



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur les aménagements R.F.F. dans le cadre du projet du Pôle d'échanges multimodal d'Oullins-La Saulaie (69)

n°Ae: 2011 - 27

Avis établi lors de la séance du 6 juillet 2011 - n°d'enregistrement : 007766-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 6 juillet 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le dossier des aménagements de Réseau Ferré de France (R.F.F). dans le cadre du projet du Pôle d'échanges multimodal d'Oullins-La Saulaie (69).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, 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 qui fait l'objet du présent avis.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur le dossier des aménagements R.F.F. dans le cadre du projet du Pôle d'échanges multimodal d'Oullins-La Saulaie (69), par courrier du directeur régional de R.F.F. pour Rhône-Alpes-Auvergne en date du 14 avril 2011. L'accusé de réception du dossier complet par le président de la formation d'autorité environnementale du CGEDD est en date du 20 avril 2011.

Elle a pris en compte l'avis du ministère chargé de la santé en date du 31 mai 2011 et celui du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Rhône-Alpes en date du 20 mai 2011.

Sur le rapport de M. Christian Barthod, l'Ae a formulé l'avis suivant, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale du dossier d'aménagement présenté par Réseau Ferré de France (RFF), concernant un ouvrage d'art de franchissement sous une voie ferrée pour un « mail de desserte ²», la création d'un passage souterrain, la suppression d'un passage à niveau, le déplacement et le réaménagement des quais de la gare ferroviaire d'Oullins. Ces aménagements s'inscrivent dans le cadre plus large de la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal dans le quartier de La Saulaie, à Oullins, près de Lyon (Rhône) découlant du prolongement de la ligne B du métro et d'un programme global d'aménagement créant une nouvelle voirie et articulant la station de métro au centre urbain d'Oullins, en facilitant les échanges entre le métro, la gare TER et les voitures, bus et modes doux de transports.

Le programme, pris dans son ensemble vise à favoriser un report des modes de déplacement vers les transports en commun, la marche et le vélo. A ce titre ses effets positifs escomptés sont appréciables. Dans le contexte urbain et de friche industrielle du secteur concerné, ses impacts négatifs sur l'environnement sont globalement relativement faibles. La difficulté majeure de la présente étude d'impact réside dans son articulation avec l'étude d'impact menée par Le Grand Lyon sur la partie du programme qui relève de sa maîtrise d'ouvrage ; les efforts de coordination entre les deux maîtres d'ouvrages sont réels, mais parfois encore insuffisants pour permettre une bonne information du public.

L'Ae recommande :

- de mieux articuler la justification et les conséquences des choix de RFF par rapport à l'ensemble du programme ;
- pour la bonne information du public, d'intégrer dans le dossier d'enquête publique, coordonné entre RFF et Le Grand Lyon, l'estimation des impacts cumulés du projet une première estimation qualitative des conséquences de l'urbanisation forte et dense du site de La Saulaie, prévue au ScoT, et liée aux améliorations de desserte ouvertes par le présent projet ;
- de prêter une attention plus grande aux impacts acoustiques de l'ensemble du programme, compte tenu des perspectives de modification du trafic ferroviaire, et de la présence sur le même site d'une gare routière, d'un parking et d'une gare ferroviaire ;
- de préciser les précautions de chantier à prendre.

*

* *

2 Un mail (prononcé comme le mot maille) est originellement une avenue plantée d'arbres et qui était à l'origine un espace réservé pour le jeu de mail (ancêtre du golf et du croquet) ; c'est aussi présentement une rue dotée de trottoirs de très grande largeur, plantés d'arbres.

Avis détaillé

1 Objectifs de l'opération

1.1 Le projet et ses finalités :

Les aménagements réalisés par Réseau Ferré de France (RFF) sur le site de La Saulaie, à Oullins (69), au sein même de l'agglomération lyonnaise, concernent un ouvrage d'art de franchissement sous une voie ferrée pour un « mail de desserte », la création d'un passage souterrain, la suppression d'un passage à niveau, le déplacement et le réaménagement des quais de la gare ferroviaire d'Oullins³. Ces aménagements⁴ s'inscrivent dans le cadre plus large de la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal dans le quartier de La Saulaie, découlant du prolongement de la ligne B du métro et d'un programme global d'aménagement créant une nouvelle voirie et articulant la station de métro au centre urbain d'Oullins. Il s'agit de faciliter les échanges entre le métro, la gare TER et les voitures, bus et modes doux de transports (marche et usage du vélo). Ce programme se traduit par une série d'aménagements sous maîtrise d'ouvrage respective du Grand Lyon⁵, du SYTRAL⁶, de RFF et de la SNCF.

1.2 historique et contexte

Après des études préliminaires conduites en 2006 et une concertation organisée en 2007, le projet de prolongement du métro jusqu'à la gare d'Oullins a fait l'objet d'une enquête publique début 2008, et d'une déclaration d'utilité publique en date du 28 juillet 2008. Les travaux ont débuté fin 2008, et la mise en service de la nouvelle station de métro d'Oullins-La Saulaie est prévue pour fin 2013. Les travaux faisant l'objet du présent dossier sont également prévus pour être achevés fin 2013.

Les aménagements prévus par RFF dans le cadre du projet de Pôle d'échanges multimodal ont fait l'objet d'une procédure de concertation (du 21 janvier au 14 mars 2011), avec la mise à disposition d'un dossier à la mairie d'Oullins (et d'un cahier pour recueillir les observations, au nombre de 3) et l'organisation d'une réunion publique le 23 février 2011 (environ 80 personnes). Les questions ont notamment porté sur les modalités d'accès (rampe, ascenseurs) et sur le traitement du bruit ferroviaire.

Selon les informations recueillies par le rapporteur, RFF et Le Grand Lyon travaillent néanmoins de façon coordonnée, ont choisi le même cabinet d'étude pour réaliser leurs études d'impact respectives, organisent ensemble les réunions et cherchent à organiser conjointement l'enquête publique prévue en septembre 2011. Cet effort appréciable de coordination apparaît néanmoins peu dans l'étude d'impact relevant de l'avis de l'Autorité environnementale⁷.

Par ailleurs le ScoT de l'agglomération lyonnaise, approuvé le 16 décembre 2010, précise que parmi les réserves foncières offrant l'opportunité de développer de grands programmes d'habitats et d'activité mixtes pour l'avenir, le site de La Saulaie à Oullins a vocation à porter un projet urbain fort et dense. La réalisation du présent projet peut raisonnablement être considérée comme une première étape dans un réaménagement global du quartier sur les importantes réserves foncières libérées par la SNCF.

3 Le dossier prend en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

4 Dont le coût d'ensemble n'est pas précisé, l'étude d'impact se limitant à mentionner le dépassement du seuil de 1,9 millions d'euros induisant une obligation d'étude d'impact

5 Communauté urbaine de Lyon

6 SYTRAL : Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise

7 Le présent avis est rendu par la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Un second avis portant sur le dossier sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon est rendu par le Préfet de région qui remplit alors la fonction d'autorité environnementale.

1.3 Le « programme d'opérations » dans lequel s'insère le projet

L'ensemble du programme « Pôle multimodal » décrit à la page 110 comprend la station de métro, le réaménagement de la gare ferroviaire (les travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF ou SNCF⁸, mentionnés au 1.1), la construction de deux parcs de stationnement d'un total de 450 places, et une gare de bus de 4 500 m² (avec réorganisation du réseau de bus pour rabattre les lignes vers la station de métro). Il s'y rajoute a création d'une nouvelle voie parallèle aux voies ferrées (desservant les parkings) et d'un « mail de desserte » perpendiculaire aux voies ferrées, certains travaux menés par RFF étant fonctionnellement liés à la création de ce mail.

Lorsque la totalité des travaux est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme (article R.122-3 II IV). Même si les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrages différents, ils ont tous pour objectif commun d'être achevés pour l'ouverture au public de la station de métro fin 2013. Ils peuvent donc être considérés comme simultanés et devraient logiquement faire l'objet d'une étude d'impact globale, sauf pour les travaux du SYTRAL qui ont déjà fait l'objet d'une enquête publique et d'une DUP. Ce n'est pas l'option qui a été retenue, mais la coordination étroite entre RFF et Le Grand Lyon cherche à remédier à l'existence de deux études d'impact, option qui rend plus compliquée la bonne information du public. Il est cependant difficile de considérer que les pages 194 et 195, portant une appréciation purement qualitative et extrêmement générale de l'ensemble du programme mené par RFF, sans aucune référence directe à la description et à l'évaluation environnementale des autres projets menés sous la maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon, du SYTRAL ou de la SNCF puissent satisfaire cette obligation réglementaire. *En prenant en considération le fait que l'étude d'impact du prolongement de la ligne B du métro a porté également sur la création de la station de métro d'Oullins-La Saulaie et sur l'aménagement de certains terrains environnants, l'Ae recommande que RFF et le Grand Lyon s'assurent que leurs deux études d'impact qui doivent faire l'objet d'une enquête publique simultanée sont complètement articulées et présentent bien toutes les deux l'ensemble des impacts du programme, y compris l'appréciation des impacts des travaux réalisés par le SYTRAL.*

2 Les procédures

Le dossier précise que le PLU d'Oullins devra faire l'objet d'une modification pour le rendre compatible avec le programme, mais sans que les travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF soient concernés.

Il est rappelé par ailleurs que l'étude d'impact du projet sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon doit faire l'objet d'un avis de l'autorité environnementale locale (préfet de région).

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Commentaire sur la présentation

Il paraîtrait a priori plus logique et plus conforme à l'esprit des textes communautaires et nationaux de commencer à traiter des impacts permanents du projet, les plus déterminants dans le raisonnement que doit faire un maître d'ouvrage, avant d'aborder les impacts du chantier, nécessairement temporaires et induits par la nécessité de créer les conditions requises pour la phase d'exploitation. *Pour la bonne compréhension du public, l'Ae recommande d'inverser les chapitres 10 (les impacts de la phase travaux) et 11 (les impacts en phase d'exploitation).*

3.2 Problèmes méthodologiques

La rédaction de la conclusion du point 4.1.1 (Natura 2000 : zones concernées sur le département du Rhône) laisse supposer que, dans l'esprit du maître d'ouvrage, la page 50 vaudrait évaluation des incidences Natura 2000 (article R.414-23 du code de l'environnement), incluse dans l'étude d'impact comme la possibilité en est offerte par le code de l'environnement. Mais l'approche développée ne permet pas vraiment de conclure,

⁸ Les travaux menés sous maîtrise d'ouvrage SNCF sont très limités, essentiellement liés à la billetterie.

compte tenu d'une part du choix de prendre en compte les seuls sites Natura 2000 du département d'implantation du projet, d'autre part de considérations reposant exclusivement sur l'éloignement, sans prise en compte des mécanismes qui pourraient manifester un lien écologique (bassin-versant, zone de nourrissage des oiseaux, etc.). *S'agissant de l'évaluation des incidences Natura 2000, l'Ae recommande d'appliquer l'article R.414-23 du code de l'environnement.*

Il faut noter l'ampleur des réserves foncières situées autour du présent projet et la mention, dans le ScoT, d'une vocation du site de La Saulaie à porter un projet urbain fort et dense. Des réflexions dans ce sens sont en cours, menées par les collectivités concernées (Grand Lyon et commune d'Oullins), mais aucun projet n'est encore définitivement arrêté pour les terrains desservis et viabilisés dans le cadre du présent programme. Le secteur du projet est partagé entre une zone AUdif (zone à vocation mixte habitat et activités, qui ne sera urbanisable qu'après la réalisation des équipements et infrastructures nécessaires et la modification du PLU⁹) et une zone USP (zone destinée à des constructions, travaux, ouvrages ou installations à destination d'équipement public ou d'intérêt collectif, d'ores et déjà constructible). Les travaux réalisés dans le cadre du présent programme faciliteront grandement l'opération d'urbanisation annoncée par le ScoT. L'étude d'impact du présent programme a vocation à prendre en compte l'ensemble des effets directs, indirects et cumulés, des présents investissements. D'une façon plus générale, au-delà du programme d'actions justifiant l'enquête publique, le dossier ne liste pas les autres projets connus dont la prise en compte doit permettre d'identifier les impacts cumulés. *Même si actuellement le détail de l'ensemble du projet d'urbanisation forte et dense de la zone n'est pas encore connu, les options déjà prises conduisent l'Ae à recommander pour la bonne information du public que le dossier d'enquête publique, coordonné entre RFF et Le Grand Lyon, intègre dans l'estimation des impacts cumulés du projet une première estimation qualitative des conséquences de l'urbanisation forte et dense du site de La Saulaie, prévue au ScoT, et liée aux améliorations de desserte ouvertes par le présent projet.*

Les textes réglementaires visés par l'étude d'impact pour l'eau et pour la qualité de l'air sont parfois obsolètes, ce qui ne permet notamment pas de prendre en compte les seuils pertinents pour la santé humaine, sur la base du dernier état des connaissances scientifiques. *L'Ae recommande de réexaminer les valeurs qui ont servi de base à certains raisonnements de l'étude d'impact, notamment pour la qualité de l'air au regard des impacts possibles sur la santé humaine.*

3.3 Le projet, justification et variantes

Le plan de masse figurant dans l'étude d'impact semble refléter un stade aujourd'hui dépassé du projet. *L'Ae recommande de remplacer les cartes obsolètes par le dernier état du plan de masse, cohérent avec celui qui figure dans le dossier d'étude d'impact de la partie relevant de la maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon.*

La localisation du projet de pôle multimodal est imposée à la fois par une série de décisions déjà prises (cf. la ligne de métro et les aménagements qui l'accompagnent) et par la disponibilité des terrains. Dans ce contexte, les seules variantes possibles pouvaient concerner le plan de masse. La page 174 précise que les choix de RFF se sont basés sur les seules contraintes techniques et d'utilisation de l'espace. Néanmoins le dossier fait apparaître que des variantes au plan de masse étaient possibles, notamment quand il précise que RFF a du adapter son opération au déplacement du tracé du mail de desserte décidé par le Grand Lyon. Même si les décisions relatives au plan de masse ne relèvent clairement pas seulement de RFF, le dossier ne fait pas assez apparaître la manière dont des variantes affectant le cahier des charges de RFF ont été étudiées, ni les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet d'ensemble a été retenu, déterminant les contraintes qui s'imposent aux choix possibles de RFF. Dans un second temps il est nécessaire que soit justifié, parmi les variantes envisagées, le projet dont RFF assure la maîtrise d'ouvrage et comprenant un pont, un passage inférieur et un ascenseur. *L'Ae recommande de justifier à cet point du dossier le plan de masse retenu pour l'ensemble du programme, et pour ce qui concerne plus particulièrement RFF, les choix retenus pour ses ouvrages .*

9 La modification n°8 du PLU engagée en mai 2011 ne semble pas inclure la modification qui sera nécessaire pour urbaniser la partie du projet située en zone AUdif.

3.4 L'état des lieux

L'état des lieux est détaillé et relativement bien adapté au programme d'ensemble. Il met en évidence un niveau élevé de contraintes liées aux risques naturels et technologiques (risque de submersion, risque chimique en zone d'aléa moyen, et sols pollués) qui caractérise cette partie de l'agglomération lyonnaise. Par contre, compte tenu notamment du caractère de friche industrielle des terrains jouxtant la voie ferrée au niveau des travaux, il ne fait pas apparaître d'enjeux majeurs dans les domaines du patrimoine naturel et de l'eau, ou du patrimoine bâti ou archéologique. Cependant il semble a priori un peu rapide de conclure à l'absence totale d'enjeu lié au patrimoine naturel sur la seule base de l'examen des arbres et des oiseaux, sans examiner les autres espèces généralement présentes sur les friches industrielles, comme les reptiles et les chiroptères. Mais l'état actuel du chantier en cours sous maîtrise d'ouvrage SYTRAL rend problématique ce complément d'état des lieux. L'Ae regrette que ce dernier n'ait pas pris en compte les reptiles et les chiroptères.

Dans le dossier, deux points susceptibles d'être en interférence avec les incidences du projet sont mis en évidence :

- le niveau des poussières en suspension au niveau de la station de mesure de Gerland (proche d'Oullins, et considérée par le maître d'ouvrage comme représentative de la situation du site des travaux) est élevé, avec 141 jours de dépassements en 2010 de la valeur limite autorisée de 50 microgrammes par m³, et même 33 valeurs dépassant le seuil d'information de 80 microgrammes par m³¹⁰ ;
- le niveau sonore préexistant, découlant notamment de l'infrastructure ferroviaire, mis en évidence sur les deux points de mesure décrits dans l'étude d'impact est élevé (de 53,7 dB(A) à 68,8 dB(A) le jour, de 49,9 dB(A) à 57,2 dB(A) la nuit, pour le point 1 de mesure), alors même que l'étude précise que les conditions météorologiques lors des mesures ont contribué à une forte atténuation de la propagation sonore en période diurne et à un renforcement faible de la propagation en période nocturne. L'existence éventuelle de points noirs liés au bruit à proximité du site mériterait d'être mentionnée.

L'Ae recommande que l'évaluation des impacts permanents et temporaires du projet prenne tout particulièrement en compte cette situation initiale déjà préoccupante pour le niveau des poussières et du bruit.

3.5 Les impacts permanents sur l'environnement

3.5.1 Les impacts sur la biodiversité et sur l'eau, et prise en compte des risques

Nonobstant la remarque précédente sur les reptiles et les chiroptères, les impacts sur la biodiversité sont a priori localement faibles et n'appellent pas de remarques. Les impacts sur l'eau sont faibles et bien décrits pour ce qui concerne les projets sous maîtrise d'ouvrage RFF. La détermination des modalités de récupération et de traitement des eaux pluviales au point bas du passage sous les voies ferrées est reportée à la procédure « loi sur l'eau », mais il serait souhaitable que l'étude d'impact liste au moins les grandes lignes du cahier des charges. Les impacts sur l'eau découlant de l'ensemble du programme, notamment via l'artificialisation des sols, ne peuvent a priori pas être qualifiés de « relativement négligeables ». La vulnérabilité des deux passages en souterrains (mail et cheminement piétonnier) aurait mérité d'être rappelée en cas d'inondation. La compatibilité avec les orientations du SDAGE n'est pas formellement établie, même si elle semble probable au terme des analyses de l'étude d'impact.

3.5.2 Les impacts acoustiques

Le maître d'ouvrage affirme dans l'étude d'impact (p 190) « [qu']en tant que tel, tous les aménagements « RFF » prévus ne créent aucun bruit particulier sur la zone, ... même si l'ensemble de la zone connaîtra une augmentation de la fréquentation, et par conséquent du niveau sonore. ». Il mentionne les effets positifs

¹⁰ Le maître d'ouvrage qualifie la qualité de l'air du secteur de médiocre sur le plan des particules en suspension.

découlant de la fermeture du passage à niveau et de l'élévation des quais. L'approche des impacts acoustiques en une page est néanmoins purement qualitative et peu démonstrative.

Selon les informations portées à la connaissance du rapporteur, la ligne Lyon-Saint-Etienne serait, après les lignes RER de la région parisienne, la liaison ferroviaire d'intérêt régional la plus fréquentée de France (transport de voyageurs). La saturation croissante du réseau routier devrait se traduire par du report modal vers le train, augmentant encore cette fréquentation. Dans l'état actuel d'équipement de la ligne, il ne serait pas possible d'envisager à court et moyen terme d'augmentation significative du trafic, en revanche l'allongement des trains (pouvant augmenter le bruit) et l'arrivée de nouveaux matériels (pouvant diminuer le bruit) devraient permettre de répondre à la demande à cet horizon. L'objectif de doubler le nombre de trains s'arrêtant à la gare d'Oullins en heure de pointe (cf. le document « Bilan de concertation » communiqué à l'Ae) se ferait sans aucune augmentation du nombre de trains, et le freinage se ferait donc sans impact acoustique significatif, compte tenu de l'utilisation de matériels modernes (information orale recueillie par le rapporteur). Par la suite, avec la mise en service effective du CFAL (Contournement ferroviaire de l'agglomération de Lyon), il serait possible de réexaminer les perspectives de trafic de cette ligne, en particulier sur Givors-Perrache sans qu'il soit actuellement possible de définir précisément dans quelles conditions. Les perspectives les plus vraisemblables sont que la diminution probable du trafic de fret ne serait pas compensée, en terme de bruit, par une augmentation éventuelle du trafic de voyageur. L'ensemble de l'analyse mériterait néanmoins d'être confirmée, explicitée et argumentée dans l'étude d'impact. *L'Ae recommande au maître d'ouvrage de mieux décrire les hypothèses et options qu'il a retenues dans son analyse (y compris pour les caractéristiques des trains empruntant la ligne), et d'examiner méthodiquement leurs conséquences au regard des impact acoustiques, pour les aménagements sous sa responsabilité.*

Par ailleurs le programme auquel appartient le projet sous maîtrise d'ouvrage RFF est clairement de nature à susciter un accroissement local significatif des nuisances sonores, avec la création d'une gare de bus de 4 500 m², avec la réorganisation du réseau de bus pour rabattre les lignes vers la station de métro, et avec la construction de deux parcs de stationnement d'un total de 450 places. La question des impacts sonores cumulés des différentes opérations du même programme doit nécessairement être traitée, en prenant en compte le niveau sonore préexistant déjà élevé dans cette zone. Ceci représente un enjeu d'autant plus important que le ScoT mentionne la vocation du site à porter un projet urbain fort et dense, ce qui signifie que les impacts acoustiques concerneront une population bien supérieure à celle actuellement concernée. *Sans préjuger de la manière dont la prise en charge financière des mesures d'atténuation du bruit éventuellement nécessaires se fera entre les différents maîtres d'ouvrage du programme, l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par la prise en compte des impacts acoustiques du projet sous maîtrise d'ouvrage RFF, par la prise en compte des effets cumulés avec les autres opérations du même programme et par les mesures visant, le cas échéant, à réduire cet impact sonore.*

3.6 Les impacts du chantier

Les possibles impacts du chantier pour le projet sous maîtrise d'ouvrage RFF sont bien appréhendés, à l'exception de la lutte contre les espèces exotiques envahissantes comme l'ambrosie (problème préoccupant dans l'agglomération lyonnaise). La mise en annexe de la notice de respect de l'environnement (standard SNCF), définissant les obligations à considérer systématiquement par les entreprises, leurs sous-traitants et fournisseurs en terme de prévention des nuisances et des risques environnementaux liés à l'exécution de travaux courants permet au public d'être informé sur les précautions qui doivent être prises. Le maître d'ouvrage ne peut néanmoins pas reporter sur les entreprises l'entière responsabilité des éventuels impacts du chantier ; il lui appartient en effet de compléter la notice standard par l'identification des prescriptions particulières de chantier nécessaires pour éviter ou réduire les impacts dans ce site particulier.

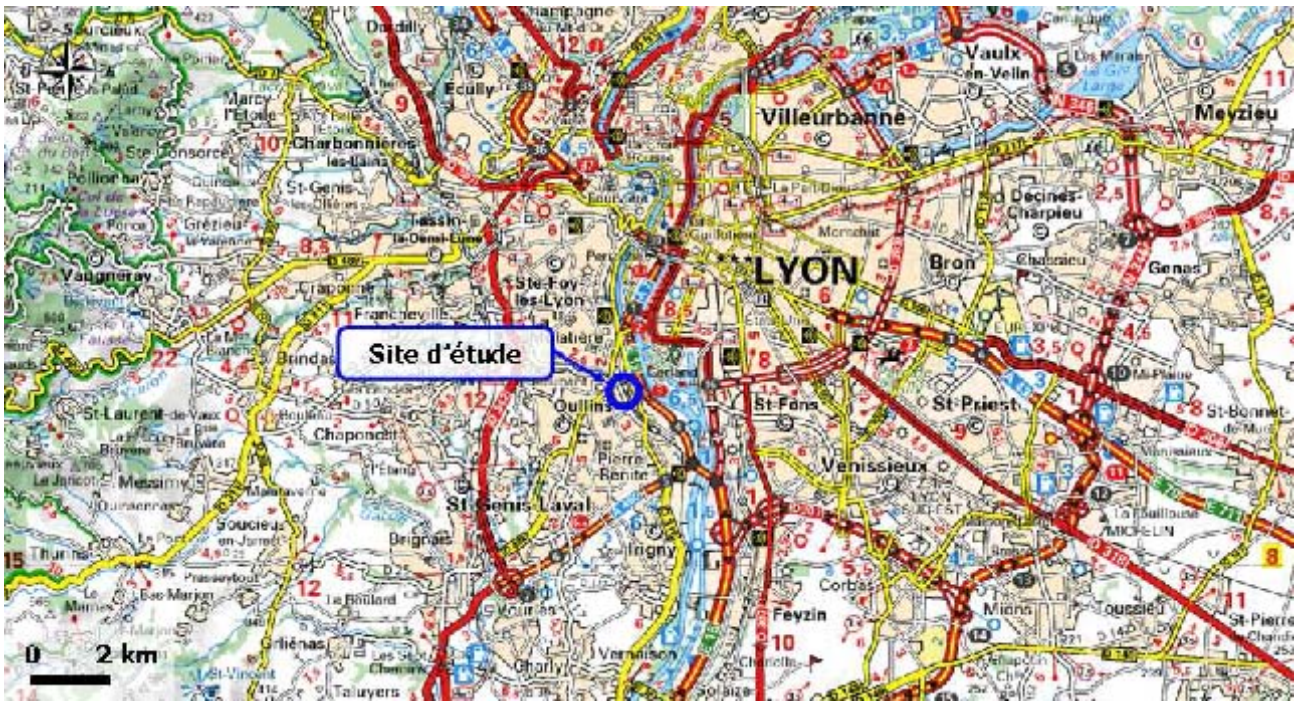
Il n'est pas possible d'écarter totalement la possibilité que les travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF (5000 m³ de déblais) puissent concerner aussi des sols pollués ; le traitement de ces sols pollués qui est un problème important pour le reste du programme devra alors suivre les règles du reste du chantier (sous maîtrise d'ouvrage Grand Lyon). Les principales autres précautions de chantier devront concerner le risque de pollution des eaux, la lutte contre l'ambrosie, la limitation des poussières dans l'air et le bruit (cf. pour ces deux derniers points, le niveau déjà préoccupant avant chantier), et devront être définies et suivies de

manière rigoureuse par l'ensemble des travaux du programme. *L'Ae recommande au maître d'ouvrage de bien articuler son organisation de chantier et les précautions nécessaires à prendre avec Le Grand Lyon pour la partie du programme sous sa maîtrise d'ouvrage, en s'engageant à organiser conjointement avec Le Grand Lyon un suivi environnemental du chantier.*

4 Le résumé non technique

Le résumé non technique est compréhensible, mais présente l'inconvénient d'être construit de façon purement thématique, sans offrir une réelle synthèse de tous les chapitres de l'étude d'impact. En tout état de cause, il mérite d'être complété pour prendre en compte les recommandations faites par l'Ae sur l'étude d'impact. Compte tenu du fait que le dossier porté par RFF n'est qu'une partie limitée du programme d'ensemble intéressant le public, *l'Ae recommande également de mettre en perspective, dans le résumé non technique, les impacts du dossier de RFF par rapport aux impacts de l'ensemble du programme, comprenant les travaux sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon, du SYTRAL et de la SNCF.*

* * *



Localisation du projet



Schéma général d'aménagement du secteur