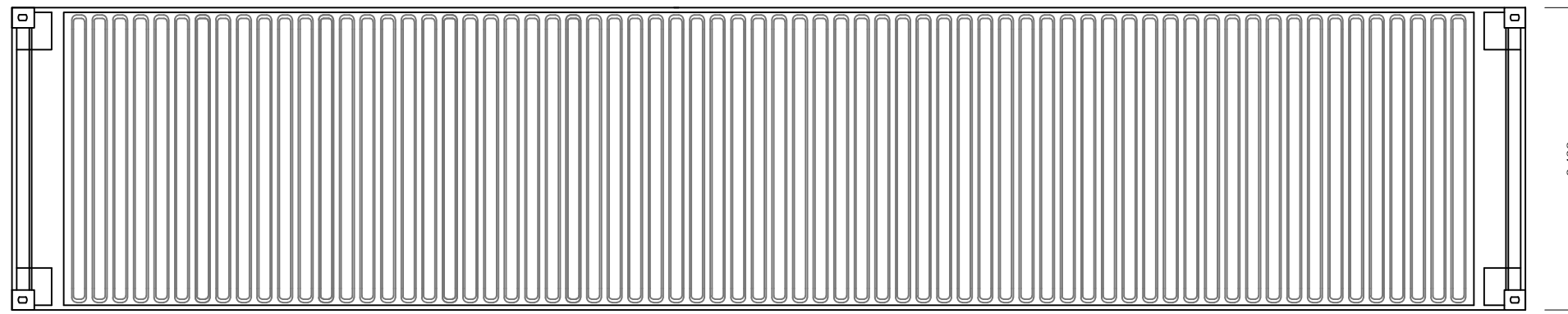
	projet	num. doc.	version	nb. pages	édition / impression
identification	3880EM	RG140131	A	23	couleur – Recto/Verso

	établi par	vérifié par	approuvé par
prénom, nom	Damien ORLANDI	Sébastien BOYETTE	Frédéric BONNAUD
fonction	chargé d'études	Chef de projet	Responsable pôle ferroviaire
date	05/02/2014	21/02/2014	21/02/2014

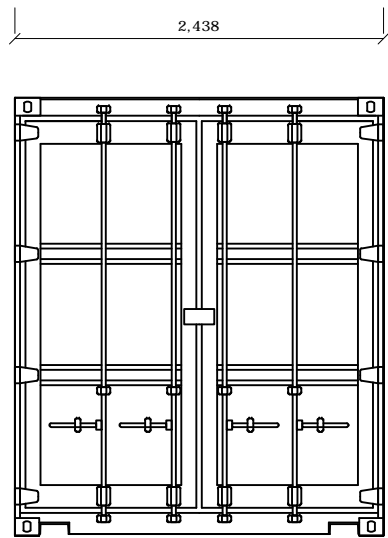
Février 2014



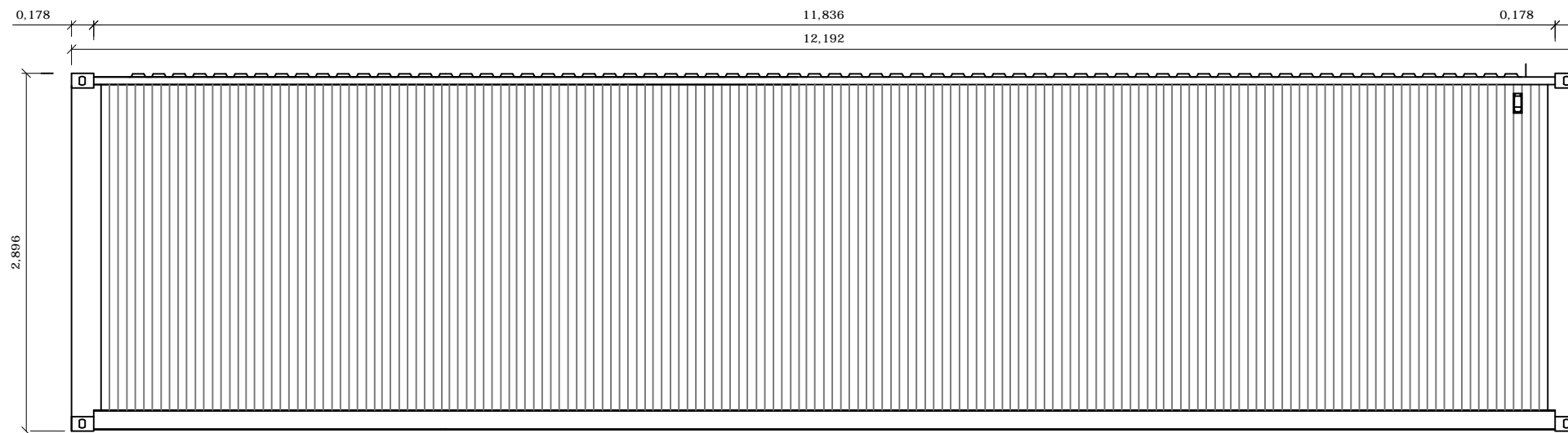
Standard ISO 40' HIGH CUBE



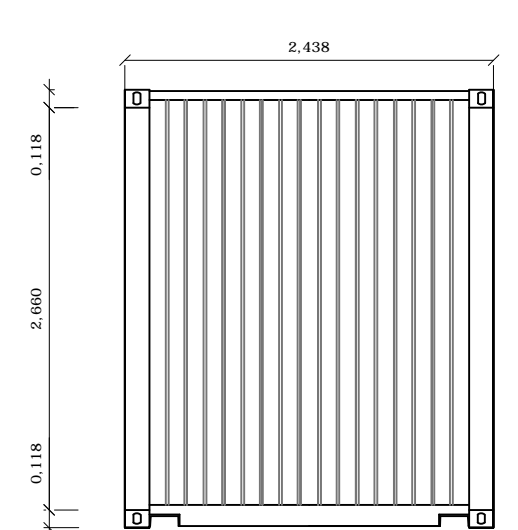
Plan



Face



Coté



Arrière



TECHNICIEN			
FPe			
INGENIEUR	2	14/01/2014	hauteur portée à 2,286 m +titre
DOr	1	10/12/2013	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
FBo	Format de base : A3		Echelle : 1/50°

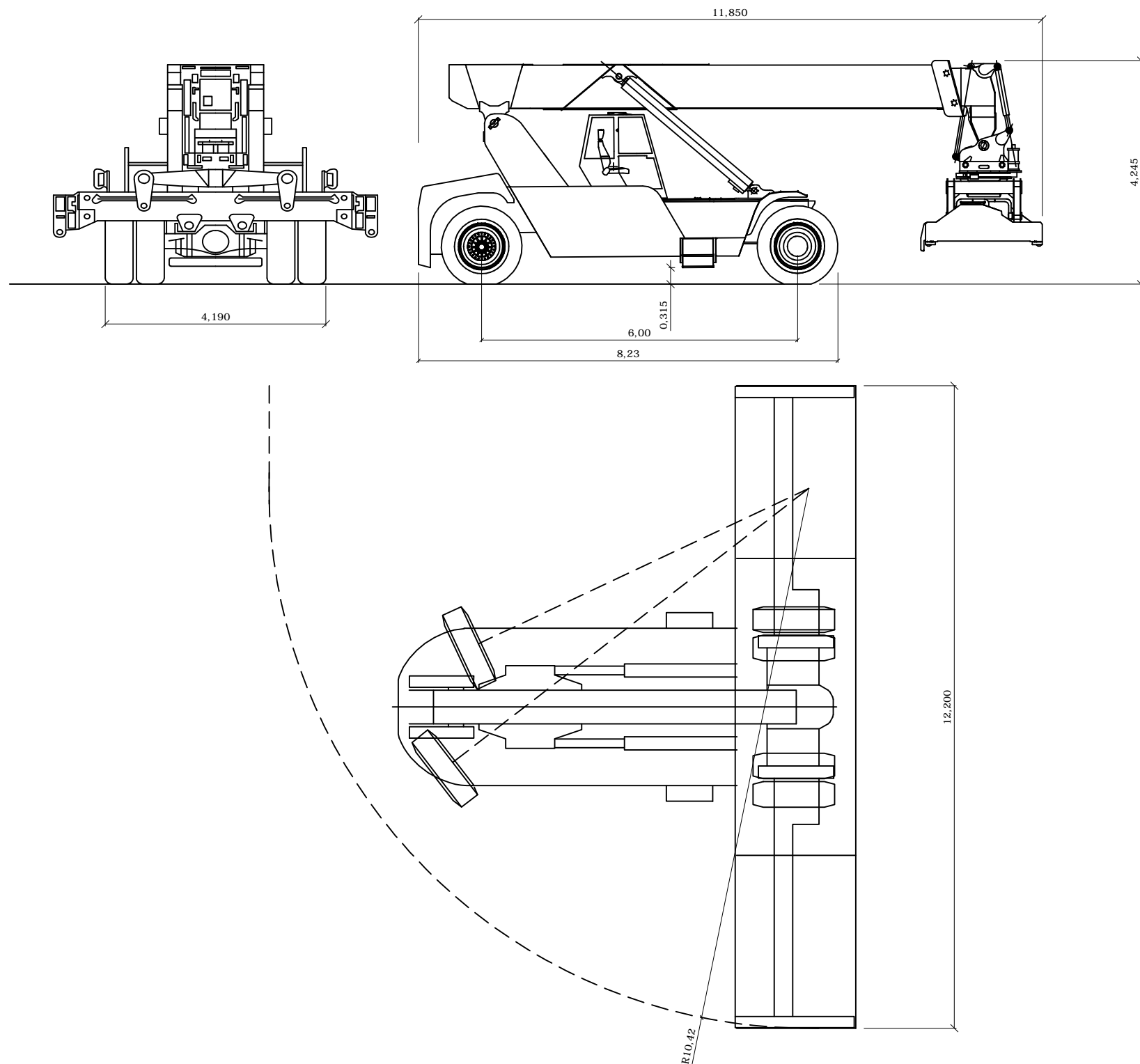
maître d'ouvrage :



SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Contraintes d'exploitation du site
-
Hypothèse de dimensions des
conteneurs

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	IND.
1	



TECHNICIEN			
FPe	2	17/01/2014	Titre
INGENIEUR	1a	13/12/2013	Modification après CI
DOr	1	10/12/2013	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
FBo	Format de base : A3		Echelle : 1/100°

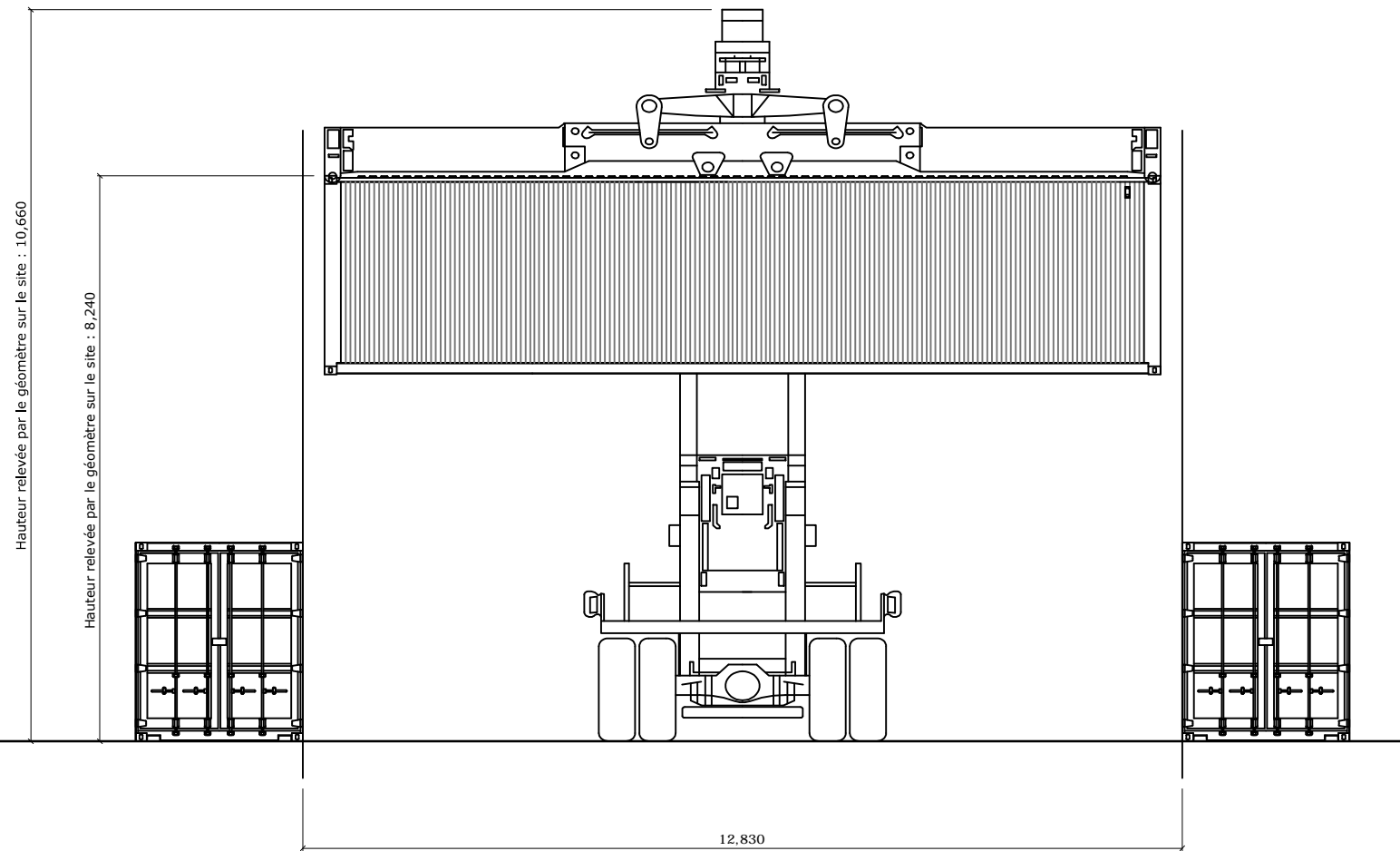
maître d'ouvrage :



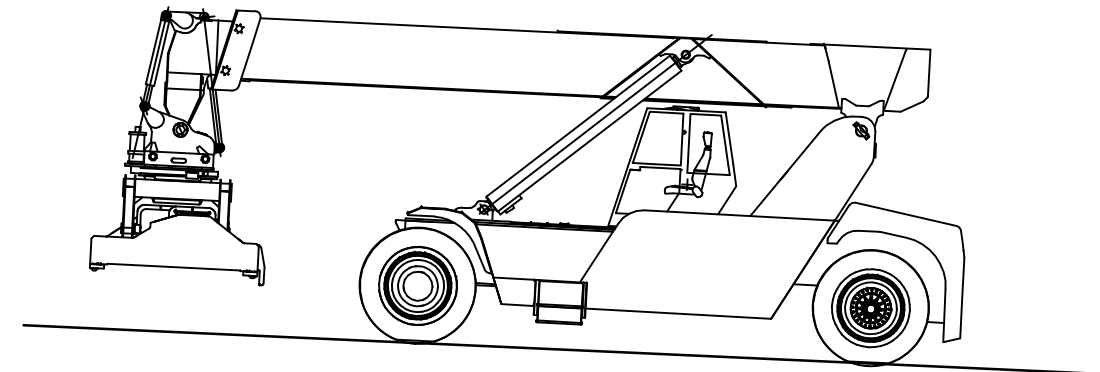
SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Contrainte d'exploitation du site
-
Hypothèse de dimensions
des stackers type TFC 45

DATE
Janv. 2014
PHASE
ETU
PLAN N°
2
IND.



Largeur minimum d'une voie de circulation



Une pente (rampe) maximum
retenue pour le projet : 4,5%



TECHNICIEN			
FPe	2	17/01/2014	Modification pente + titre
INGENIEUR	1a	13/12/2013	Modification après CI
DOr	1	10/12/2013	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
FBo	Format de base : A3		Echelle : 1/100°

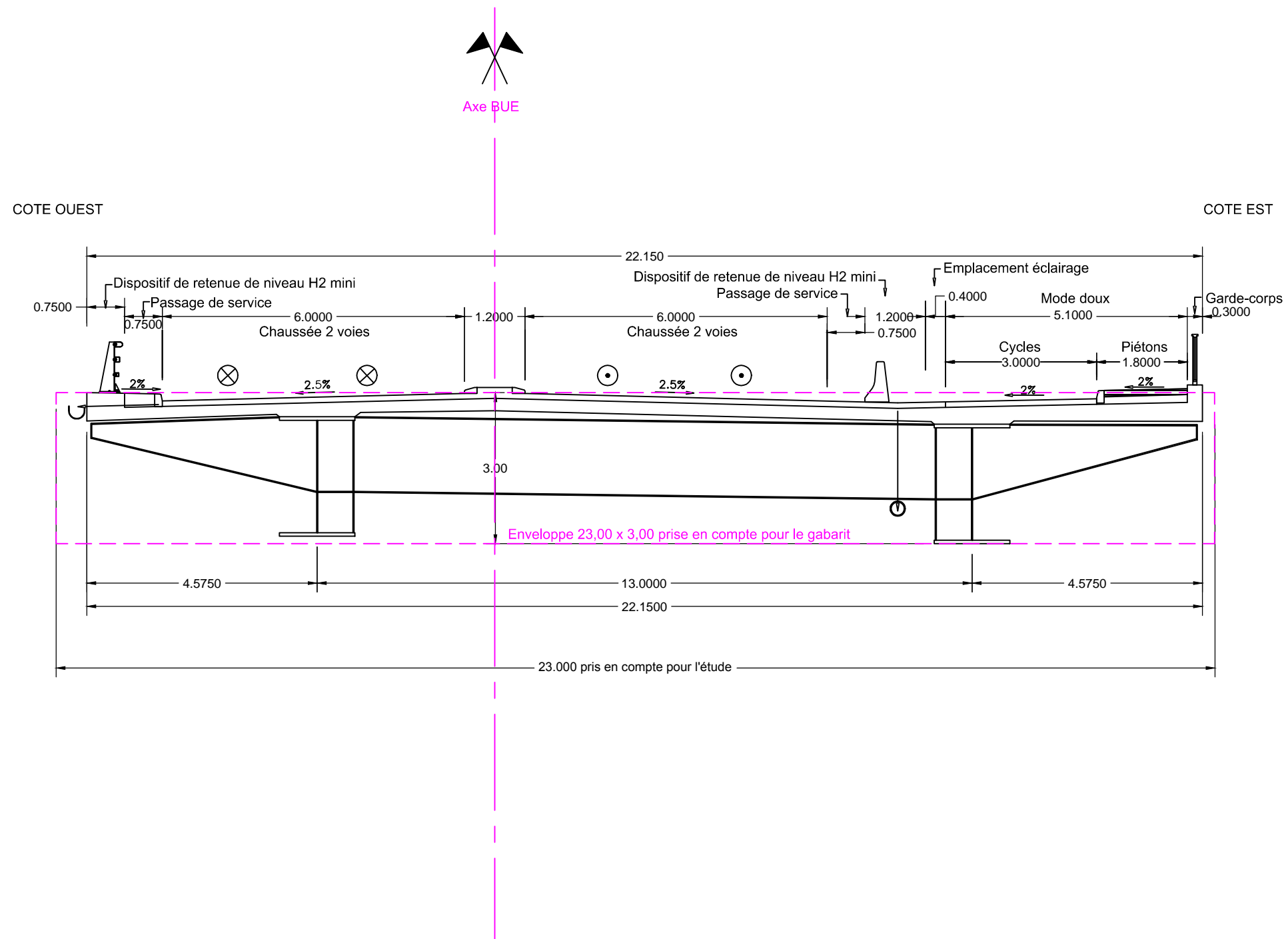
maître d'ouvrage :



SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Contraintes d'exploitation du site
- Schéma des contraintes :
Pentes, rampes
et largeur de circulation admissibles

DATE	PHASE	PLAN N°	IND.
Janv. 2014	ETU	3	



TECHNICIEN		IND.	DATE	MODIFICATION
FPe	2	17/10/14		Modification titre
INGENIEUR	1a	13/12/2013		Modification après CI
DOr	1	10/12/2013		Sortie du document
CHEF DE PROJET				
FBo				
Format de base : A3			Echelle : 1/100°	

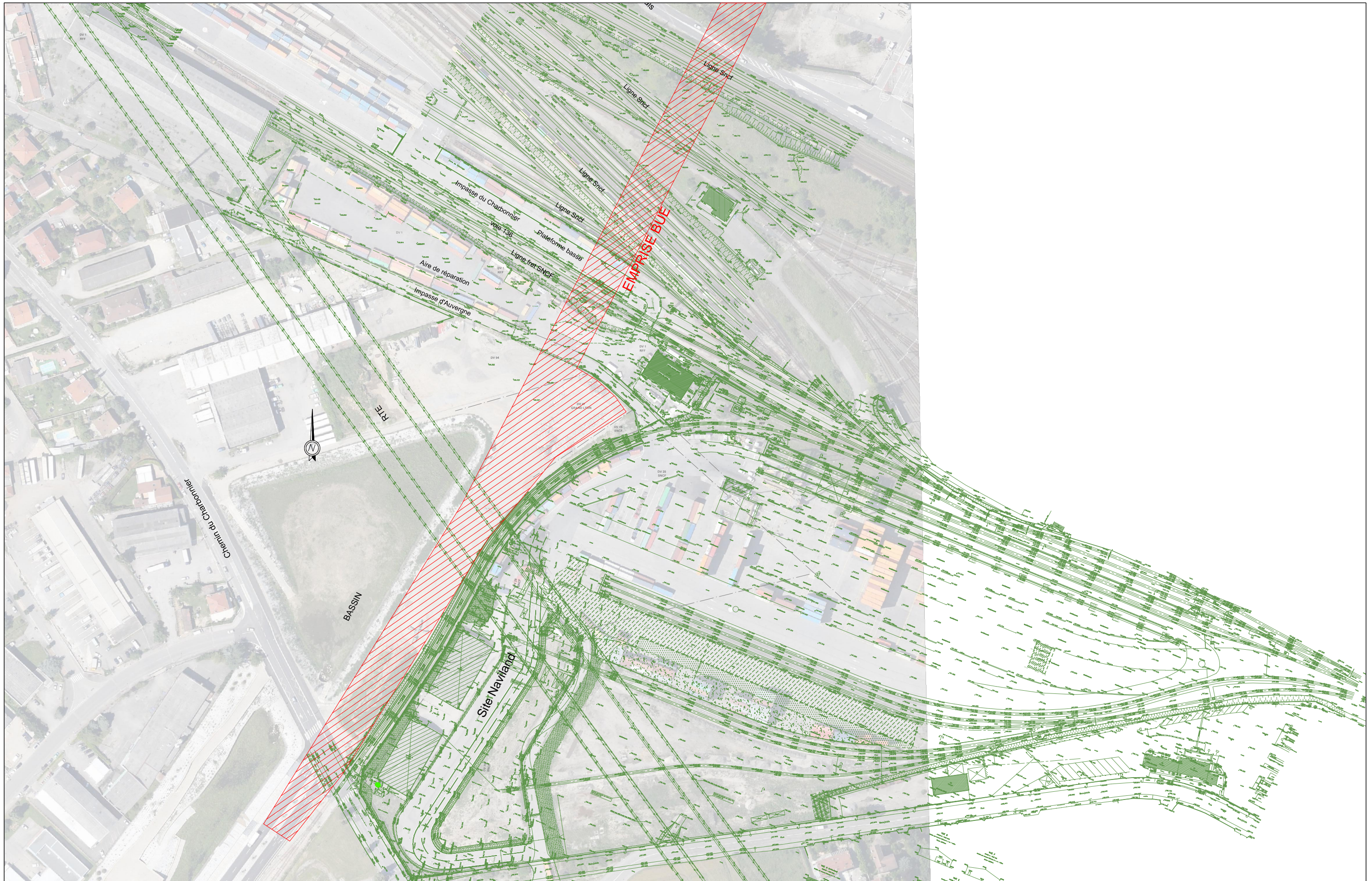
maître d'ouvrage :



SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Hypothèses du BUE
-
Coupe transversale du viaduc du
Boulevard Urbain Est (BUE)

DATE	
Janv. 2014	
PHASE	
ETU	
PLAN N°	IND.
4	



TECHNICIEN			
FPe			
INGENIEUR	1a	13/12/2013	
DOr	1	10/12/2013	
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	
FBo	Format de base : A3		

	Modification après CI
	Sortie du document
	MODIFICATION
	Echelle : 1/2000°

maître d'ouvrage :

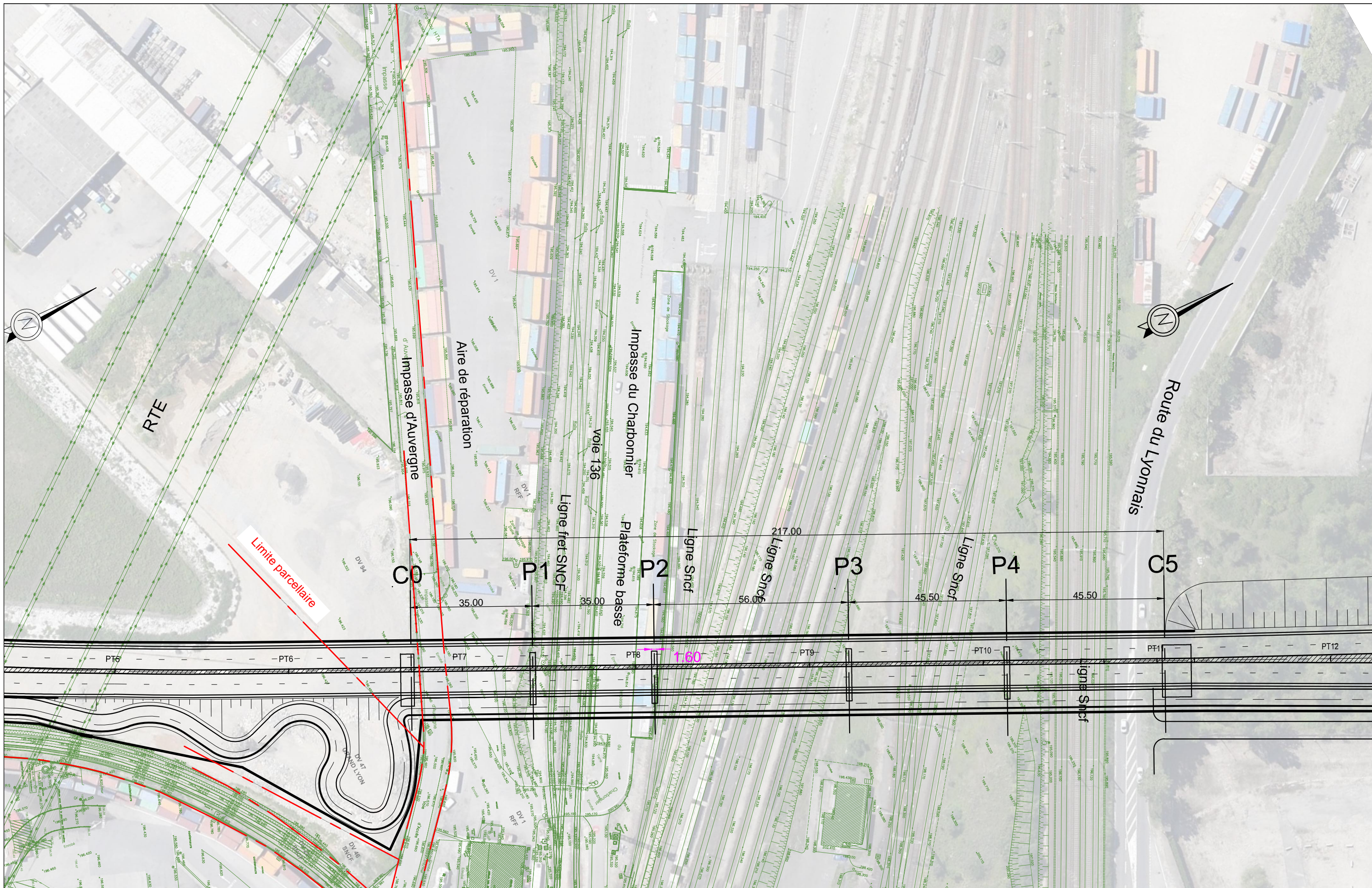


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SITE DE NAVILAND
 Mesures compensatoires
 liées au projet
 du Boulevard Urbain Est

Impact sur l'existant
 -
 Emprise du projet du BUE sur base
 topographique - Vue en plan générale

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	5
IND.	



TECHNICIEN	
FPe	2 17/10/14
INGENIEUR	1a 13/12/2013
DOr	1 10/12/2013
CHEF DE PROJET	IND. DATE
FBo	Format de base : A3

Modification titre	
Modification après CI	
Sortie du document	
MODIFICATION	
Echelle :	1/1000°

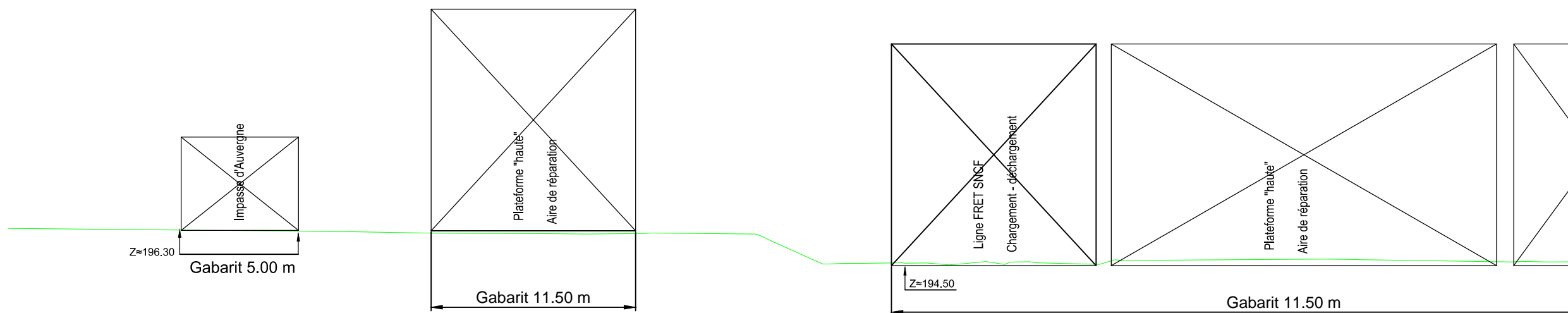


SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

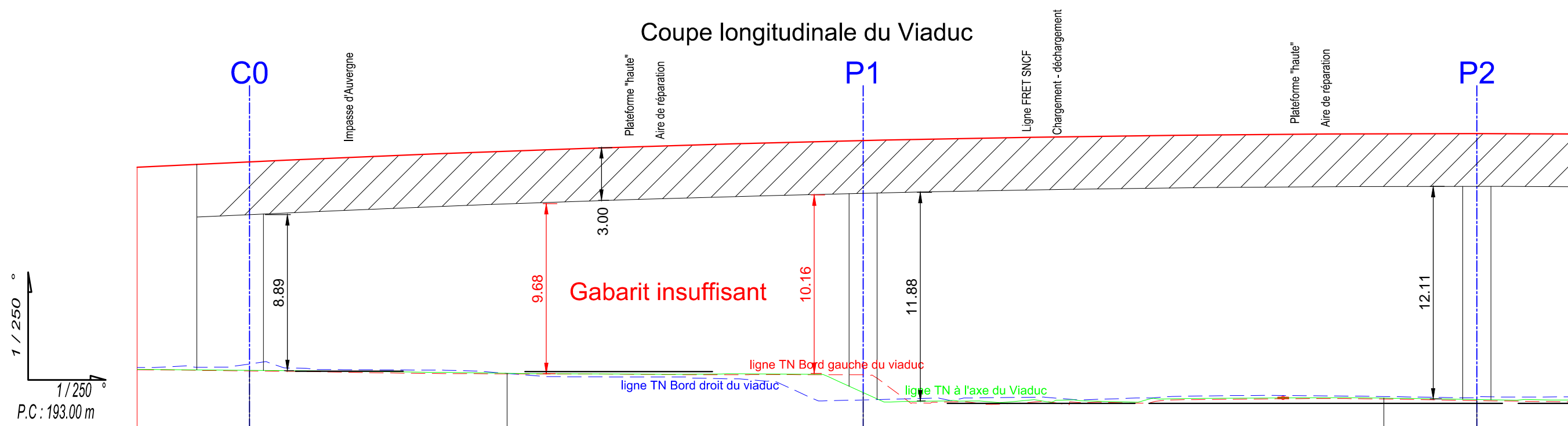
Impact sur l'existant
Vue en plan du Boulevard Urbain Est
(BUE) centrée sur le périmètre
de l'étude

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	IND.
6	

Analyse des contraintes



Coupe longitudinale du Viaduc



NUMERO DES PROFILS		PT7		PT8	
COTES T.N.	285,31 209,229 196,35	300,00 209,837 196,19	320,31 209,440 195,09	350,00 209,826 194,77	
COTES PROJET					
DISTANCES CUMULEES					
ALIGNEMENTS ET COURBES	AD L = 1222,57				
PENTES ET RAMPES	R = -1500,00 L = 148,36				



TECHNICIEN			
FPe			
INGENIEUR	2	17/10/14	
DOr	1	13/12/2013	
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	
FBo	Format de base : A3		Echelle : 1/250°

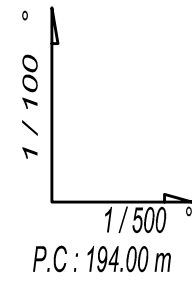
maître d'ouvrage :



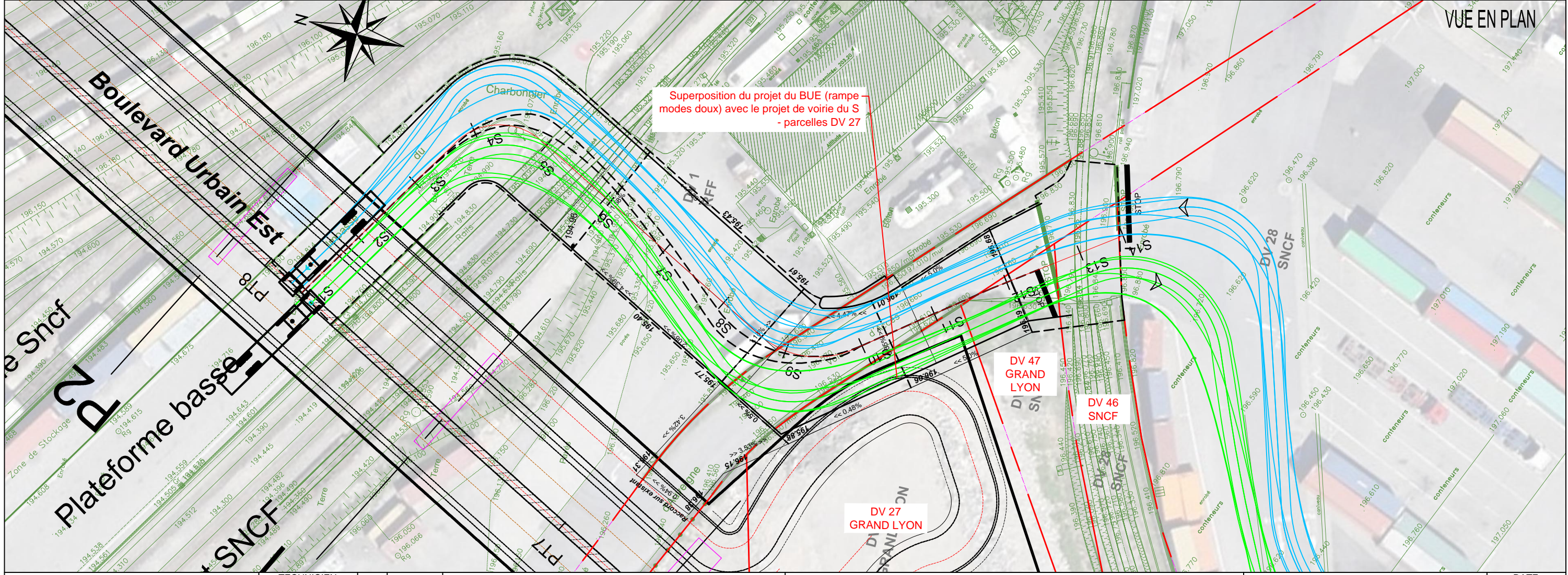
SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Impact sur l'existant
-
Profil en long du
Boulevard Urbain Est (BUE) centré
sur le périmètre d'étude

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	8
IND.	



NUMERO DES PROFILS	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14												
COTES T.N.	194.78	194.88	194.96	195.07	194.93	195.08	195.26	195.38	196.56	196.60	196.65	196.76	196.83	196.89												
COTES PROJET	194.784	194.870	194.957	195.044	195.061	195.061	195.293	195.532	196.756	196.953	196.286	196.673	196.836	196.889												
DISTANCES CUMULEES	0.00	10.00	20.00	30.00	40.00	50.00	60.00	70.00	80.00	90.00	100.00	110.00	120.00	125.87												
ALIGNEMENTS ET COURBES	AD L = 27.15		R = 8.00 L = 11.99		AD L = 37.03			R = 11.00 L = 12.56		AD L = 18.51		AD L = 16.88														
PENTES ET RAMPES	L = 32.00		0.87%		L = 18.30		0.00%		L = 25.87		2.39%		L = 17.08		1.98%		L = 14.12		3.98%		R = -300.00 L = 9.24		0.90%		L = 9.26	



TECHNICIEN	FPe	2	17/01/2014	MAJ	
	INGENIEUR	1a	13/12/2013	Modification après CI	
	DOr	1	10/12/2013	Sortie du document	
CHEF DE PROJET	IND.	DATE		MODIFICATION	
FBo			Format de base : A3	Echelle : 1/500°	

maître d'ouvrage :

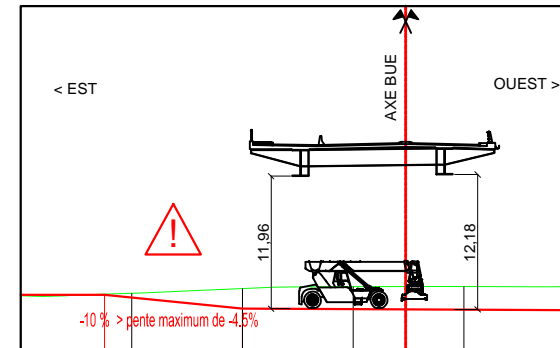
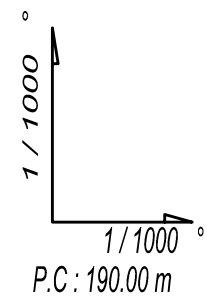
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

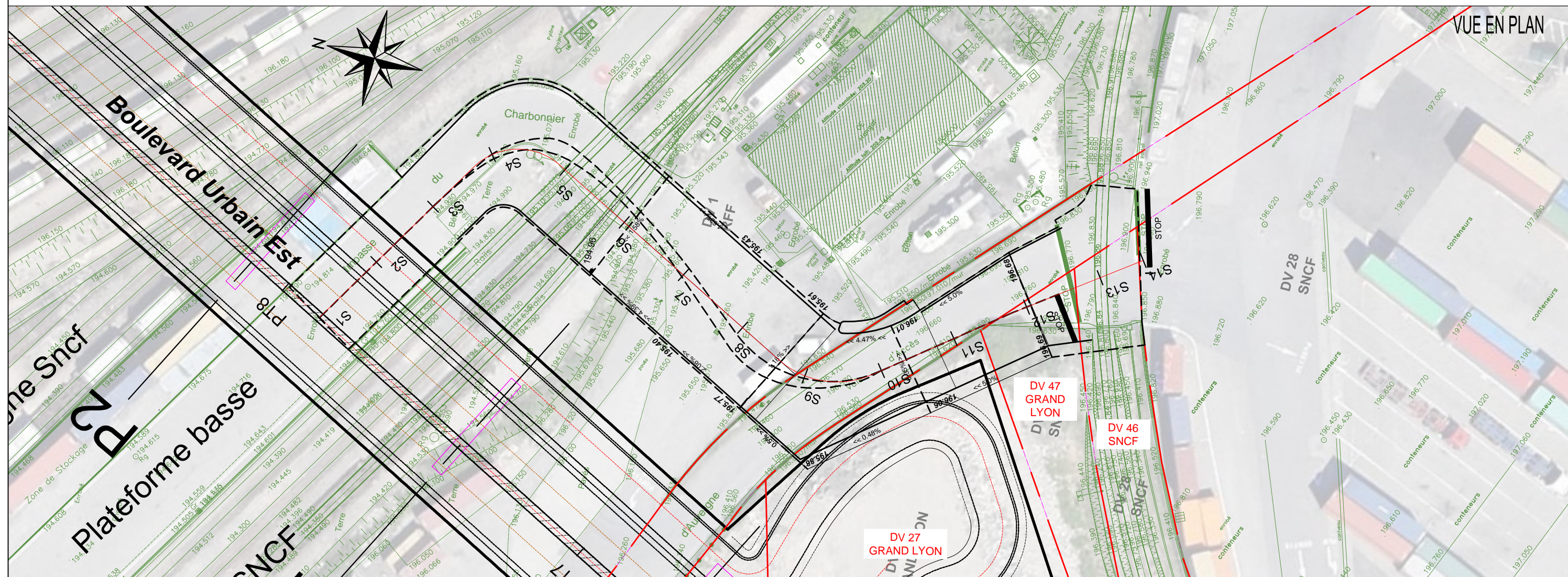
Interface du BUE
avec le projet de voirie du S
-
Vue en plan et profil en long du tracé
initial

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	9
IND.	

PROFIL EN LONG DE L'ACCES A L'AIRE DE REPARATION



NUMERO DES PROFILS	P1	P2	P3	P4	P5	P6
COTES T.N.	195.31	195.55	195.97	196.13	196.14	196.14
COTES PROJET	195.399	195.163	194.166	194.116	194.066	194.016
DISTANCES CUMULEES	6.21	16.21	26.21	36.21	46.21	56.21
ALIGNEMENTS ET COURBES	AD L = 71.59					
PENTES ET RAMPES	0.11% L = 7.56		-0.98% L = 12.44		-0.50%	



VUE EN PLAN



TECHNICIEN	2	17/01/2014	MAJ
FPe	1a	13/12/2013	Modification après CI
INGENIEUR	1	10/12/2013	Sortie du document
DOr	IND.	DATE	MODIFICATION
CHEF DE PROJET	Format de base : A3		
FBo	Echelle : 1/500°		

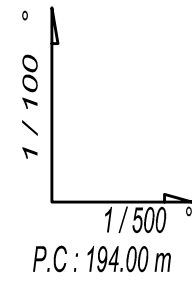
maître d'ouvrage :



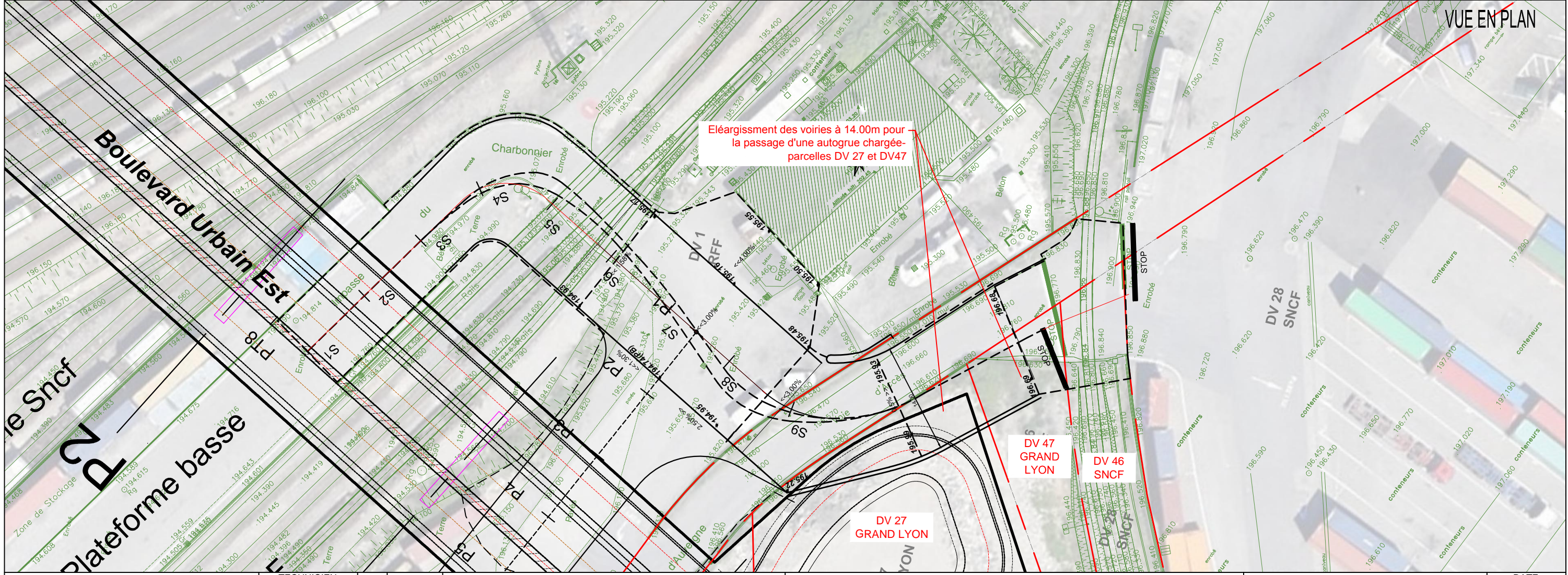
SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Interface du BUE avec le projet du S
-
Incompatibilité de l'altimétrie du S avec
la hauteur libre sous viaduc
(profil en long avec 10% de pente)

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	10
IND.	



NUMERO DES PROFILS	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	S13	S14		
COTES T.N.	194.78	194.88	194.96	195.07	194.93	195.08	195.26	195.38	196.56	196.60	196.65	196.76	196.83	196.89		
COTES PROJET	194.784	194.870	194.957	195.044	195.061	195.061	194.982	195.068	195.358	195.806	196.254	196.673	196.836	196.889		
DISTANCES CUMULEES	0.00	10.00	20.00	30.00	40.00	50.00	60.00	70.00	80.00	90.00	100.00	110.00	120.00	125.87		
ALIGNEMENTS ET COURBES	AD L = 27.15		R = 8.00 L = 11.99		AD L = 37.03			R = 11.00 L = 12.56		AD L = 18.51		AD L = 16.88				
PENTES ET RAMPES	L = 32.00		0.87%		0.00%			-0.82%		2.50%		R = -300.00 L = 10.73		4.48%	0.90%	L = 9.26



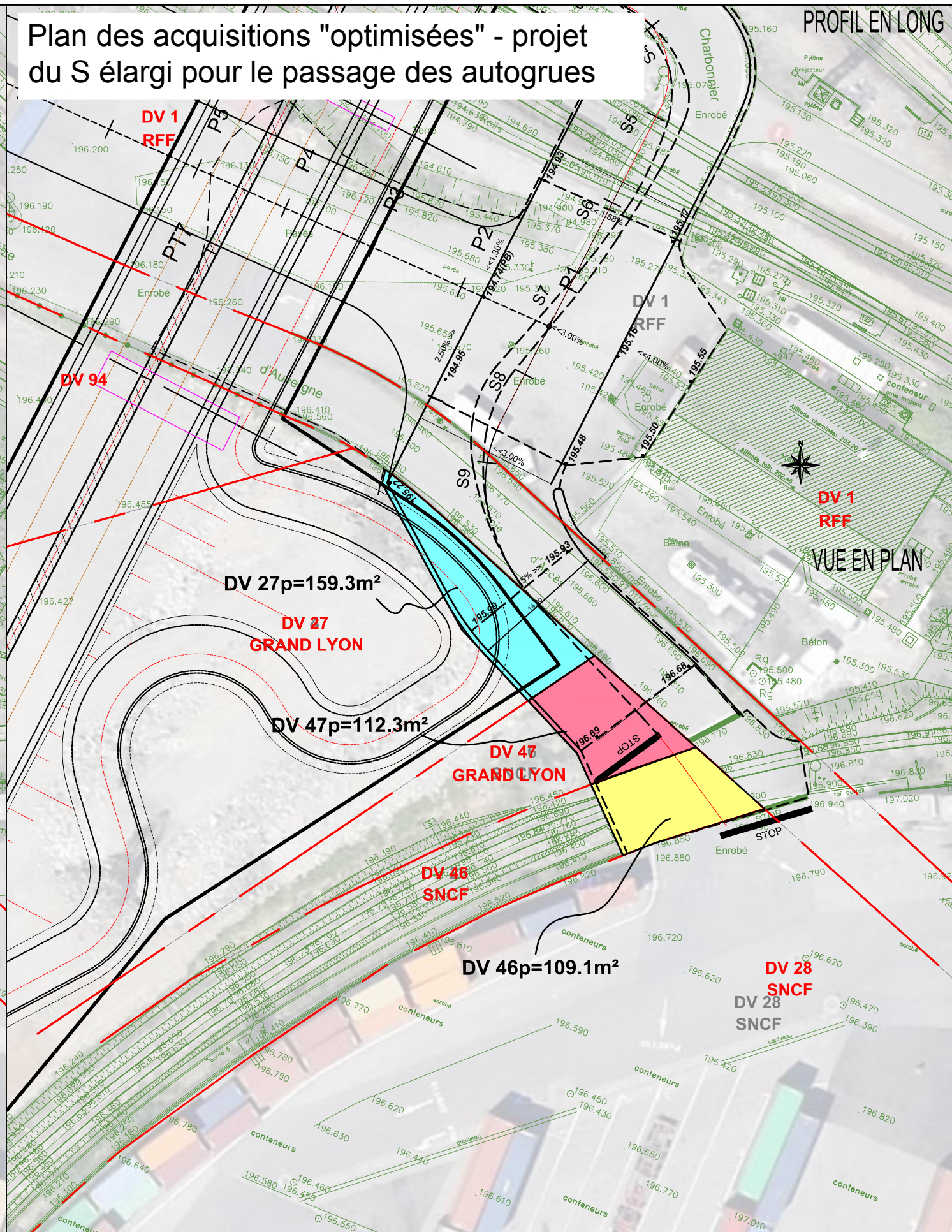
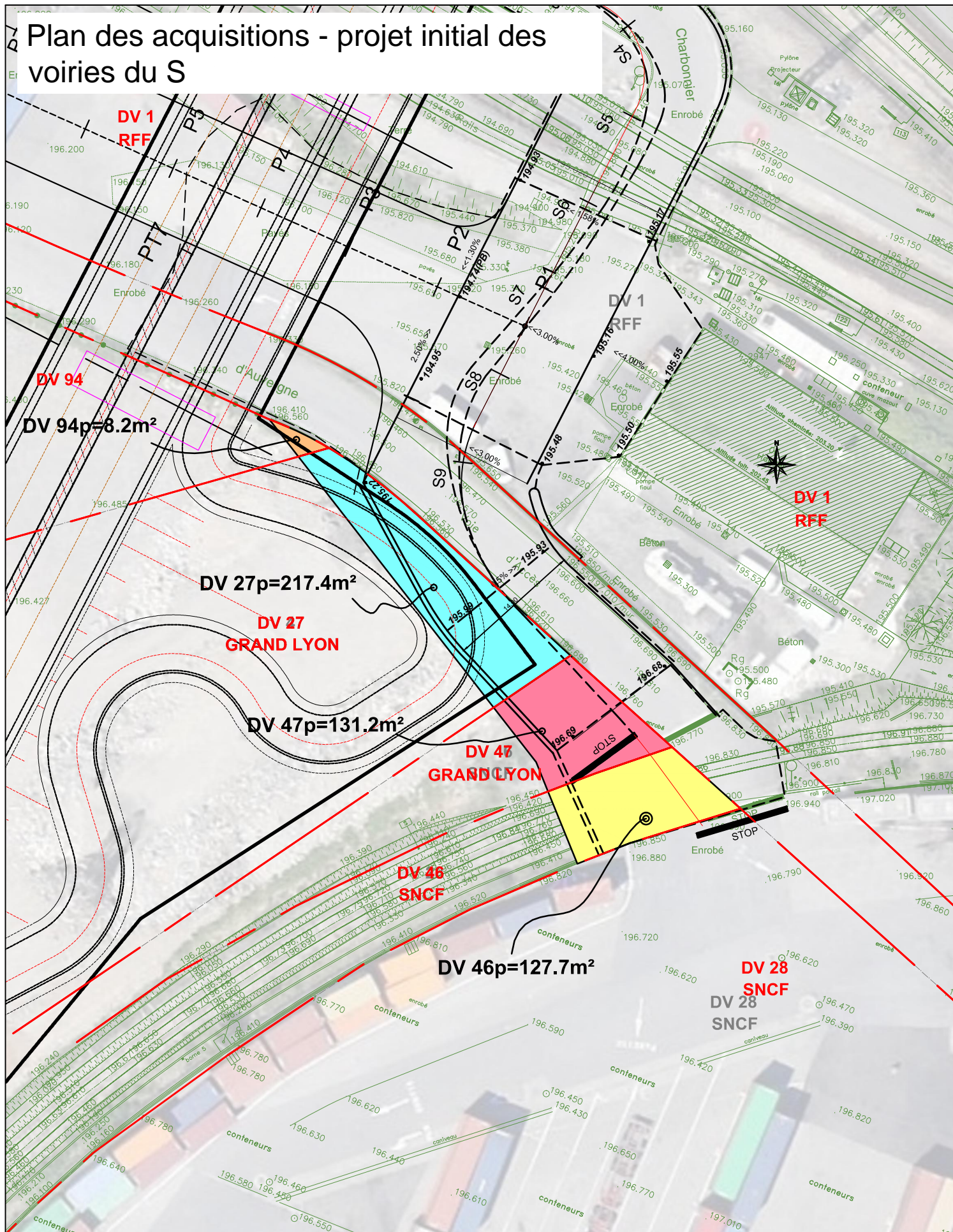
TECHNICIEN	3	29/01/2014	largeur 14.00
FPe	2	17/01/2014	MAJ
INGENIEUR	1a	13/12/2013	Modification après CI
DOr	1	10/12/2013	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
FBo	Format de base : A3		Echelle : 1/500°

maître d'ouvrage :

SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	11
IND.	

Interface du BUE
avec le projet de voirie du S -
Élargissement du S pour le passage
d'un Stackeur chargé et reprise de
l'altimétrie



PROFIL EN LONG

VUE EN PLAN



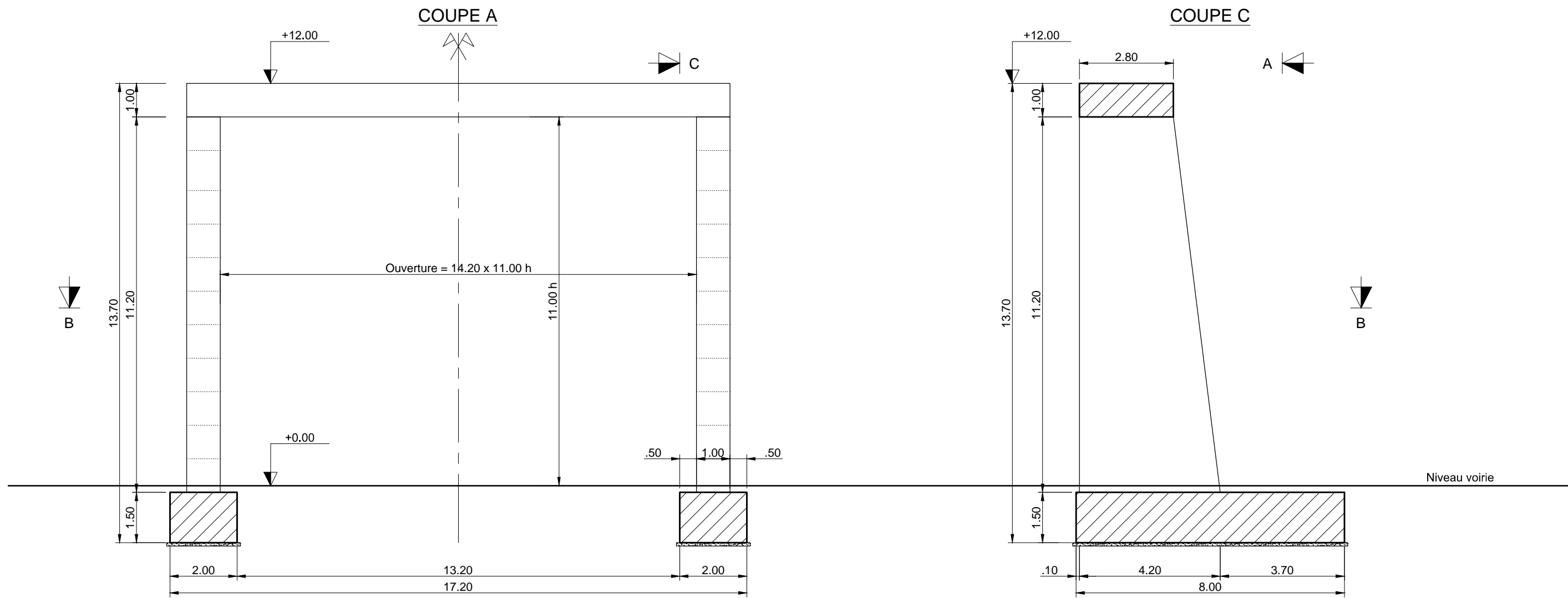
TECHNICIEN	3	29/01/2014	largeur 14.00
FPe	2	17/01/2014	MAJ
INGENIEUR	1a	13/12/2013	Modification après CI
DOr	1	10/12/2013	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
FBo	Format de base : A3		Echelle : 1/500°

maître d'ouvrage :

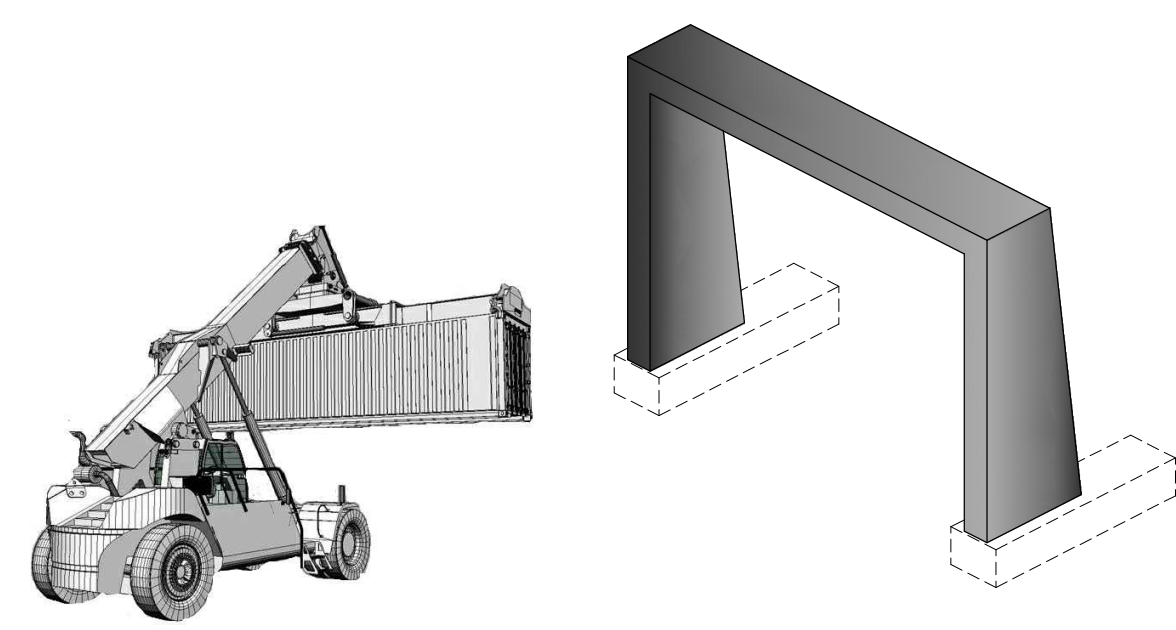
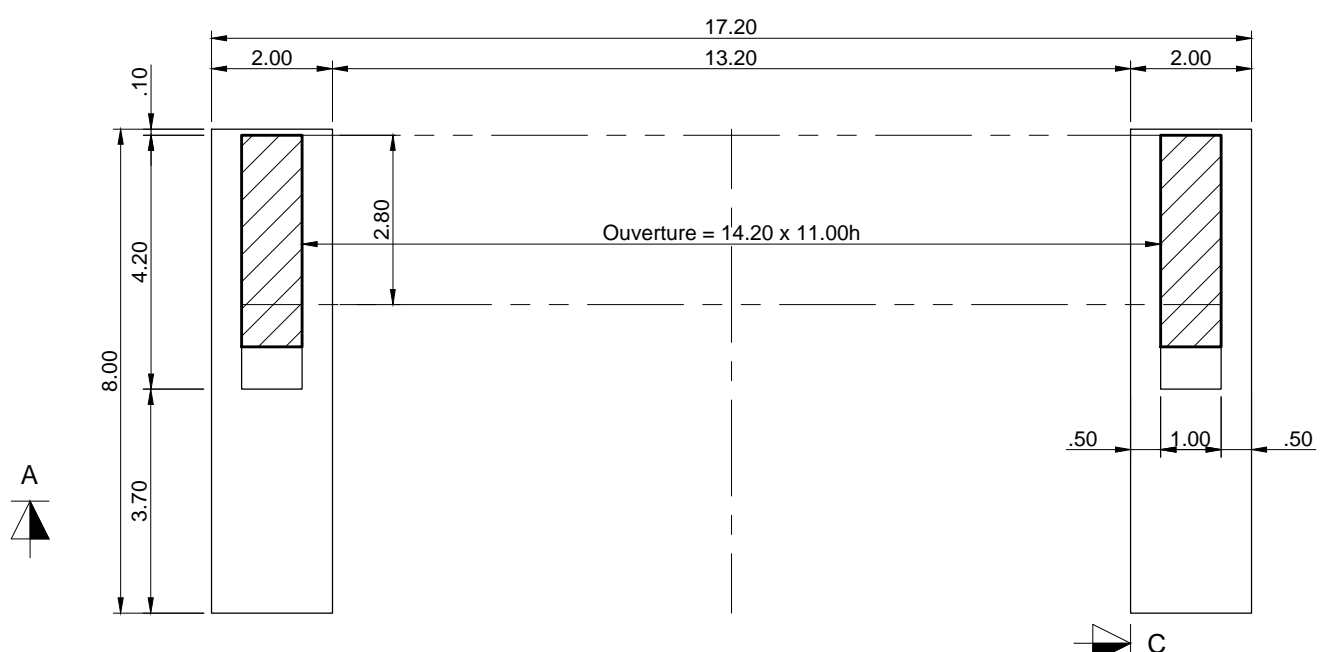
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	12
IND.	



VUE EN PLAN - COUPE B



TECHNICIEN			
F. AUBIN			
INGENIEUR			
JM. PIERRON	1	17-01-2014	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
J. MORAND	Format de base : A3		Echelle : 1/100e

maître d'ouvrage :

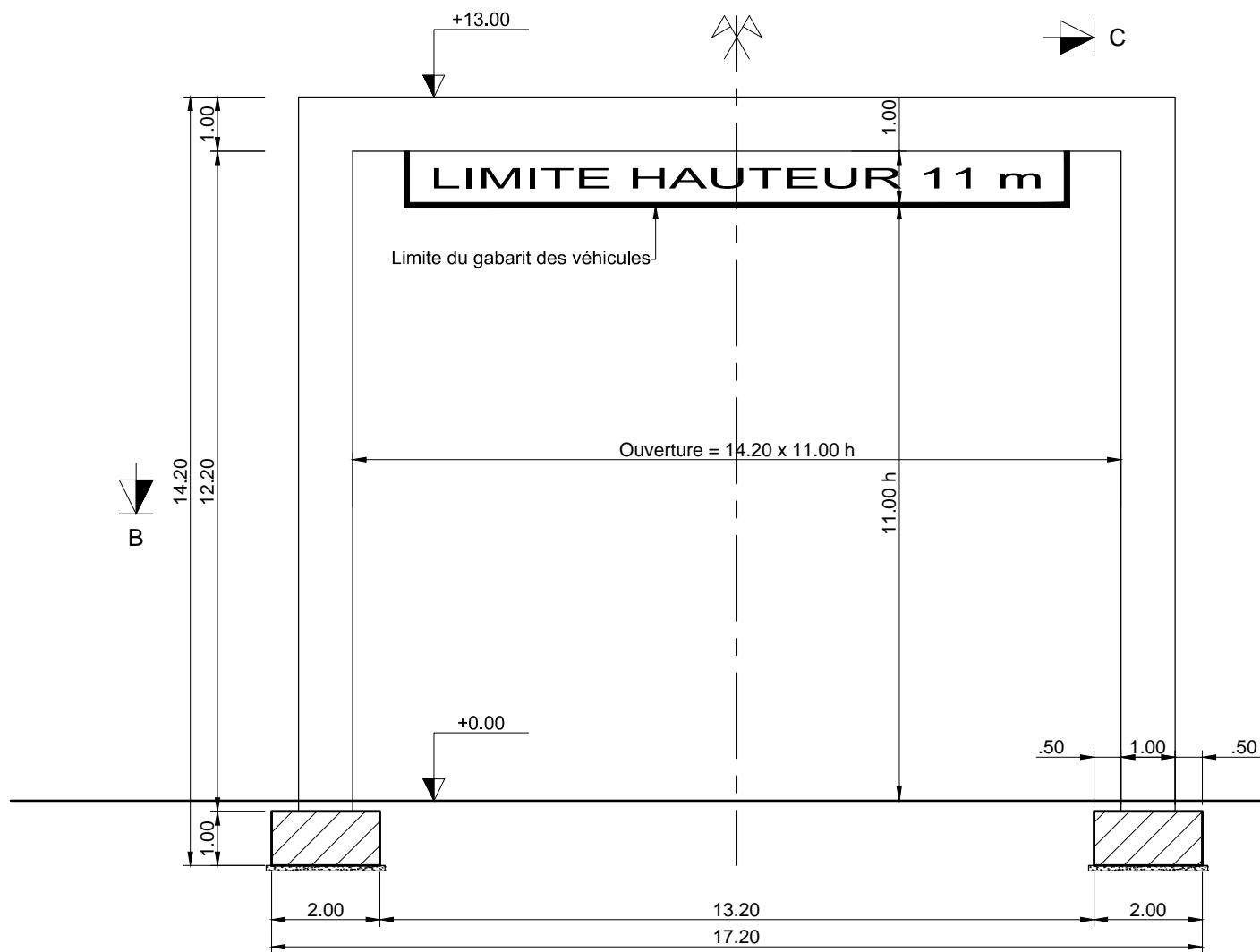
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

SITE DE NAVILAND
 Mesures compensatoires
 liées au projet
 du Boulevard Urbain Est

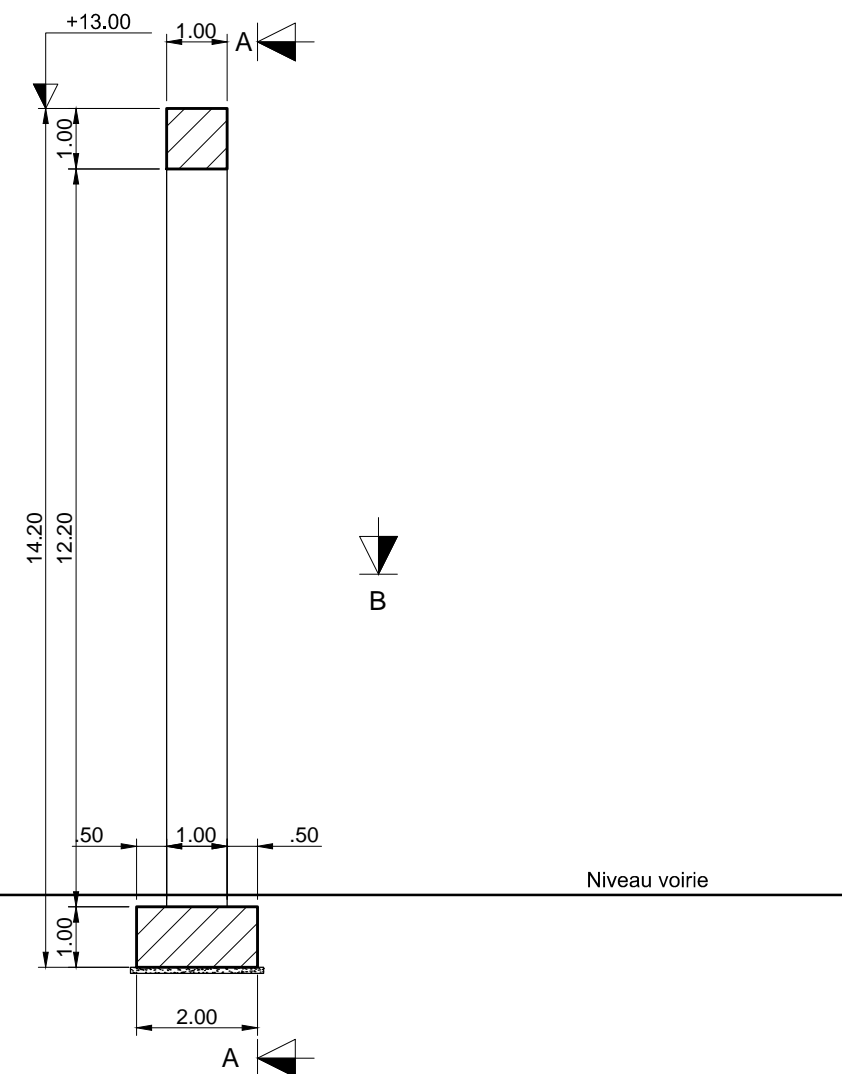
Portique d'arrêt en béton

DATE	Jan 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	IND.
13	1

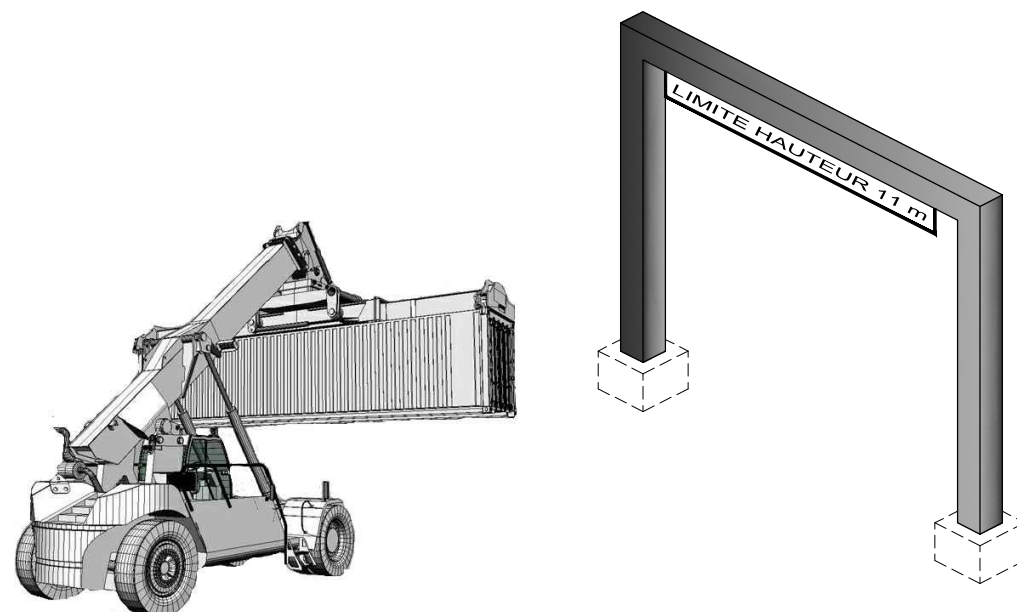
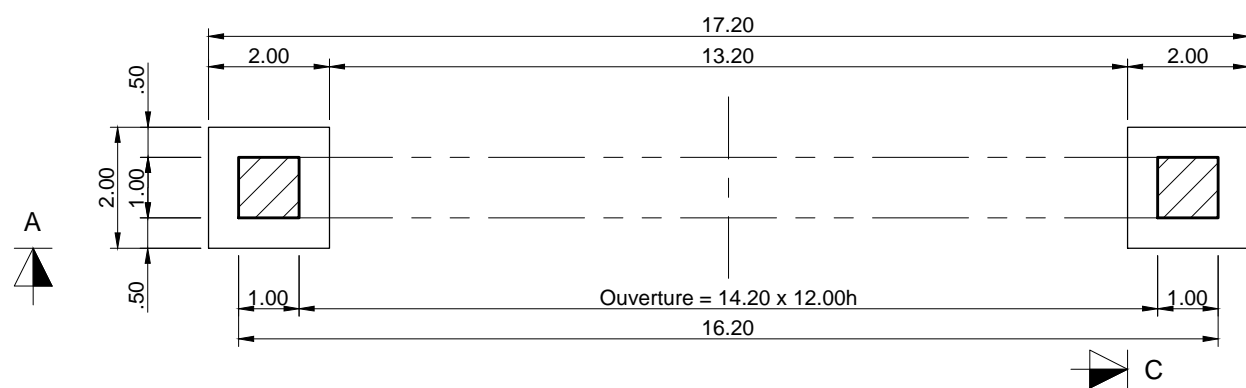
COUPE A



COUPE C



VUE EN PLAN - COUPE B



TECHNICIEN			
F. AUBIN			
INGENIEUR			
JM. PIERRON	1	17-01-2014	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
J. MORAND	Format de base : A3		Echelle : 1/100e

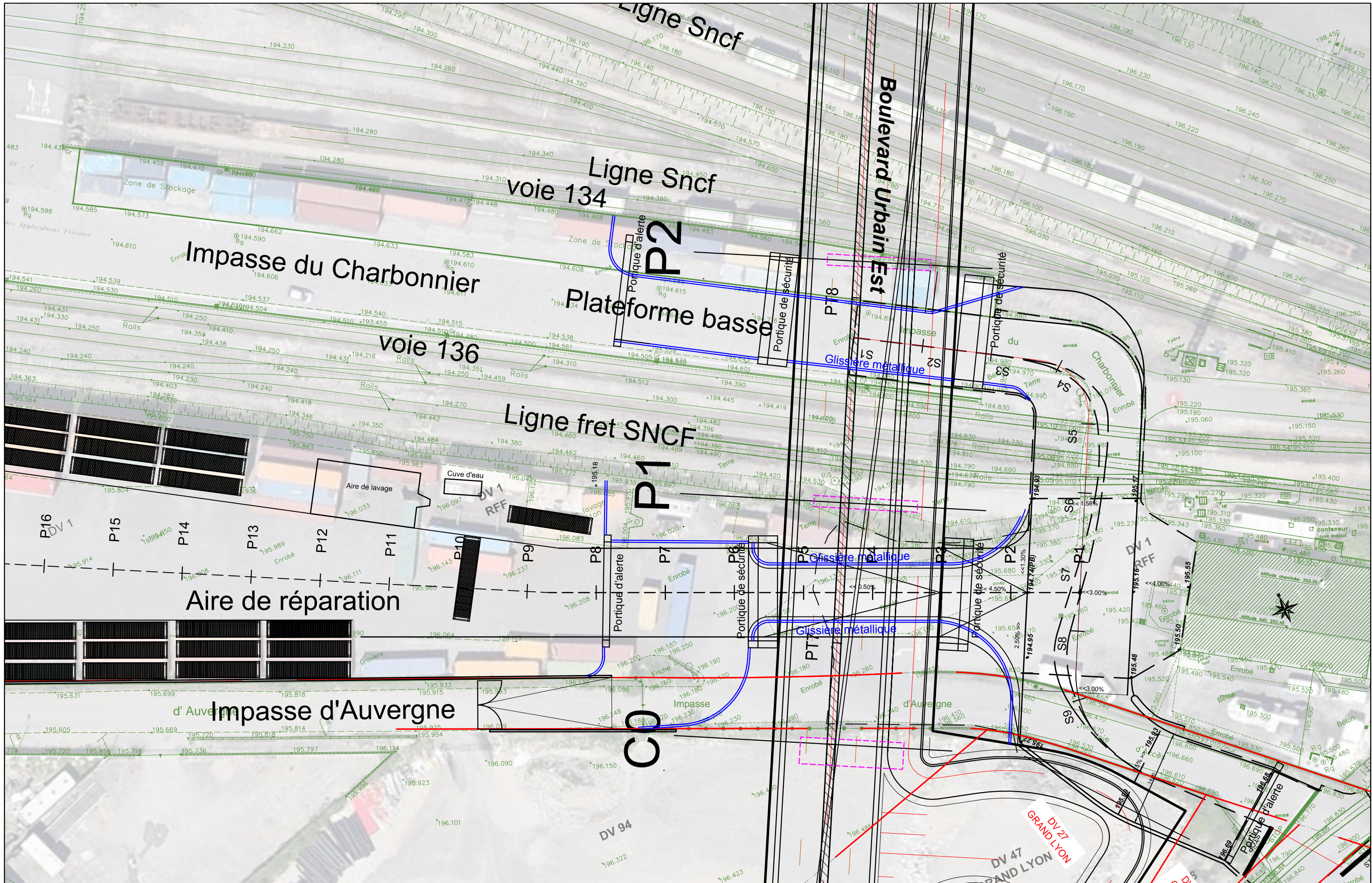
maître d'ouvrage :



SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Portique de présignalisation
en béton

DATE	Jan 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	IND.
14	1



TECHNICIEN	FPe	2	17/01/2014
INGENIEUR	DO	1	10/12/2013
CHEF DE PROJET	FBo	Format de base : A3	

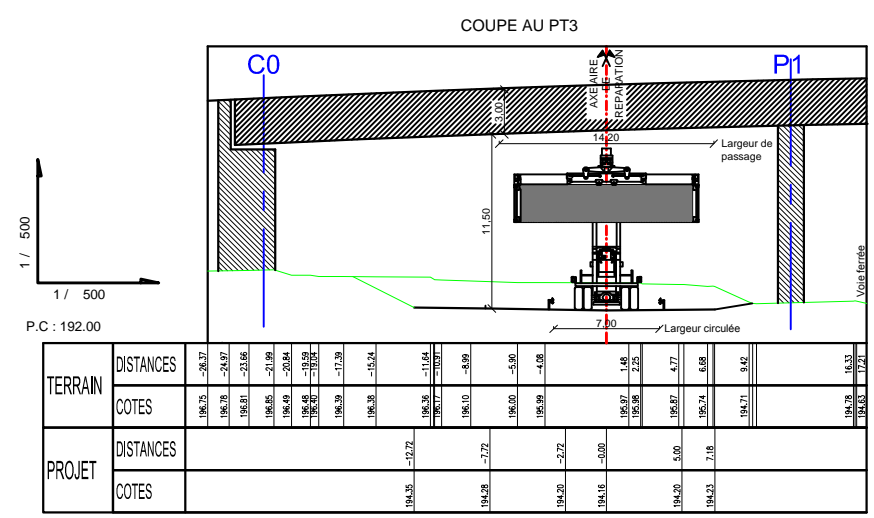
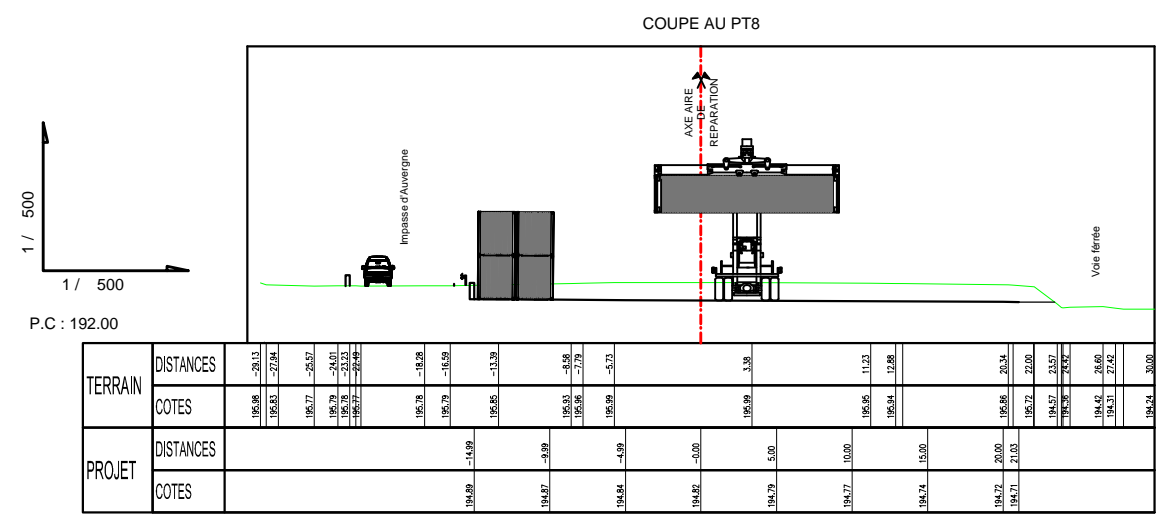
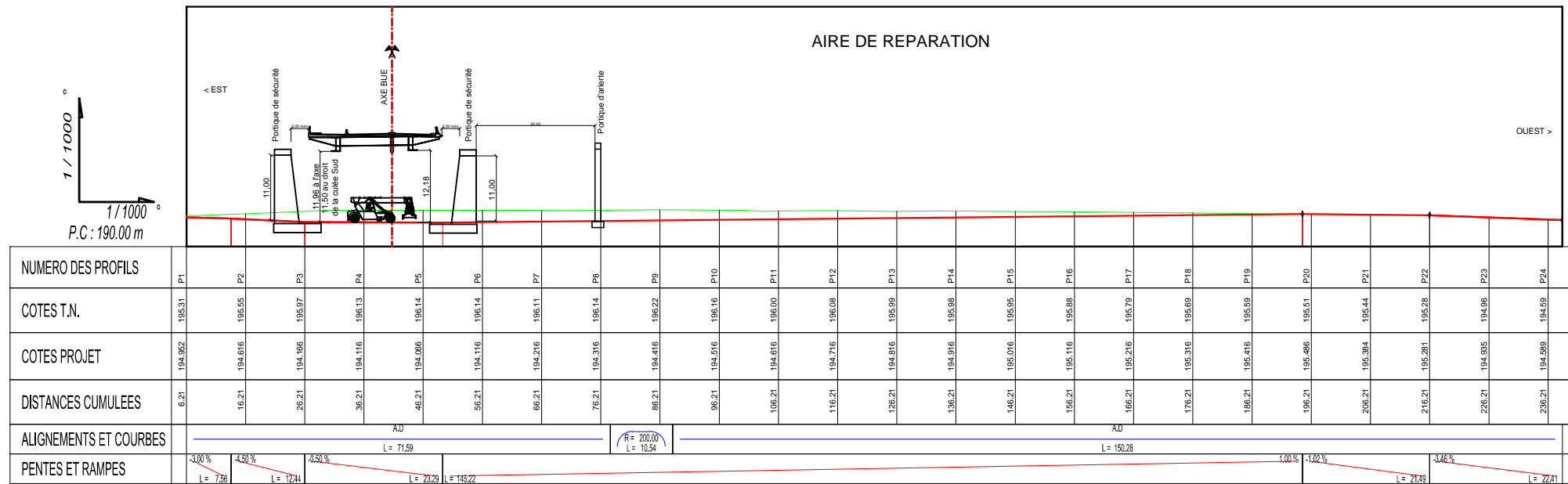
MAJ	13/12/2013	Modification après CI
Sortie du document		
MODIFICATION		
Echelle :	1/500e	



SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Etude de décaissement et
d'implantation des portiques
- Solution décaissement complet
Vue en plan

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	15
IND.	



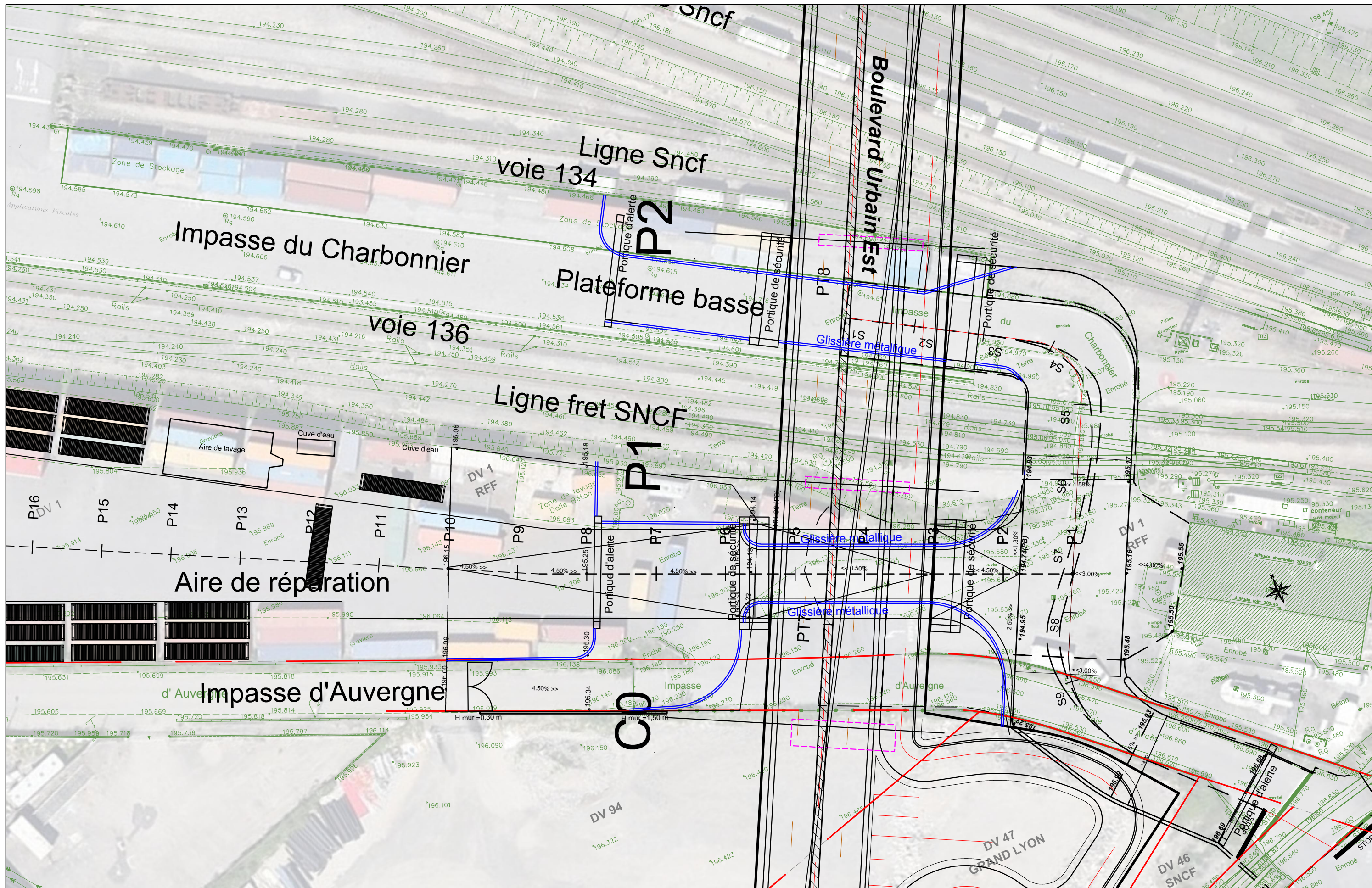
TECHNICIEN	FPe	2	14/01/2014	MAJ
INGENIEUR	DOr	1a	13/12/2013	Modification après CI
CHEF DE PROJET	FBo	1	10/12/2013	Sortie du document
		IND.	DATE	MODIFICATION
		Format de base : A3		Echelle : 1/1000°



SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Mission 2.3 et 3.1
Etude de décaissement et
d'implantation des portiques:
Solution décaissement complet
Profil en long et coupes

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	16
IND.	



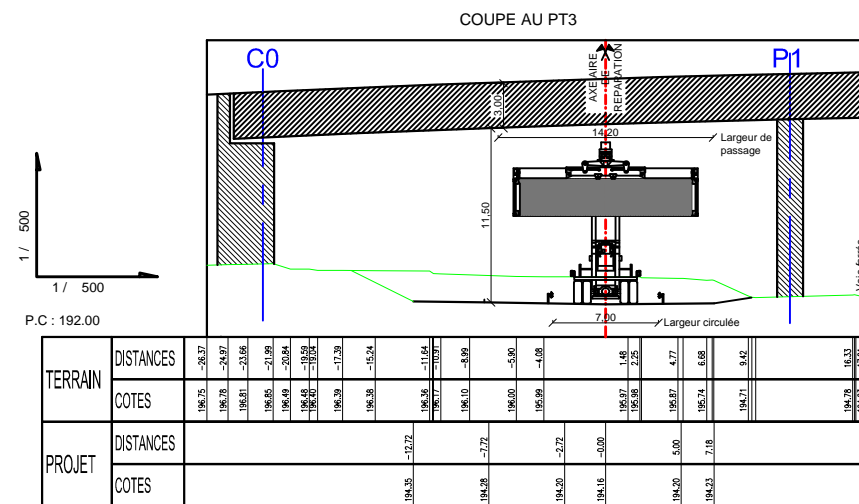
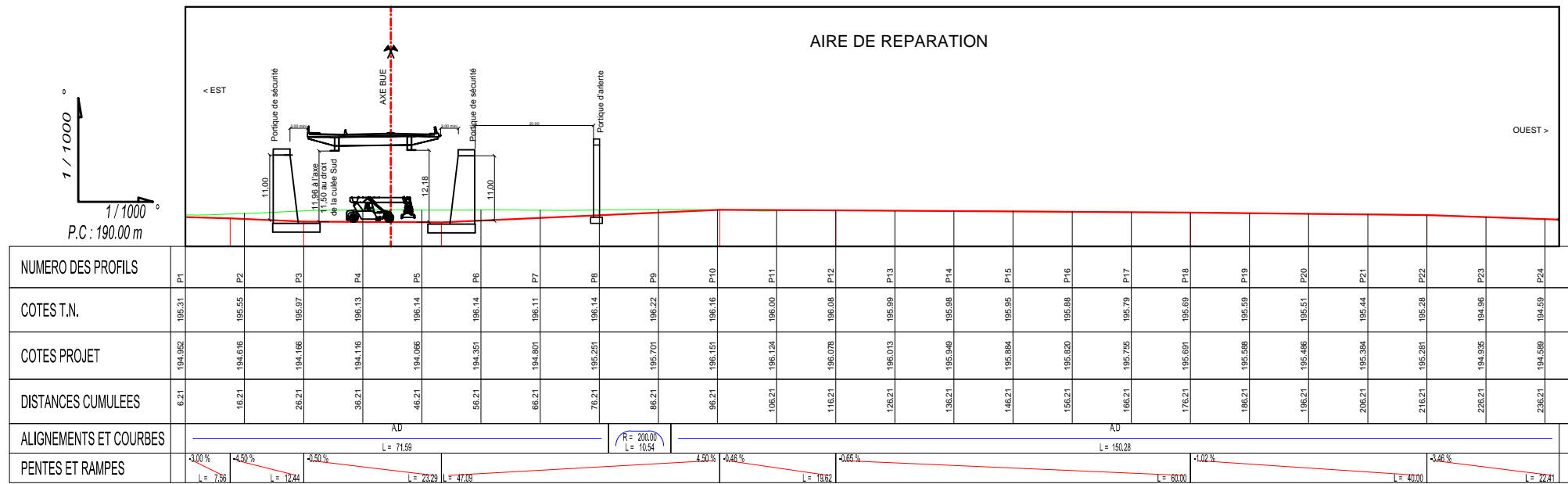
TECHNICIEN		MAJ	
FPe	2	17/01/2014	
INGENIEUR	1a	13/12/2013	Modification après CI
DOr	1	10/12/2013	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
FBo		Format de base : A3	Echelle : 1/750°

maître d'ouvrage :	
 RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE	

SITE DE NAVILAND
 Mesures compensatoires
 liées au projet
 du Boulevard Urbain Est

Etude de décaissement et
 d'implantation des portiques:
 Solution décaissement partiel
 Vue en plan

DATE	
Janv. 2014	PHASE
	ETU
PLAN N°	IND.
17	



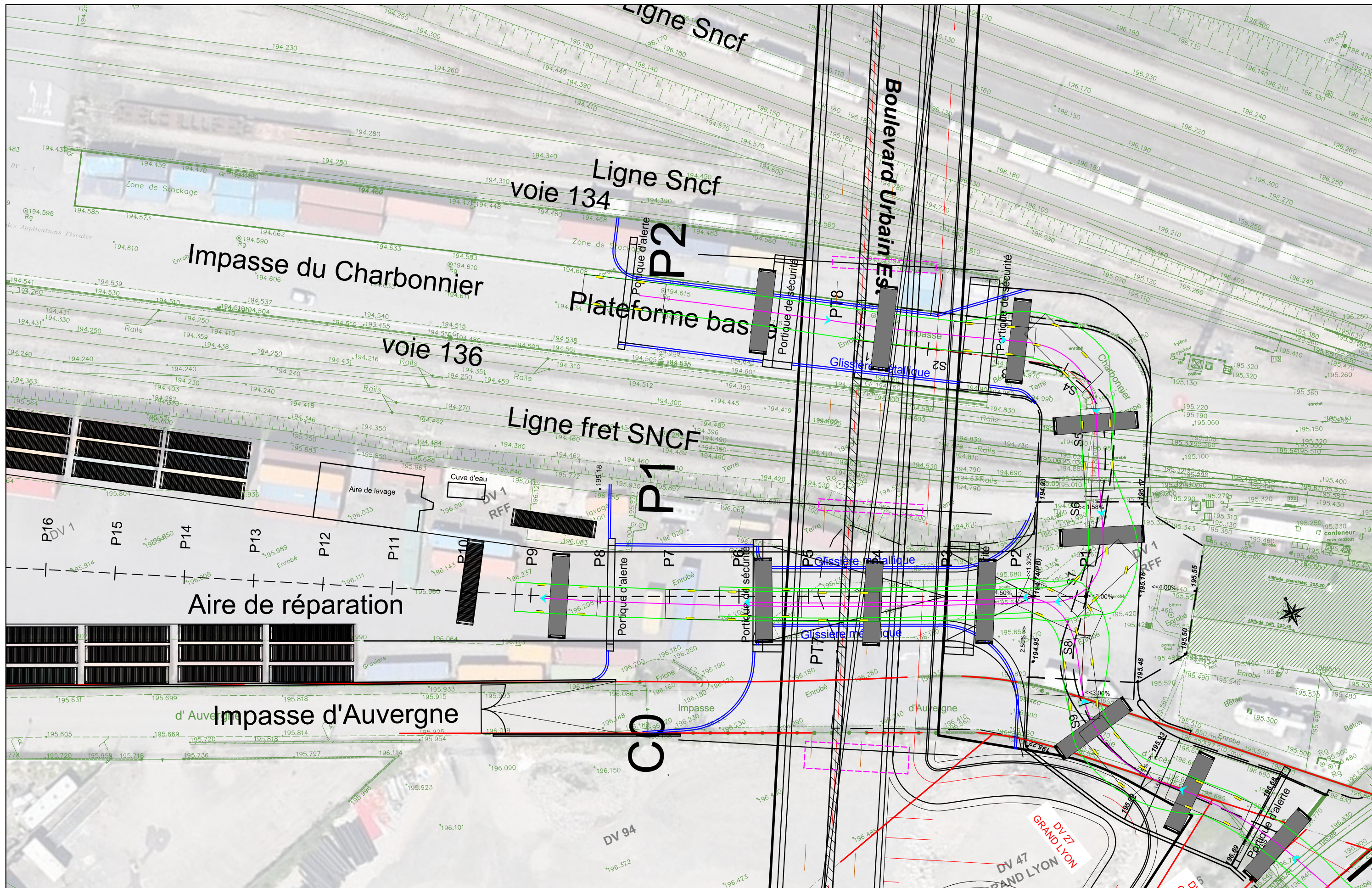
TECHNICIEN		MAJ	
FPe	2	14/01/2014	
INGENIEUR	1a	13/12/2013	Modification après CI
DOr	1	10/12/2013	Sortie du document
CHEF DE PROJET		MODIFICATION	
FBo	IND.	DATE	
Format de base : A3		Echelle : 1/1000°	



SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Etude de décaissement et
d'implantation des portiques :
Solution décaissement partiel
Profil en long et coupe

DATE	
Janv. 2014	
PHASE	
ETU	
PLAN N°	IND.
18	



TECHNICIEN	FPe	2	17/01/2014
INGENIEUR	DOr	1	10/12/2013
CHEF DE PROJET	FBo	Format de base : A3	

MAJ	2	17/01/2014
Modification après CI	1a	13/12/2013
Sortie du document	1	10/12/2013
MODIFICATION	IND.	DATE
Echelle : 1/500e	Format de base : A3	

maître d'ouvrage :

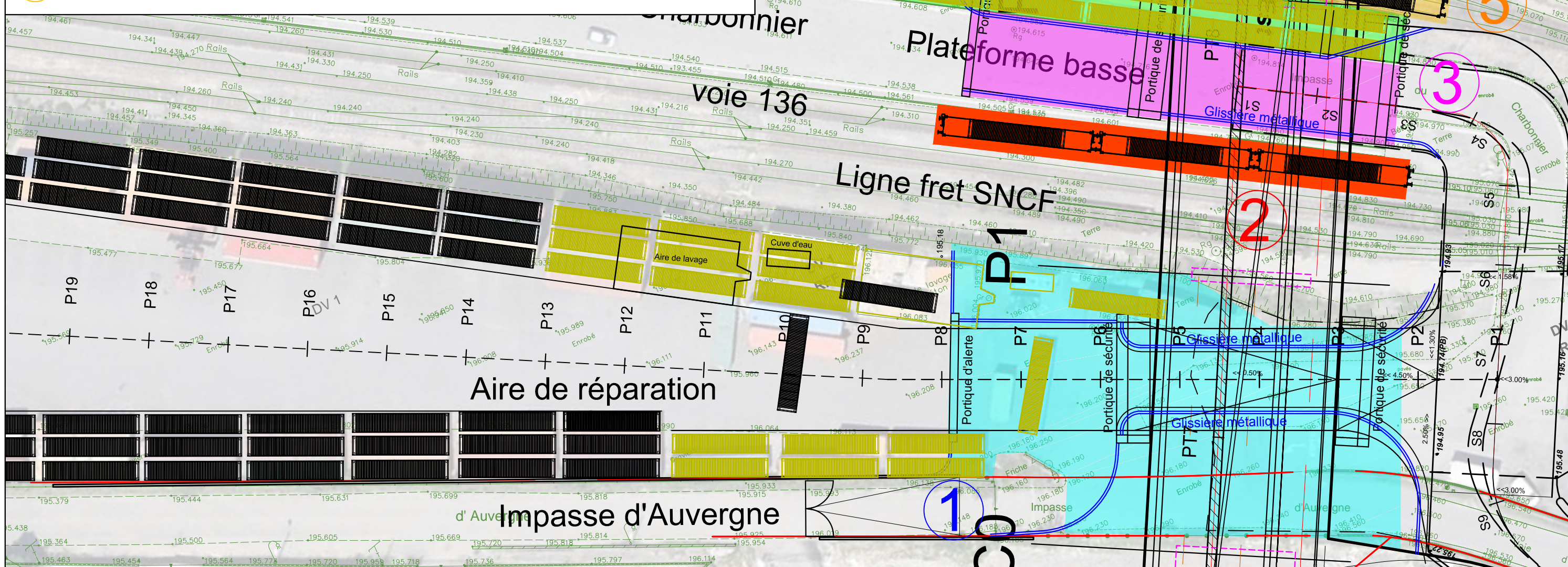


SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Etude de décaissement et
d'implantation des portiques
- Solution décaissement complet
Vérification des girations
Vue en plan

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	19
IND.	

- ② Zone à neutraliser sur la voie 136 : équivalent à 3 wagons de 20 m
- ③ Neutralisation de la plateforme Basse : 577 m²
- ④ Neutralisation de la zone de stockage : 477 m²
La surface au sol correspond à :
 - 5 rangées de 2 containers de 40', stockés sur 2 étages
 - soit 20 conteneurs
- ⑤ Zone à neutraliser sur la voie 134 : équivalent à 3 wagons de 20 m



- ① Zone à neutraliser sur aire de réparation : 1 661m²
L'impact correspond à :
 - 3 rangées de 3 containers de 40', stockés sur 3 étages
 - 3 rangées de 2 containers de 40', stockés sur 3 étages
 - soit 45 conteneurs

	TECHNICIEN		maître d'ouvrage :			SITE DE NAVILAND Mesures compensatoires liées au projet du Boulevard Urbain Est	Définition des zones neutralisées		DATE
	FPe		MAJ Sortie du document				solution décaissement complet		Janv. 2014
	INGENIEUR								IND.
	DOr		MODIFICATION Echelle : 1/500°				PLAN N° IND.		ETU
	CHEF DE PROJET								Format de base : A3
FBo									

② Zone à neutraliser sur la voie 136 : équivalent à 2 wagons de 20 m

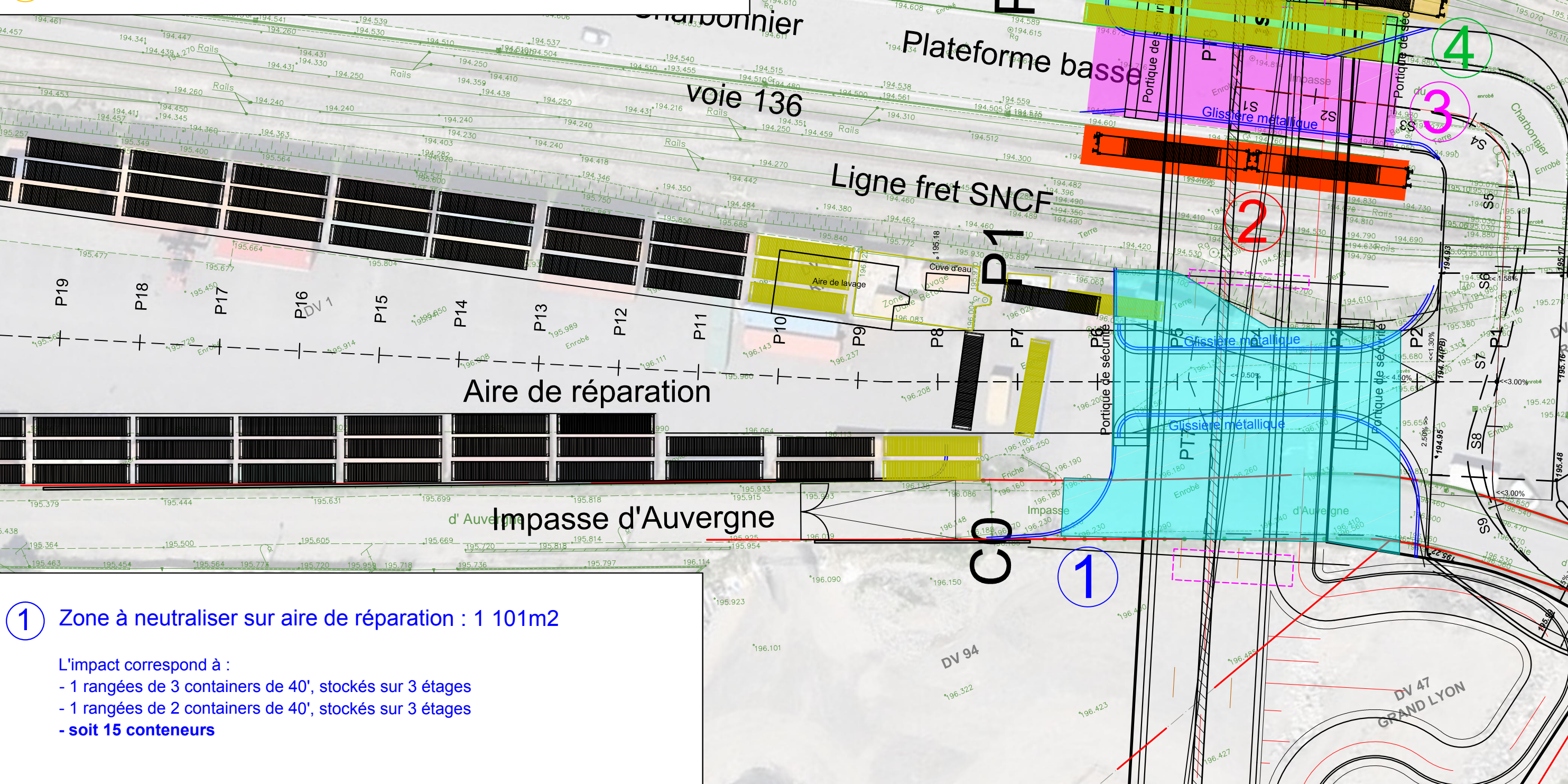
③ Neutralisation de la plateforme Basse : 405 m²

④ Neutralisation de la zone de stockage : 281 m²

La surface au sol correspond à :

- 3 rangées de 2 containers de 40', stockés sur 2 étages
- soit 12 conteneurs

⑤ Zone à neutraliser sur la voie 134 : équivalent à 3 wagons de 20 m



① Zone à neutraliser sur aire de réparation : 1 101m²

L'impact correspond à :

- 1 rangées de 3 containers de 40', stockés sur 3 étages
- 1 rangées de 2 containers de 40', stockés sur 3 étages
- soit 15 conteneurs



TECHNICIEN				
FPe				
INGENIEUR				
DOr	1	10/02/2014		Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE		MODIFICATION
FBo	Format de base : A3			Echelle : 1/500°

maître d'ouvrage :

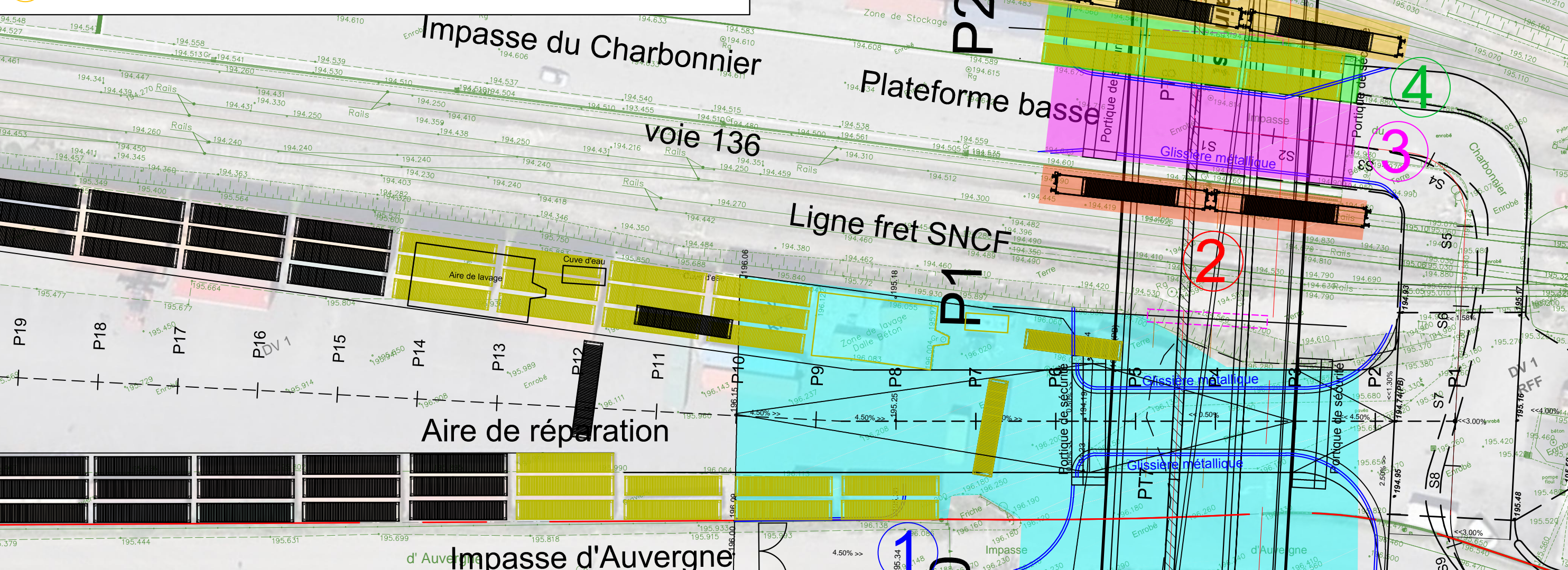


SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Définition des zones neutralisées
solution décaissement complet sans
portique d'alerte
(portique physique d'arrêt + détection
de hauteur et alarme dans véhicule)

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	IND.
22	

- ② Zone à neutraliser sur la voie 136 : équivalent à 2 wagons de 20 m
- ③ Neutralisation de la plateforme Basse : 405 m²
- ④ Neutralisation de la zone de stockage : 281 m²
La surface au sol correspond à :
 - 3 rangées de 2 containers de 40', stockés sur 2 étages
 - soit 12 conteneurs
- ⑤ Zone à neutraliser sur la voie 134 : équivalent à 3 wagons de 20 m



- ① Zone à neutraliser sur aire de réparation : 2 270m²
La surface au sol correspond à :
 - 5 rangées de 3 containers de 40', stockés sur 3 étages
 - 3 rangées de 2 containers de 40', stockés sur 3 étages
 - soit 63 conteneurs



TECHNICIEN			
FPe			
INGENIEUR			
DOr	1	10/02/2014	Sortie du document
CHEF DE PROJET	IND.	DATE	MODIFICATION
FBo	Format de base : A3		Echelle : 1/500°



SITE DE NAVILAND
Mesures compensatoires
liées au projet
du Boulevard Urbain Est

Définition des zones neutralisées
solution décaissement partiel sans
portique d'alerte
(portique physique d'arrêt + détection
de hauteur et alarme dans véhicule)

DATE	Janv. 2014
PHASE	ETU
PLAN N°	23
IND.	