

**Conseil général de l'environnement  
et du développement durable**  
**AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

*Avis n°2010 - 23*

***Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif au projet  
de mise à quai de la voie K (gare de Lyon Part-Dieu)***

Avis établi lors de la séance du 10 juin 2010  
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

n°Sigmanet 007301-01

*La formation d'Autorité environnementale [a] du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 10 juin 2010. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de mise à quai de la voie K (gare de Lyon Part-Dieu).*

*Etaient présents et ont délibéré :Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, MM. Badré, Caffet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Rouquès, Vernier*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet de mise à quai de la voie K.*

*Etaient absents ou excusés :Mmes Bersani, Jaillet, MM. Creuchet, Letourneux, Merrheim*

\*  
\* \*

### **Résumé de l'avis**

La construction d'un quai à voyageurs du côté est de la voie K existante redonnera quelques souplesses d'exploitation à la gare de Lyon Part-Dieu aujourd'hui saturée.

Ce projet, qui se développe dans les emprises ferroviaires, n'aura pas d'effets significatifs sur l'environnement.

L'étude d'impact n'appelle pas de remarques particulières de la part de l'AE, sauf en ce qui concerne le résumé non technique qui pourrait être utilement complété par des plans, cartes et illustrations permettant de le lire de manière autonome.

\*  
\* \*

---

a Ci-après désignée par AE.

## Avis

Par courrier du 19 avril 2010, Réseau Ferré de France a saisi l'AE du projet de mise à quai de la voie K dans la gare de Lyon Part-Dieu.

Le préfet du Rhône a été consulté au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'AE a pris connaissance de l'avis en date du 31 mai 2010 de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes.

Sur le rapport de Madame Marie-Odile GUTH et de Monsieur Gilles ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE a rendu le présent avis.

### **1 Contexte de l'opération**

- 1-1 La gare de Lyon Part-Dieu est l'une des premières gares de correspondances de la SNCF aux niveaux international, national et régional. Elle est desservie par de nombreux TGV, des trains de grandes lignes et des TER.

Elle se compose d'un hall au rez-de-chaussée faisant office de bâtiment-voyageurs, et de quais au niveau supérieur. La gare dispose actuellement de 10 voies à quai pouvant accueillir des trains de voyageurs (de A à J), et d'une voie K disposant d'un quai de service et utilisée par les circulations de fret.

Alors que la gare avait été prévue pour 35 000 voyageurs par jour, elle reçoit 500 trains et plus de 100 000 voyageurs par jour. Ce nombre de voyageurs quotidiens devrait passer à plus de 130 000 en 2013 <sup>[<sup>b</sup>]</sup>, puis à 156 000 en 2020.

Aux heures de pointe, les voies à quai sont saturées et le moindre incident sur le réseau entraîne des retards en cascade.

Pour fluidifier le trafic, les maîtres d'ouvrages RFF et SNCF estiment que la solution la plus simple et la plus rapide est, avant d'envisager la création de nouvelles voies, de réaliser un quai permettant d'ouvrir au trafic de voyageurs la voie K existante, cette dernière continuant à être utilisée la nuit par des circulations de fret.

- 1-2 L'opération de mise à quai de la voie K est compatible avec le plan local d'urbanisme du Grand Lyon.

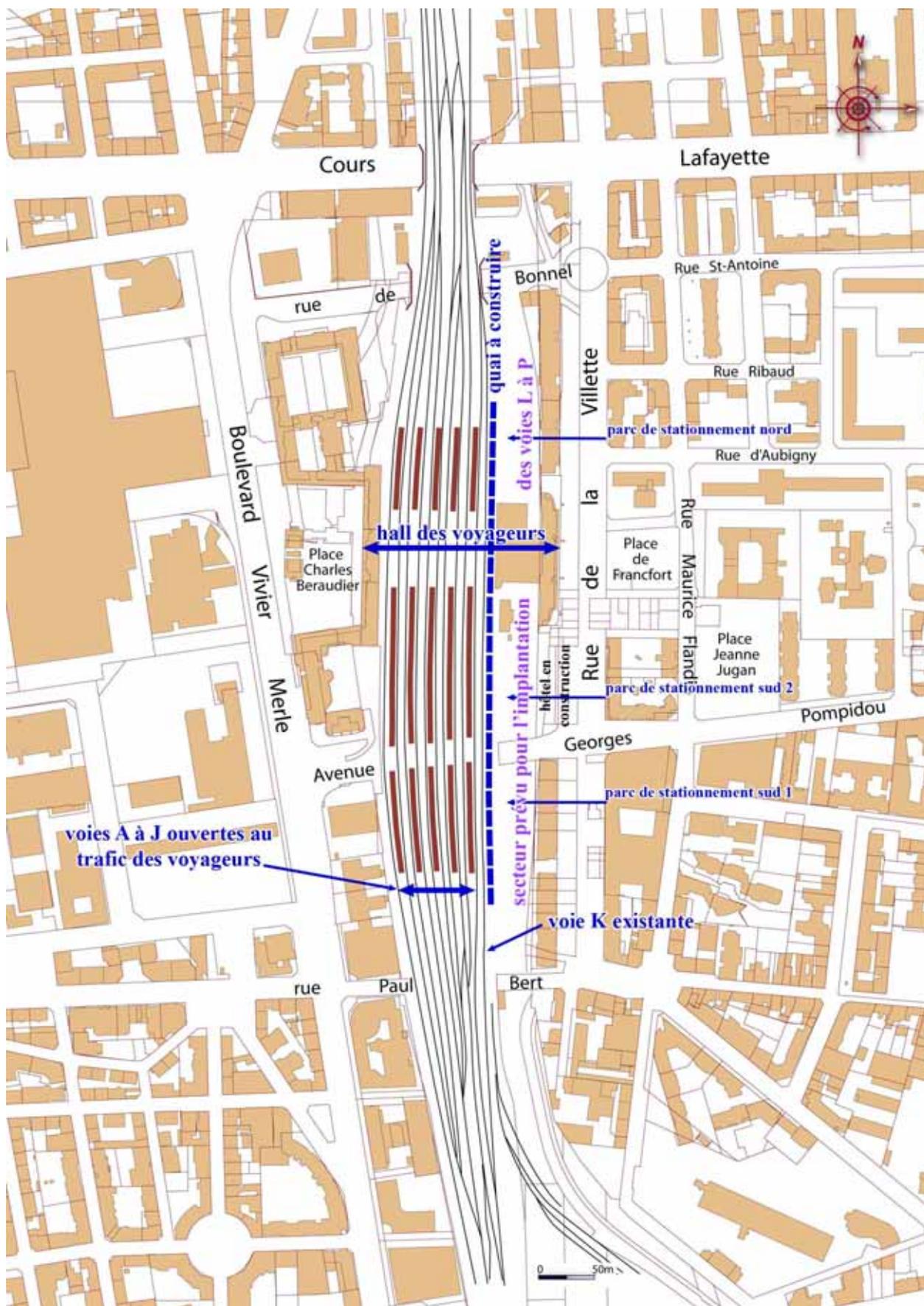
Cette opération, qui se développe dans des emprises ferroviaires, n'est pas soumise à une enquête publique en application du code de l'expropriation.

Elle n'est pas non plus soumise à une enquête publique en application du code de l'environnement [<sup>c</sup>].

---

b Notamment après la mise en service du TGV Rhin-Rhône.

c Code de l'environnement, annexe 1 à l'article R. 123-1, 9°.



En raison de son coût supérieur à 1,9 M€, l'opération fait l'objet d'une étude d'impact [<sup>d</sup>] qui sera mise à disposition du public [<sup>e</sup>].

## **2 Description générale de l'opération**

L'opération concerne la création d'un quai de voyageurs desservant la voie K par l'est.

Ce quai aura une longueur de 400 mètres et une largeur de 7,85 mètres en section courante. La largeur sera réduite à 5,5 mètres aux extrémités et au franchissement de l'avenue Georges Pompidou.

Le projet inclut la construction de six accès au quai depuis le hall des voyageurs (deux escaliers, un ascenseur, deux escaliers mécaniques et une rampe) ainsi que les aménagements habituels de quai (éclairage, marquise, équipements d'information des voyageurs).

S'agissant des trois parcs de stationnement implantés sur le domaine ferroviaire et utilisés par des loueurs de voitures, une liaison piétonne sera maintenue entre le parc nord et le parc sud 2 et une voie pour véhicules sera maintenue entre le parc sud 2 et le parc sud 1.

## **3 Analyse de l'étude d'impact**

### **3-1 Programme**

Le plan-masse de la gare de La Part-Dieu a été conçu pour permettre l'adjonction de cinq nouvelles voies voyageurs (L à P) à l'est de la voie K. Cette extension est compatible avec le plan local d'urbanisme du Grand Lyon.

Cette extension et la mise à quai de la voie K peuvent être considérées comme des programmes distincts.

En effet, la mise à quai de la voie K est fonctionnelle et utile en elle-même, et n'implique pas que les voies L à P seront réalisées.

Ainsi, l'étude d'impact soumise à l'AE a pu ne traiter que de la mise à quai de la voie K, sans comporter une appréciation des impacts de la construction des voies L à P [<sup>f</sup>].

### **3-2 Description de l'état initial**

La description de l'état initial fait apparaître que le projet se développe dans un milieu urbain artificialisé (faisceau ferroviaire) et le long de bâtiments d'activités (bureaux et hôtel).

La description de l'état initial est en relation avec l'importance des aménagements projetés. Elle est suffisamment détaillée et complète.

---

d Code de l'environnement, article R. 122-8.

e Article R. 122-12 du même code.

f Article R. 122-3 IV du même code.

**de droite à gauche, le quai de service, la  
voie K, le parc de stationnement sud 2**  
(vue en direction du sud)



**de gauche à droite, le quai de service, la  
voie K, le parc de stationnement sud 2**  
(vue en direction du nord)



**ouvrage de franchissement de l'avenue  
Georges Pompidou**  
**de droite à gauche, le quai de service, la  
voie K, la voie de liaison entre les parcs de  
stationnement sud 2 et sud 1**  
(vue en direction du sud)



### **3-3 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu**

Une variante a été étudiée, qui consistait en la transformation du quai de service existant à l'ouest de la voie K. Elle n'a pas été retenue car la largeur du quai de service s'avère insuffisante pour accueillir les personnes à mobilité réduite et assurer la sécurité du public en général.

### **3-4 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement**

Les eaux pluviales seront recueillies dans le réseau d'assainissement de la gare, puis renvoyées dans le réseau communautaire d'assainissement. Si ce dernier réseau présente quelques dysfonctionnements liés à l'insuffisante capacité d'épuration de la station de Saint-Fons lors de précipitations importantes, la contribution du quai K à la diminution des temps de concentration devrait être suffisamment modeste pour ne pas justifier, à elle-seule, la mise en place de dispositifs d'écrêtement des débits rejetés.

L'implantation des ouvrages, dans et sur un remblai artificiel, ne devrait pas avoir d'effet sur les eaux souterraines.

L'étude d'impact comporte une analyse acoustique qui conclut que l'ouverture de la voie K au trafic de voyageurs n'aura pas d'effet significatif, compte tenu notamment de la présence du futur quai qui réduira la propagation des bruits de roulement des 33 nouveaux trains de voyageurs mais aussi des trains de fret.

Le projet supprimera 250 m<sup>2</sup> environ de plantations dites ornementales. Une superficie équivalente sera replantée sur les futurs talus.

La principale modification du paysage proviendra de l'édification de la marquise de quai, qui aura le même aspect que les marquises existantes.

Le maître d'ouvrage aura à s'assurer que la création du quai K à proximité immédiate de la pompe à essence des loueurs de voitures est possible au regard notamment de la réglementation des installations classées (pompe à essence) et de celle des établissements recevant du public (quai K).

L'étude d'impact présente les mesures de chantier qui seront prises pour limiter les déversements de produits polluants ou de matières en suspension dans les eaux de ruissellement, l'émission de poussières, les bruits et la gêne aux usagers.

L'étude d'impact décrit et évalue de manière appropriée les impacts temporaires et permanents du projet.

### **3-5 Volet « santé » de l'étude d'impact**

Le volet « santé » de l'étude d'impact n'appelle pas d'observations.

### **3-6 Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement**

Cette analyse n'appelle pas d'observations.

### **3-7 Résumé non technique**

Le résumé non technique est clair et accessible à un public non averti. L'AE recommande de le compléter par des plans, cartes et illustrations permettant de le lire de manière autonome.

\*  
\* \*