

Paris, le 24 novembre 2022

Autorité environnementale

Nos réf. : 2022-A-02 – AE/22/893
Rapporteur : François Vauglin
Courriel : ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr

**Le Président de l’Autorité
environnementale**

à

**CNR Port de Lyon
Monsieur Maxence Ulliac
1 rue de Chalon-sur-Saône
69 367 Lyon CEDEX**

**Objet : Extension et raccordement Sud du faisceau ferroviaire de Salaise / Sanne au réseau ferré national
Avis de l’Ae sur la nécessité d’actualiser l’étude d’impact du projet de la Zac Inspira (38)**

Vous avez adressé à l’Autorité environnementale (Ae) une demande d’avis sur la nécessité d’actualiser l’étude d’impact du projet de la Zac Inspira à l’occasion de l’extension et du raccordement Sud du faisceau ferroviaire de Salaise / Sanne au réseau ferré national. Cette demande, émise en application de l’article L. 122-1-1 du code de l’environnement, a été reçue complète le 19 octobre 2022.

La Zac Inspira

Le Syndicat mixte de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons porte, avec la Compagnie nationale du Rhône (CNR, concessionnaire de l’État), le projet de zone d’aménagement concerté (Zac) dénommée « Espace industriel responsable et multimodal » ou encore « Inspira » sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons dans l’Isère. Cette Zac est prévue en extension de la zone industrialo-portuaire (ZIP) sur une superficie de 336 ha (238 ha sous emprise du syndicat mixte et 98 ha sous emprise CNR), localisée au sud de la plateforme chimique de Roussillon, cette dernière ayant été créée il y a un siècle en rive gauche du Rhône entre Roussillon et Chanas. La plateforme chimique accueille aujourd’hui sur 115 ha plus de vingt entreprises installées sur une plateforme multimodale comprenant notamment un port public. Ce site est le 2^e site portuaire fluvial du bassin du Rhône après le port de Lyon et l’un des plus importants sites de fret ferroviaire de la région et de la vallée du Rhône.

Le contexte administratif de la demande sur l'actualisation de l'étude d'impact

La Zac Inspira a été créée en 2014¹. Elle bénéficie d'une déclaration d'utilité publique (DUP) qui a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons.

Une autorisation environnementale a été délivrée par le Préfet de l'Isère le 19 décembre 2018 au titre de la législation sur l'eau et les milieux aquatiques (article L. 214-3 et suivants du code de l'environnement), permettant de déroger à la protection dont bénéficient les espèces protégées et leurs habitats et autorisant des défrichements. L'étude d'impact et un avis d'autorité environnementale² ont été produits à l'enquête publique à l'occasion de ces procédures.

L'autorisation environnementale du 19 décembre 2018 a été annulée par le Tribunal administratif de Grenoble par un jugement rendu public le 4 mai 2021.

Sur le domaine concédé à la CNR, les arrêtés pris au bénéfice de celle-ci au titre du code de l'énergie (arrêté du 19 décembre 2018 – différent de celui cité ci-avant) et l'arrêté du 11 janvier 2019 permettant de déroger à la protection dont bénéficient les espèces protégées et leurs habitats restent en vigueur.

Une étude d'impact actualisée a été produite dans le cadre de la procédure de réalisation de la Zac. L'Ae a émis le 5 mai 2021 un avis sur cette étude d'impact actualisée³. Le mémoire en réponse du pétitionnaire est joint au dossier de la présente demande d'avis.

En outre, la Zac Inspira comprend notamment la construction d'un quai sur la rive gauche du canal de dérivation du Rhône, celle d'une plateforme de stockage multimodale (fluvial, ferroviaire, routier) dédiée au stockage de houille, de quartz, de bois et de produits annexes, et la réalisation de voies routières et ferroviaires pour raccorder la plateforme aux réseaux existants. L'Ae a rendu en 2019 un avis⁴ sur cette opération, qui a été engagée. Cet avis souligne que « la plateforme CNR-GCA est une des composantes de la Zac Inspira, qui a fait l'objet d'une étude d'impact et d'une déclaration d'utilité publique en 2018. La Zac constitue en conséquence le périmètre du projet à considérer, et son étude d'impact aurait dû être mise à jour dans le cadre de ce dossier. » Dans cet avis, l'Ae a recommandé principalement « d'intégrer, préalablement à l'enquête publique, les impacts de la Zac et ceux de la plateforme CNR-GCA au sein d'une étude d'impact unique qui sera mise à jour au fur et à mesure des demandes d'autorisation des différents aménagements de la Zac. » Le mémoire en réponse à cet avis n'est pas joint au dossier de la présente demande. Il a été transmis au rapporteur de cet avis en cours d'instruction.

L'opération présentée

Le renforcement ferroviaire de l'embranchement CNR, constitutif d'une installation terminale embranchée (ITE), comprend des travaux incombant à SNCF réseau et à la CNR. Ce renforcement est inscrit à l'accord État-Région pour la relance en Auvergne-Rhône-Alpes signé le 16 janvier 2021.

La création du nouvel accès sud à l'ITE CNR, qui sera raccordée au réseau ferré national par l'aiguille sud, est placée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

¹ Le dossier de création a fait l'objet d'un [avis d'autorité environnementale émis par le préfet en date du 27 septembre 2013](#).

² Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes sur le projet Inspira, en date du 20 février 2018 ([avis n° 2017-ARA-AP-00482](#)).

³ Avis délibéré [n° 2021-19 de l'Ae sur la zone d'aménagement concerté Inspira \(38\) – 4^e avis](#).

⁴ Avis délibéré de l'Ae [n° 2019-64 du 10 juillet 2019](#).

Les travaux qui permettront de raccorder l'aiguille sud au faisceau d'échanges existant sont placés sous la maîtrise d'ouvrage de la CNR. Ils comprennent :

- la création et l'électrification d'une nouvelle voie ferrée sur le faisceau CNR avec un embranchement sud au réseau ferré national,
- la prolongation des voies actuelles du faisceau,
- la création d'un ouvrage d'art permettant le passage sous les voies ferrées,
- la protection de la ligne souterraine à 225 kV de RTE, laquelle peut nécessiter de créer un poste de drainage des courants vagabonds pour éviter la corrosion électrochimique de la ligne RTE,
- le dévoiement du réseau de GRDF,
- la création d'une voie d'accès et d'une plateforme pour SNCF Réseau,
- la création d'un local régulateur.

La CNR projette de solliciter une demande d'autorisation de travaux au titre du code de l'énergie (article R. 521-38).

L'évaluation environnementale de la Zac et de l'opération présentée

Les précédentes étapes d'évaluation environnementale de la Zac ou de ses opérations rappelées ci-dessus ne comprennent pas d'évaluation spécifique de l'opération présentée. Certaines recommandations de l'Ae ont été effectivement prises en compte de manière suffisante et proportionnée dans le mémoire en réponse (daté du 31 mars 2022) faisant suite à l'avis de l'Ae du 5 mai 2021. En revanche, ce n'est pas le cas pour d'autres recommandations portant sur des points essentiels pour cette opération, parfois en expliquant pourquoi, parfois sans présenter d'argument, ou ne l'ont été que trop partiellement selon l'Ae :

- le plan de sondage ayant servi à identifier les zones humides, toujours non fourni,
- le maintien en enjeu faible de la rupture du barrage de Vouglans (la réponse confond risque et enjeu),
- l'insuffisante prise en compte de l'objectif « zéro artificialisation nette » (l'analyse présentée se limite à des considérations juridiques et à l'énoncé d'une liste de projets sur des friches présentés par des collectivités locales, mais n'apporte pas d'élément sur l'évitement, la réduction ou la compensation de l'artificialisation) et de ceux de la stratégie nationale bas carbone,
- l'absence d'évaluation des incidences Natura 2000 avant prise en compte des mesures de compensation, ce qui est pourtant nécessaire selon les règles spécifiques au réseau Natura 2000,

La reprise entière de l'analyse des impacts sonores était aussi recommandée. Sur ce point, il est à souligner que la réponse, quoique partielle, indique que le seul dépassement du seuil caractérisant une modification significative d'infrastructure (+2 dB(A)) serait dû à l'augmentation du trafic fluvial. Le niveau sonore y resterait inférieur à 50 dB(A). L'opération présentée est susceptible de générer un surcroît de trafic ferroviaire et du bruit associé. Les voies sont prévues sur des remblais, ce qui est susceptible de faciliter la propagation du bruit. Le bruit cumulé résultant des différentes opérations de réalisation de la Zac doit donc être étudié.

Aucun élément spécifique ni réflexion ne sont fournis permettant d'apprécier les incidences environnementales probables de l'opération, outre ses principales dimensions.

Ainsi et selon le dossier fourni (études non finalisées), la vitesse des trains sera limitée à 30 km/h. L'opération semble située dans le domaine ferroviaire ou le long de celui-ci. Les allongements de voies et nouvelles voies représentent une longueur cumulée de l'ordre de 1 700 m au moins, et une voie supplémentaire d'une longueur similaire est prévue dans un second temps (après 2026). Concernant la gestion des eaux de ruissellement, la surface active est augmentée de 0,62 ha. La création des voies produira 482 m³ de déblai et nécessitera 115 911 m³ de remblai. Les rétablissements et autres parties de l'opération sont susceptibles de générer des besoins de déblais ou de remblais qui ne sont pas précisés.

L'exploitation n'est pas décrite, si ce n'est en précisant qu'un éclairage d'une partie des voies est prévu. Le nombre et la fréquence des trains ne sont pas indiqués, pas plus que les incidences qui en découlent, en particulier sonores (comme déjà mentionné). Les effets indirects positifs prévisibles du fait du report modal sur le train ne sont pas évoqués.

Dans ces conditions, l'Ae considère qu'il convient d'actualiser l'étude d'impact du projet de Zac Inspira afin de disposer d'une évaluation des incidences environnementales directes et indirectes, positives et négatives, à court, moyen et long terme, de l'ensemble des composantes du projet de Zac incluant celles de l'opération présentée. L'actualisation de l'évaluation environnementale permettra de prendre en compte les autres recommandations de l'Ae restées sans réponse satisfaisante, dont la trop faible ambition sur les pistes cyclables, ou encore l'évaluation de la pollution de l'air et de ses effets sanitaires.

Le présent avis sera publié sur le site internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Le président de la formation d'Autorité environnementale de
l'IGEDD,
par délégation,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alby Schmitt', written in a cursive style.

Alby Schmitt