

DEPARTEMENT DE L'ISERE

COMMUNES DE SALAISE-SUR-SANNE ET SABLONS

**ENQUETE PUBLIQUE DU LUNDI 18 NOVEMBRE 2019 AU MERCREDI
18 DECEMBRE 2019 INCLUS**

**IDENTITE DES DEMANDEURS : LA COMPAGNIE NATIONAL DU RHONE
(CNR) ET LA SOCIETE RHONAPORT (GROUPE CHARLES ANDRE : GCA)**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE : DECISION N°E19000360/38
DU 18 OCTOBRE 2019**

**ARRETE PREFECTORAL DU PREFET DE L'ISERE :
N°DREAL-DDPP-IC-2019-10-17 DU 24 OCTOBRE 2019**

COMMISSAIRE ENQUETEUR : Georges GUERNET

**ENQUETE UNIQUE CONCERNANT LA DEMANDE D'AUTORISATION
ENVIRONNEMENTALE, LA DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAUX, LA
DEMANDE D'AVENANT AU CAHIER DES CHARGES SPECIAL DU SITE
PORTUAIRE DE SALAISE-SABLONS ET LA DEMANDE DE PERMIS DE
CONSTRUIRE DAMANDEES PAR LA COMPAGNIE NATIONAL DU RHONE
CONCERNANT LES TRAVAUX D'AMENAGEMNT D'UN QUAI, D'UNE
DESSERTE FERROVIAIRE ET D'UN ACCES ROUTIER SUR LES COMMUNES
DE SALAISE-SUR-SANNE ET SABLONS (ISERE).**

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR
REMIS A MONSIEUR LE PREFET DE L'ISERE LE 30 JANVIER 2020**

SOMMAIRE

	Pages
chapitre 1 : Généralités concernant l'objet de l'enquête publique.....	4
1.1 Présentation des porteurs de projet.....	4
1.2 Objet de l'enquête publique.....	5
1.3 Textes régissant la demande.....	6
1.4 Communes concernées par le projet.....	7
Chapitre 2 : Avis de l'autorité environnementale GCA et CNR (Ae) et mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage.....	8
Chapitre 3 : Les projets.....	10
3-1 Présentation INSPIRA : Rappel.....	10
3-2 Localisation des projets GCA et CNR retenus.....	13
3-3 Présentation de la plateforme de stockage GCA.....	14
• Description de l'activité envisagée.....	15
• Localisation des installations.....	17
• Nature des produits stockés sur site.....	18
• Flux de matière sur le site.....	19
• Déroulement des travaux et planning prévisionnel.....	20
• Chiffres clés de la plateforme GCA.....	20
3-4 Présentation du projet CNR.....	23
3-4-1 Construction du quai.....	24
3-4-2 Raccordement ferroviaire.....	25
3-4-3 Raccordement routier.....	26
3-4-4 Les autres aménagements projetés.....	26
3-4-5 Justification deu choix de la variante retenue.....	26
Chapitre 4 : Synthèse de l'étude d'impact.....	27
4-1 Synthèse thématique.....	27
4-2 Effet des projets GCA et CNR sur l'environnement.....	29
Chapitre 5 : Synthèse de l'étude de dangers.....	39
5-1 Analyse des risques.....	39
5-2 Evaluation des phénomènes dangereux.....	41
5-3 Conclusion de l'étude de dangers.....	45

Chapitre 6 : Organisation et déroulement de l'enquête publique.....	47
6-1 Arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique.....	47
6-2 Synthèse des Rencontres avec les autorités pendant la durée de l'enquête.....	49
6-3 Participation du public à l'enquête publique.....	52
• Participation comptable du public.....	52
• Contributions du public.....	53
• Mémoire en réponse de CNR et GCA.....	66

Les Conclusions motivées du commissaire enquêteur : document séparé de 17 pages

CHAPITRE 1 : GENERALITES CONCERNANT L'ENQUETE PUBLIQUE

1-1 OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête porte sur le projet d'implantation d'une plate-forme de stockage multi modale et la réalisation de travaux d'aménagement.

Le Projet INSPIRA, (Espace Industriel Responsable et multi-Modal) situé sur les communes de SALAISE-SUR-SANNE et de SABLONS, a vocation à étendre la zone industrialo-portuaire existante, dans la continuité de la plate-forme chimique de Roussillon.

De nombreux aménagements sont prévus au sein du périmètre INSPIRA, parmi lesquels la construction d'un quai, la création d'une plate-forme de stockage multi-modale ainsi que les aménagements associés (raccordement d'une desserte ferroviaire et d'un accès routier)

Ce projet est porté par deux maîtres d'ouvrages, dont les aménagements prévus sont décomposés de la façon suivante :

- **COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE (CNR)**
 - la réalisation d'un quai, implanté au droit du domaine public concédé à la CNR en rive gauche du canal de dérivation du Rhône,
 - le raccordement ferroviaire au Réseau Ferré National (RFN),
 - la création de l'accès routier au réseau existant.

- **SOCIETE RHONAPORT filiale du Groupe Charles André (GCA)**
 - La construction d'une plate-forme de stockage multimodale sur le domaine public, concédé à la CNR, jouxtant le quai fluvial de la CNR.

Ce projet est soumis aux procédures réglementaires suivantes :

- **Une demande d'autorisation environnementale** au titre du code de l'environnement (Installation classée pour la protection de l'environnement et IOTA) portée par la société RHONAPORT.
- **Une demande d'autorisation de travaux** instruite au titre de l'article R.521-40 du code de l'énergie portée par CNR.
- **Une demande d'avenant au cahier des charges spécial du site portuaire** de SALAISE-SABLONS en application des décrets n°69-140 du 6 février 1969 et n°71-827 du 1^{er} octobre 1971, portée par la CNR.
- **Une demande de permis de construire** au titre du code de l'urbanisme, portée par RHONAPORT.


Ces quatre demandes font l'objet d'une enquête unique en application de l'article L.181-10 du code de l'environnement.

En conséquence, une enquête publique unique d'une durée de 31 jours à été ordonnée par le Préfet de l'Isère (Arrêté préfectoral N°DREAL-DDPP-IC-2019-10-17 du 24 octobre 2019) sur le territoire des communes de SALAISE-SUR-SANNE et de SABLONS

Cette enquête s'est tenue du lundi 18 novembre au mercredi 18 décembre 2019 inclus

1-2 PRESENTATION DES PORTEURS DU PROJET


- **COMPAGNIE NARIONALE DU RHONE**

Dénomination :	CNR	
Adresse :	2 rue André Bonin – 69004 - Lyon	
Téléphone	04.72.00.69.69	
Site internet :	www.cnr.tm.fr	

CNR est le premier producteur français d'énergie renouvelable et le concessionnaire du Rhône pour la production d'hydroélectricité, le transport fluvial et les usages agricoles. Il assure 25 % de la production hydroélectrique française et l'entretien de 300 km de voies navigables à grand gabarit.

Le domaine concédé à la CNR couvre 27 000 hectares dont 14 000 hectares de fleuve et 13 000 hectares de terres

- **SOCIETE RHONAPORT (Goupe Charles André (GCA))**

Dénomination :	Rhonaport, Groupes Charles André (GCA)	 RHONAPORT
Adresse :	ZI De Gournier – BP109 – 26216 Montélimar Cedex	
Téléphone	04.75.00.67.87	
Site internet :	www.charlesandre.com	

La société RHONAPORT est une filiale du Groupe Charles André (GCA), entreprise spécialisée dans le transport, la logistique et le stockage multimodal. Le groupe Charles André comporte 85 filiales réparties dans 15 pays en Europe. Son siège est implanté à Montélimar (26).

Lors de sa fondation en 1932, la société distribue des produits pétroliers dans la vallée du Rhône. A partir de 1978, l'activité du groupe se diversifie dans le transport de matière non dangereuse ainsi qu'à de nouveaux métiers dans le domaine de la logistique.

1-3 TEXTES REGISSANT LA DEMANDE

La demande est régie par les codes de l'Environnement et de l'Energie.

Code de l'environnement :

- Article L.211-1 portant sur la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.
- Articles L.122 à L.122-3 portant sur les études d'impact des travaux et projets d'aménagement.
- Articles L. 122-1 à L.122-5 portant sur le contenu de l'étude d'impact.

- Article L.414-4 portant sur l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000.
- Article L.411-2 portant sur la demande de dérogation au régime des protections des espèces animales et végétales
- Articles L. 511-1 et suivants portant sur les installations classées pour la protection de l'Environnement

Code de l'énergie :

- Article L.521-1 portant sur les modalités d'instruction des demandes d'autorisation de travaux.
- Article R 521-31 portant sur les projets d'exécution des ouvrages.
- Articles R.521-40 et R.521-41 portant sur les éléments à joindre à la demande de modification d'ouvrage.

1-4 COMMUNES CONCERNEES PAR LE PROJET

Le rayon d'affichage relatif à l'instruction de la demande d'autorisation environnementale pour le dossier de la société RHONAPORT, est **fixé à 1 kilomètre par la rubrique 4801** de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

Ce rayon d'affichage concerne les communes de **SALAISE-SUR-SANNE, SABLONS et CHANAS.**

CHAPITRE 2 : SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX DOCUMENTS SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les principaux documents soumis à l'enquête publique sont :

- L'avis délibéré de l'autorité environnementale (Ae) et la réponse des maîtres d'ouvrage GCA-CNR
- Synthèse de l'étude d'impact
- Synthèse de l'étude des dangers

2-1 AVIS DELIBERE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (Ae n° 2019-64 du 10 juillet 2019) ET LE MEMOIRE EN REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGES GCA-CNR

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par les maîtres d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement du projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent dossier soumis à l'avis de l'Ae concerne l'implantation, sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et du Groupe Charles André (GCA), d'une plateforme logistique pour l'industrie du silicium sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) INSPIRA en rive gauche du Rhône sur les communes de Sablons et de Salaise-sur-Sanne.

La plateforme CNR-GCA est l'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.

En outre l'étude d'impact présentée, ainsi réduite aux installations et activités CNR-GCA, manque de lisibilité du fait du choix de présenter chacune des deux entités (CNR et GCA) séparément, ce qui nuit à la vision globale des impacts sur l'environnement.

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- La réduction d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air du fait du transfert modal ;
- Le maintien de la continuité écologique notamment au niveau de la ripisylve de la rive gauche du Rhône ;
- La préservation des habitats naturels de type ouvert et boisement ;
- La vulnérabilité des eaux souterraines et de surface et aux prélèvements excessifs ;
- La vulnérabilité du projet aux inondations.

L'Ae recommande principalement d'intégrer, préalablement à l'enquête publique, les impacts de la ZAC et ceux de la plateforme CNR et GCA au sein d'une enquête publique unique qui sera mise à jour au fur et à mesure des demandes d'autorisation des différents aménagements de la ZAC.

Elle recommande également :

- de construire un scénario de trafic multi modal à divers horizons temporels (2030, 2040 et 2050) pour la ZAC et pour la Plateforme CNR-GCA, d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre des sites industriels et des transports en relation avec les activités de la ZAC ;
- de renforcer l'information sur la qualité de l'air en fournissant les données quantitatives des études réalisées sur les zones industrielles de Roussillon et Salaise-sur-Sanne ;
- d'explicitier les raisons du choix d'implantation de la plateforme CNR-GCA au sein de la ZAC au regard des alternatives envisagées et des incidences environnementales ;
- de reprendre l'évaluation des risques sanitaires, qui présente des lacunes majeures, et de la faire valider par un expert compétent du champ santé-environnement ;
- de revoir les mesures de réduction 7, 12, 16, 18 et 24 à l'aune des observations du présent avis.

L'ensemble des observations et recommandations de l'AE est présenté dans l'avis détaillé (document joint à l'enquête publique).

2-2 LE MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AE PAR LES MAITRES D'OUVRAGE GCA ET CNR

Le mémoire en réponse aux remarques formulées par Le Conseil Général de l'Environnement et le Développement Durable (CGEDD) reprend point par point les remarques du service de l'Etat et apporte les éléments de réponse.

L'ensemble des éléments modifiés dans les différents documents (préambule, résumé non technique, dossier d'exécution des travaux, études d'impact) ont été surlignés dans les textes. Les chapitres et/ou les pages, où des modifications ont été effectuées, sont identifiés dans le présent document pour chacune des rubriques.

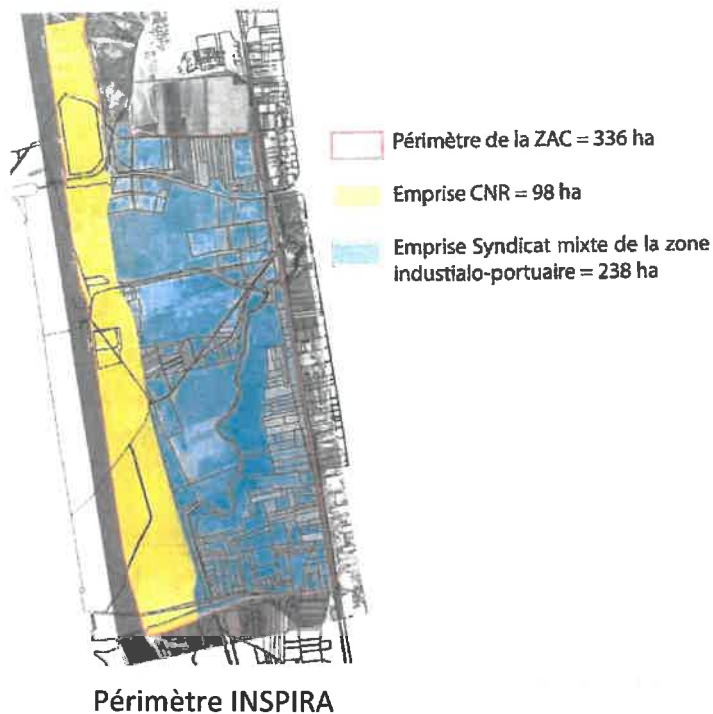
Pour plus d'informations, consulter notamment :

- L'avis détaillé de l'Autorisation environnementale sur l'implantation d'une plateforme de stockage de houille, de quartz et de bois sur le site industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (38) (document n° Ae : 2019-64 du 10 juillet 2019)
- Le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage CNR et GCA à l'avis CGEDD (septembre 2019)
- L'étude d'impact modifiée soumise à l'enquête publique

CHAPITRE 3 : LES PROJETS

3-1 PRESENTATION INSPIRA : Rappel

Le Projet INSPIRA, (Espace Industriel Responsable et multi-Modal) situé sur les communes de SALAISE-SUR-SANNE et de SABLONS, a vocation à étendre la zone industrialo-portuaire existante, dans la continuité de la plate-forme chimique de Roussillon.



Le projet INSPIRA se répartit entre les terrains concédés par l'Etat à la CNR (98 ha) et ceux portés par le Syndicat Mixte de la Zone industrialo-portuaire (238 ha).

De nombreux aménagements sont prévus au sein du périmètre INSPIRA, parmi lesquels la construction d'un quai, la création d'une plate-forme de stockage multi-modale ainsi que les aménagements associés (raccordement d'une desserte ferroviaire et d'un accès routier).

● GOUVERNANCE DU SITE INSPIRA

L'enjeu économique de cette zone à vocation industrialo-portuaire a conduit l'ensemble des acteurs du territoire à se regrouper pour assurer le confortement de la zone existante et la mise en œuvre de son extension :

- Créé en mars 2009, le Syndicat Mixte de la zone Industrialo-Portuaire de Salaise-Sablons, composé à parité de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais (CCPR), du Conseil Départemental de l'Isère et du Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes a ainsi pour vocation de conduire les études nécessaires au développement et à l'extension de la zone Industrialo-Portuaire (ZIP) de Salaise/Sablons, puis ensuite assurer sa

réalisation, son aménagement, sa promotion, sa commercialisation et sa gestion.

Les statuts ont été modifiés en 2015 pour répondre au développement des services et au financement de l'opération.

- Concessionnaire d'Etat de 98 hectares le long du canal de dérivation du Rhône, la Compagnie National du Rhône (CNR) constitue également un partenaire de ce projet, à travers un partenariat qui organise la gouvernance et le financement de l'aménagement.

Au 1^{er} décembre 2014, la ZIP Salaise-Sablons est devenue INSPIRA Espace Industriel Responsable et Multimodal, décrivant clairement les objectifs du projet.

-Isère Aménagement, est par ailleurs aménageur d'INSPIRA au titre du contrat de concession d'aménagement pour le compte du syndicat MIXTE et de la CNR. A ce titre :

- Isère Aménagement effectue les investissements et réalise les travaux,
- Le Syndicat Mixte et la CNR assurent la gestion des aménagements après réception des travaux.

Ces aménagements projetés, objet du dossier d'enquête, seront implantés sur le domaine concédé CNR au sein du périmètre INSPIRA. Ils appartiennent à la première phase de réalisation des travaux du projet(phase 1 de 2015 à 2020.

● **PRINCIPES DE PHASE**

Le phasage opérationnel distingue trois phases au cours desquelles sont mis en place les aménagements hydrauliques nécessaires à la prise en compte du risque d'inondation ainsi que le maillage de voiries dont la hiérarchie évoluera au cours des différentes phases.



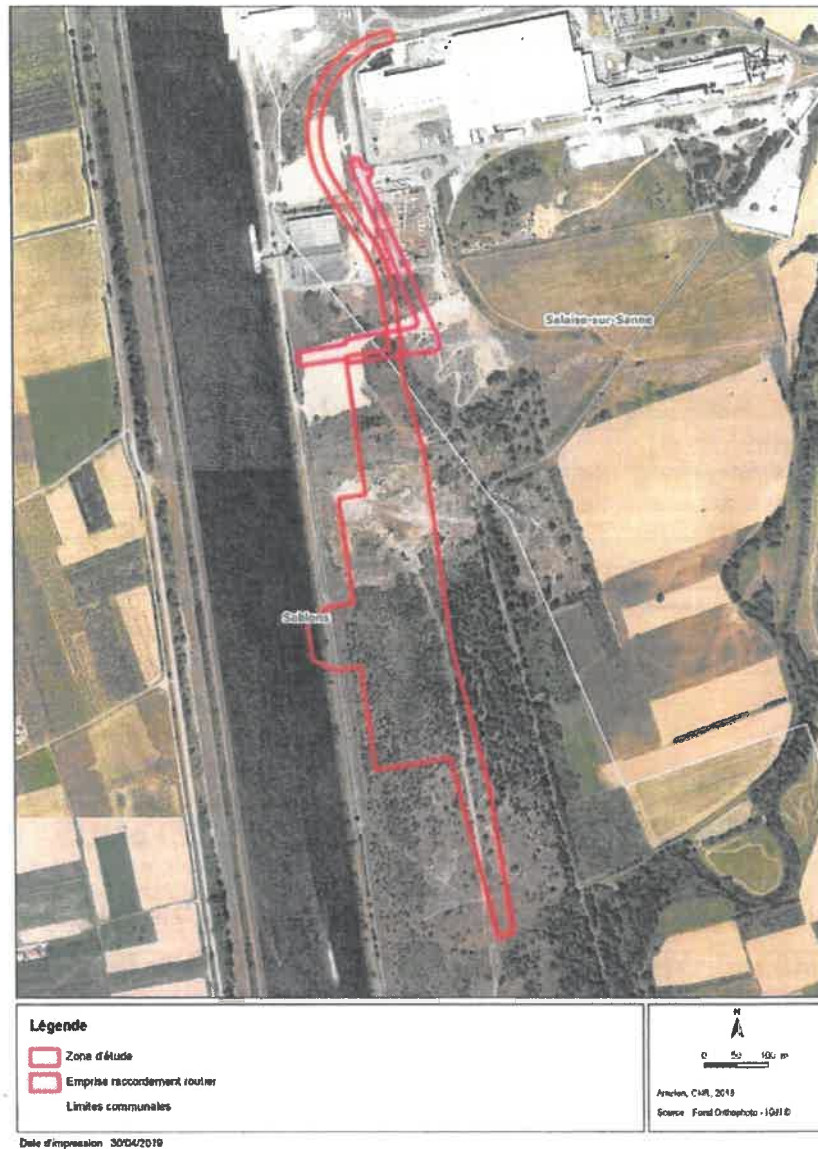
Plan de phasage du projet INSPIRA (SETIS, 2018)

3-2 LA LOCALISATION DES PROJETS GCA-CNR RETENUS

L'emprise de l'opération s'inscrit au sein des terrains concédés à la CNR qui ne présente aucune utilisation depuis leur aménagement à la fin des années 1970.

En périphérie de la zone de projet, se trouve :

- Au nord, la zone industrialo-portuaire ;
- A l'ouest, le canal de dérivation du Rhône ;
- Au sud, la carrière Delmonico Dorel et la route départementale 1082 ;
- A l'est, des terrains agricoles



Localisation de la zone d'étude et des projets

3-3 PRESENTATION DE LA PLATEFORME DE STOCKAGE GCA-RHONAPORT

- **REGIME DE L'AUTORISATION ICPE**

Les installations projetées par la société GCA relèvent du régime de l'autorisation ICPE, mentionnée à l'article L.511-1 du code de l'environnement, au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous

Rubrique	Régime	Activités	Caractéristiques de l'installation/ capacités maximales
4801	A	Stockage de houille	19 600 tonnes
2714	E	Stockage de bois de recyclage	5000 m ³
2794	E	Broyage de déchets végétaux non dangereux	40t/j
1435	D	Station service	169 m ³
1532	D	Stockage de bois	5 000 m ³

A : Autorisation E : Enregistrement D : Déclaration

La rubrique 4801 de la nomenclature des ICPE détermine le rayon d'affichage de 1 km minimum pour l'enquête publique. Les communes concernées sont SABLONS, SALAISE –SUR-SANNE et CHANAS

Les installations projetées relèvent également du régime de la déclaration IOTA (Installations-Ouvrages- Travaux-Activités) mentionné au II de l'article L.214-3 du code de l'environnement au titre de la rubrique mentionnée ci-dessous

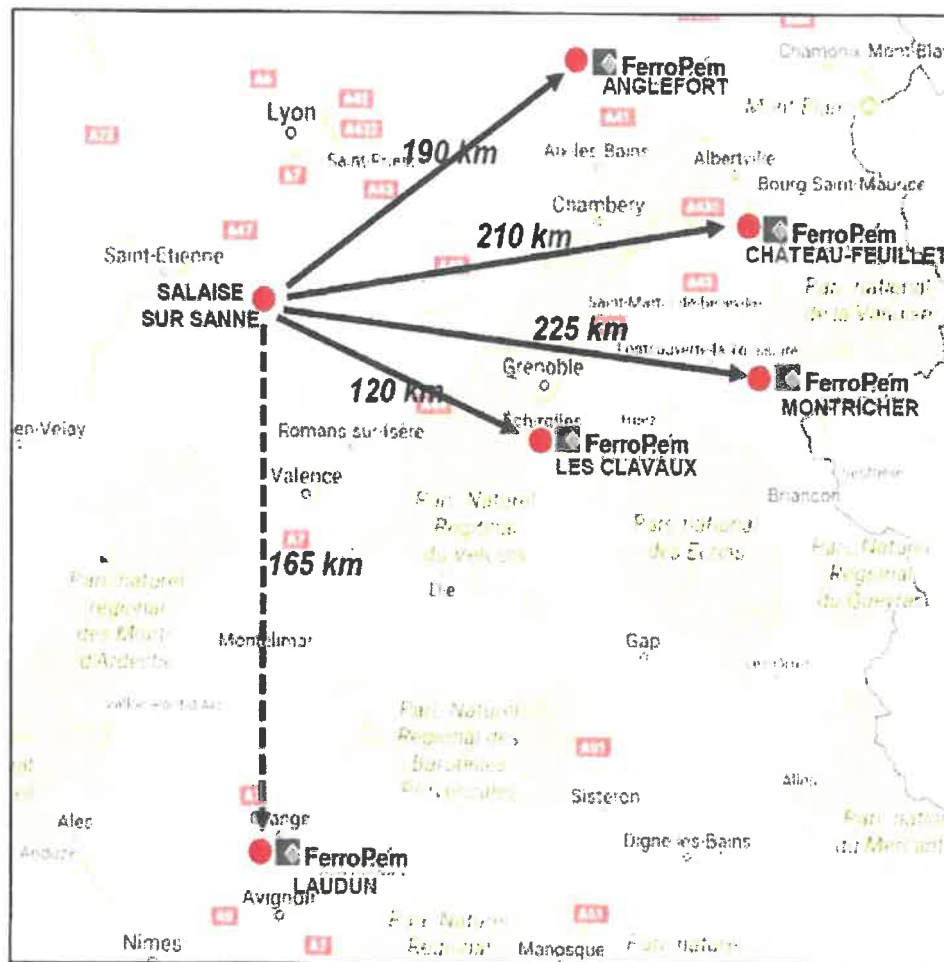
Rubrique	Régime	Libélé de la rubrique (activité)	Caractéristiques de l'installation/ capacités maximales
2.1.5.0 (IOTA)	D	Rejet d'eau pluviale au milieu naturel	Surface imperméabilisée 35 750 m ²

● DESCRIPTION DE L'ACTIVITE ENVISAGEE

Le projet consiste en l'implantation d'une plate-forme logistique destinée à la réception, à l'entreposage et à la réexpédition de diverses matières premières utilisées pour la fabrication de silicium ainsi que de produits finis.

L'objectif de cette plate-forme est d'être un intermédiaire pour FERROPEM entre les fournisseurs de matières premières et les clients pour la réception des produits finis.

Les matériaux seront redistribués suivant les quantités demandées aux différentes entreprises FERROPEM, productrices de silicium : 4 par voie ferroviaire Angleport 01, Château-feuillet 73, Montricher 73, Les Clavaux 38 et 1 par voie routière Laudun 30.



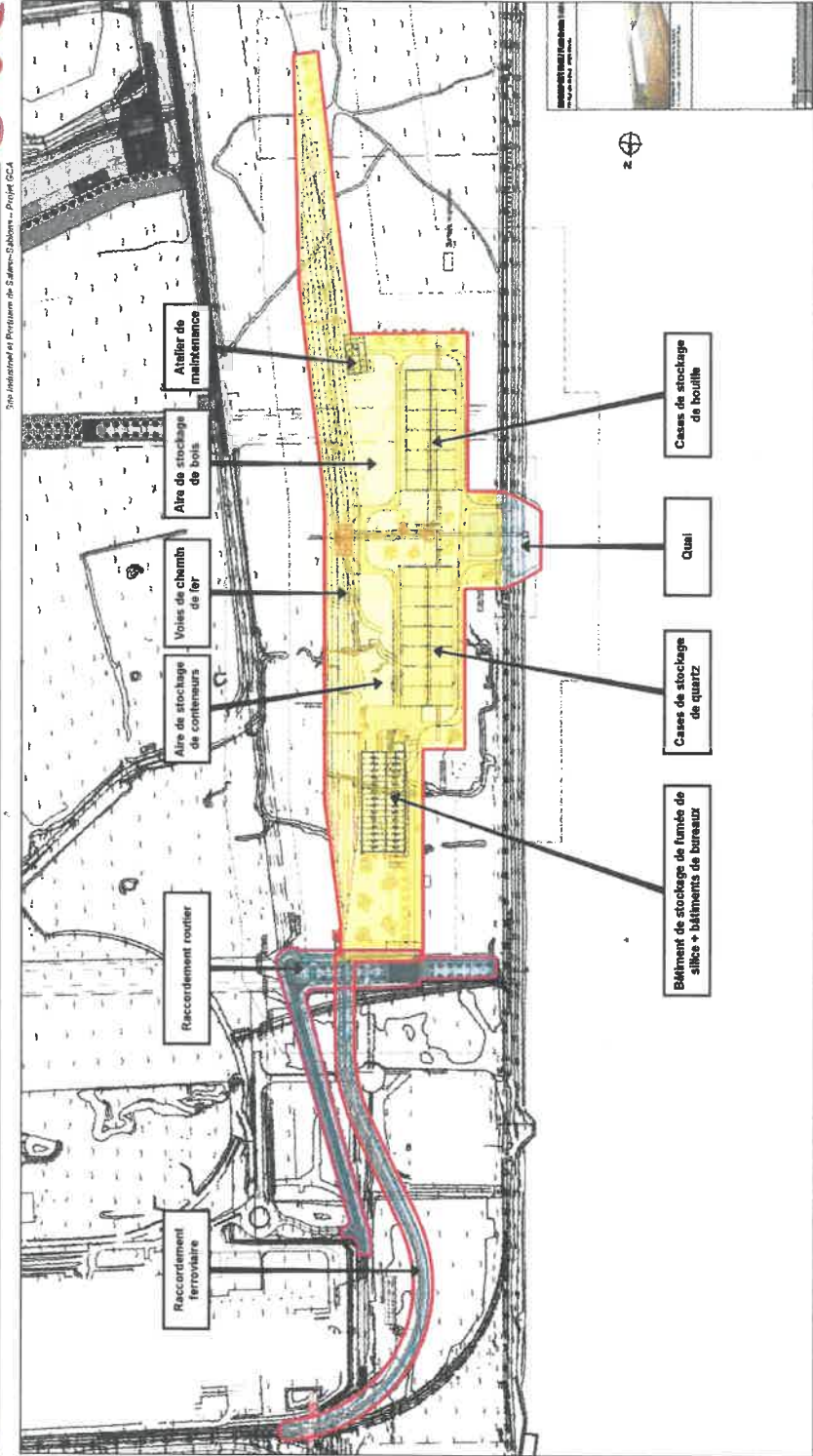
- 12 cases de stockage de quartz. Les dimensions d'une case seront de 25mX20mX4 m. La hauteur de stockage sera au maximum de 8 m ;
- Un bâtiment de stockage contenant de la fumée de silice stockée en big-bag fermés, l'autre moitié du bâtiment étant réservé au stockage de pièces détachés à destination des usines (petites pièces mécaniques). Les dimensions du bâtiment seront de 90,4m X 50,8m X11,70 m soit environ **4 600 m²** ;
- D'un atelier de maintenance et de réparation des wagons sera implanté au sud-est de la parcelle (860 m² de surface couverte- 21,4m X 40,3m X 7,5m) ;
- Un bâtiment de bureaux et locaux sociaux dans le prolongement sud du bâtiment de stockage (112 m² – 9,7m X 11,6 m X 8,05 m) ;
- 7 voies de chemin de fer
- Une liaison avec le quai CNR (2 voies routières et un convoyeur équipé d'une trémie) ;
- D'une aire de stationnement de véhicules légers ;
- D'une aire de stationnement des poids-lourds.

● LOCALISATION DES INSTALLATIONS

Les principales composantes du projet de plate-forme tri-modale et la répartition par maître d'ouvrage sont les suivantes :



Principales composantes du projet et répartition par maîtrise d'ouvrage



Légende

- Zone d'étude
- Emprise raccordement routier

Zone du projet sous maîtrise d'ouvrage de :

- CNR
- GCA

Date d'impression : 30/04/2018

● NATURE DES PRODUITS STOCKES SUR SITE

Les produits susceptibles d'être stockés sur le site pourront être :

- de la houille lavée (préalablement à son arrivée sur le site) stockée dans 14 cases en béton couvertes. Pourront être stockés également : du CleanCarbon, de la coke et de la houille non déminéralisée. Le stockage de ces matières annexes sera en très petite quantité,
- du quartz stocké dans les 12 cases en béton à l'air libre,
- de la fumée de silice stockée en big-bag fermé à l'intérieur du bâtiment de stockage,
- des pièces mécaniques stockées à l'intérieur du bâtiment de stockage,
- du bois de recyclage à l'extérieur sur une surface imperméabilisée en enrobé qui sera broyés sous forme de plaquette,
- du bois sous forme de planche en transit sur le site qui seront amenées par voie ferroviaire puis déchargées directement sur des poids lourds en vue de leur livraison sur leur site de vente.

La répartition des stockages sera la suivante :

Matériaux	Masse ou volume	Surface (m2)
Houille	19 600 t	7 300
Quartz	36 000 t	6 000
Fumée de silice	5 000 t	4 600
Bois en planches	5 000 m ²	Train – pas de stockage sur la plate-forme
Bois de recyclage	5 000 m ²	3 000
Gazole	169 m ²	

Le projet recevra des produits par voie ferroviaire et maritime. Les matières seront stockées sur site puis seront distribuées au client par voie ferroviaire et routière.

Le flux de matières premières sera de 600 000 t/an et le flux de matières finis sera de 50 000 t/an comme indiqués dans la figure suivante :

• FLUX DE MATIERES SUR LE SITE

Le projet recevra des produits par voie ferroviaire et maritime. Les matières seront stockées sur site puis seront distribuées au client par voie ferroviaire et routière.

La répartition des flux existants et sortants de produits par voie d'approvisionnement est détaillée ci-après

	Voie ferroviaire	Voie fluviale	Voie routière	Volume total
Matières premières				
Flux entrant : Quartz, houille lavée	440 000 t/an	160 000 t/an	-	600 000 t/an
Flux sortant : Quartz, houille lavée	460 000 t/an	-	140 000 t/an	600 000 t/an
Flux entrant : bois	Non connu (opportunité d'affaire)	-	Non connu (opportunité d'affaire)	-
Flux sortant : bois		-		-
Produits finis				
Flux entrant : Fumée de silice	35 000 t/an	-	15 000 t/an	50 000 t/an
Flux sortant : Fumée de silice	50 000 t/an	-	-	50 000 t/an

Le site sera donc desservi par des voies fluviale, ferroviaire et routière.

- **Déroulement des travaux et planning prévisionnel**

Le chantier s'étendra sur une période d'environ **12 mois entre février 2020 et février 2021**. Plusieurs phases se succéderont depuis la préparation du chantier à la mise en service de la plate-forme CGA :

- Travaux préparatoire : débroussaillage, nettoyage général du terrain, etc. ;
- Travaux de sécurisation (clôture) ;
- Aménagements éventuels des accès ;
- Préparation du terrain (nivellent et terrassement) ;
- Réalisation des voies ferrées ;
- Travaux de Génie civil ;
- Construction des différents bâtiments avec pose des installations photovoltaïque ;
- Travaux de montage ;
- Réalisation des différents réseaux nécessaires et des voiries ;
- Essais de fonctionnement.

- **Chiffres clés de la plate-forme CGA**

- 20 M Euros d'investissement
- 20 emplois directs + 30 emplois indirects
- Engagement industriel à long terme
- 750 trains par an
- 100 bateaux par an

- Objectif de début d'exploitation : 2021

3.4 PRESENTATION DU PROJET DE LA COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE (CNR)

De nombreux aménagements sont prévus au sein du périmètre INSPIRA parmi lesquels :

- la construction d'un quai, implanté au droit du domaine public concédé à la CNR en rive gauche du canal de dérivation du Rhône,
- le raccordement ferroviaire au Réseau Ferré National (RFN),
- la création de l'accès routier au réseau existant.

3-4-1 La CONSTRUCTION D'UN QUAI

Le quai projeté est situé sur la commune de SABLONS, dans le canal d'amenée de Péage-de-Roussillon, en rive gauche, au PK 57,5

Cet aménagement sera principalement utilisé par la plateforme de stockage multi modale (GCA) présentée précédemment, mais également par la CCI Nord-Isère dans le cadre d'un report de son activité sur ce quai de l'ordre 30 000 à 50 000 tonnes par an.

Les dimensions du quai sont :

Longueur du quai : 60 m

Largeur du quai : 23,5m,

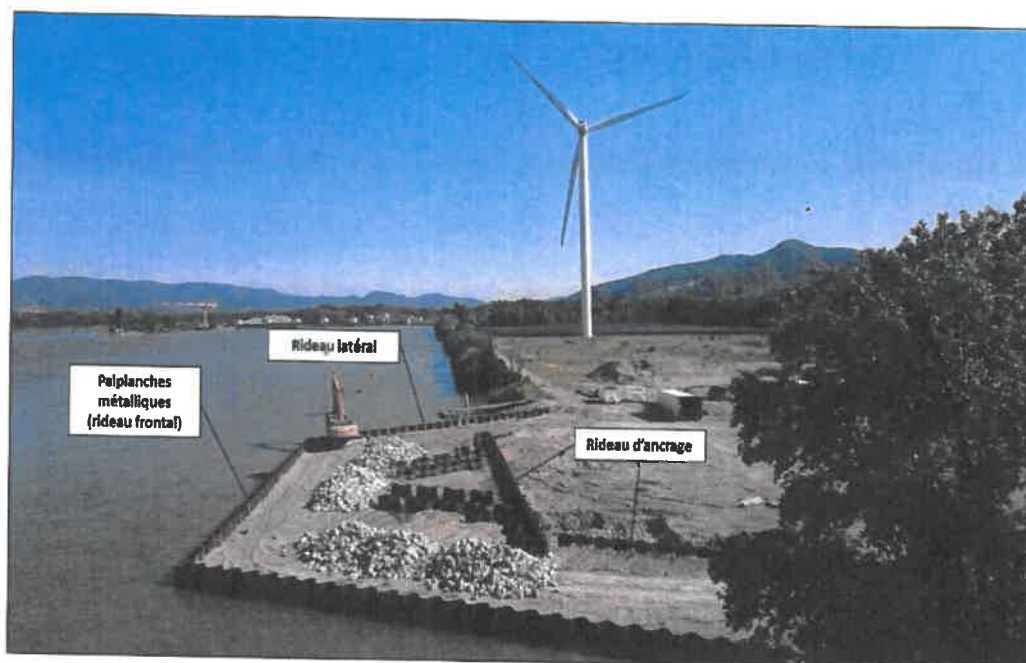
Niveau de remblai : 145,70 m NGFO.

Il sera constitué en palplanches métalliques fichées dans la berge. Il aura une longueur totale utile de 60 m et sera terminé au sud et au nord par deux murs en retour.

La stabilité du rideau frontal et des rideaux latéraux sera assurée par des tirants d'ancrage fixés à un réseau d'ancrage en palplanches métalliques.

La cote de la plateforme au niveau de la poutre de couronnement se situera à la cote 145,70 m NGF environ le long du front d'accostage. Une pente est à réaliser côté eau pour le reste de la plateforme.

Des caissons métalliques en palplanches soudés sur le rideau principal constitueront les défenses du quai.



Exemple de quai en palplanches métalliques (rideau frontal, rideau latéral et rideau d'ancrage)

A ce quai s'ajoutent **6 ducs d'Albe** alignés et espacés de 30 m environ. Le diamètre des tubes est estimé à 1,00 m. Ils permettront l'accostage et l'amarrage de différentes embarcations.

Ils seront équipés de trois bollards, un en tête de tube calé à la cote 147,00 m NGF de deux latéraux à la cote 145,50 m NGF et 143,90 m NGF.

Afin de les signaler plus facilement la nuit, une bande réfléchissante d'une hauteur de 15 cm sera positionnée en partie haute sur chaque tub.

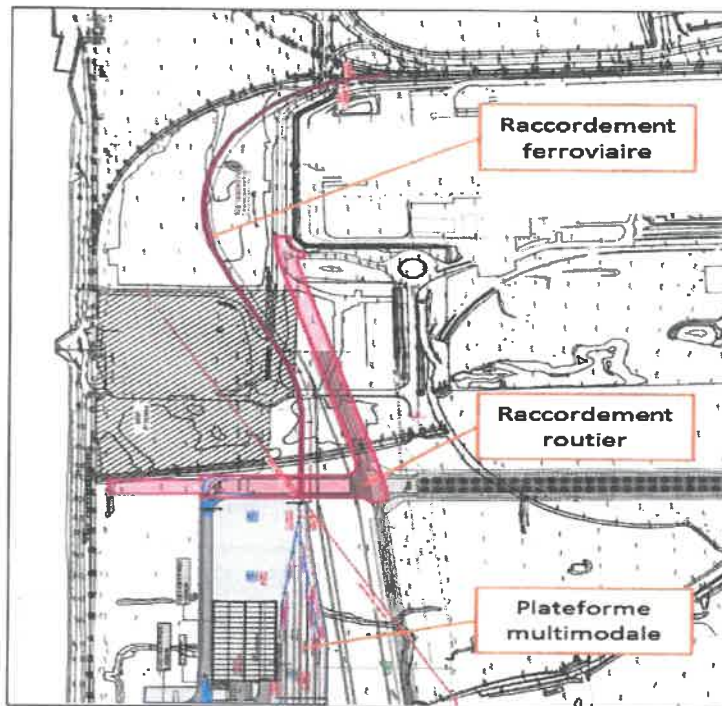
- **Déroulement des travaux et planning prévisionnel**

Le chantier relatif au quai s'étendra sur une période d'environ 6 mois, entre juillet 2020 et décembre 2020. Durant cette période, plusieurs phases se succéderont depuis la préparation du chantier à la mise en service du quai.

Tâches	Durée	Moyens mis en œuvre
Installation de chantier à terre	2 jours	Plusieurs camions de livraisons équipés de grue de manutention
Implantation des rideaux et des ducs d'Albe	½ jour	Implantation terrestre réalisée par un géomètre expert par la pose de points déportés
Terrassement des rideaux amont et aval et purges éventuelles d'enrochements sous l'emprise des rideaux	1 jour	Une pelle mécanique et un camion d'évacuation des matériaux terrassés
Livraison des palplanches	Plusieurs journées ½	Camions semi-remorque ou par moyen fluvial
Battage des rideaux principaux de palplanches (Figure 6)	Entre 10 et 15 semaines	Un ponton de stockage sera amarré au ponton de travail. Une grue sera embarquée sur le ponton de travail
Battage des rideaux d'ancrages		Pelle mécanique ou grue équipée d'un vibrofonceur
Remblaiement du quai (Figure 7)	1 semaine	Camions benne, pelle mécanique et ponton flottant
Pose des tirants	2 semaines	Pelle mécanique et ponton flottant
Réalisation des couronnements (Figure 8)	1 semaine	Camion de livraison des éléments préfabriqués éventuels, toupie de béton et coffrage
Battage des ducs d'Albe et soudage des amarrages (Figure 9)	1 à 2 semaines	Un ponton de stockage sera amarré au ponton de travail. Une grue sera embarquée sur le ponton de travail
Retouche de peinture après soudures	1 semaine	

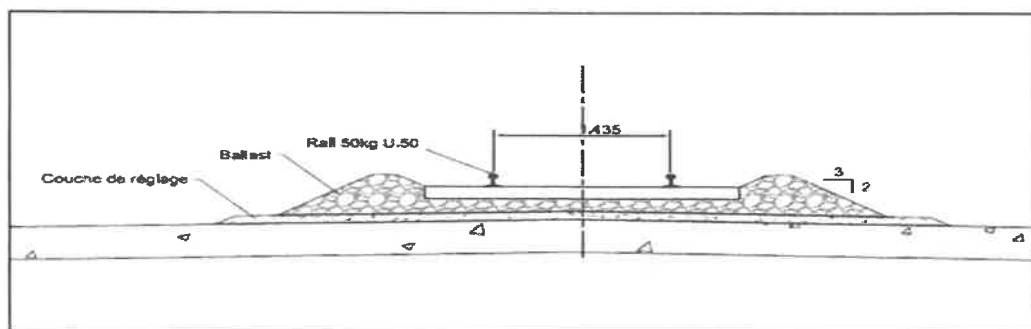
• 3-4-2 RACCORDEMENT FERROVIAIRE

Une voie ferrée de desserte de la plateforme de stockage GCA sera mise en œuvre sur une longueur de 560 mètres, et raccordée au réseau existant CNR de la zone industrialisation-portuaire au niveau de la voie mère existante au nord.



Cet aménagement sera constitué :

- d'une couche de réglage permettant d'adapter les caractéristiques du terrain en place ,
- de ballast empêchant la déformation par tassement engendré par le passage des trains
- de rail.



Coupe type de desserte ferroviaire

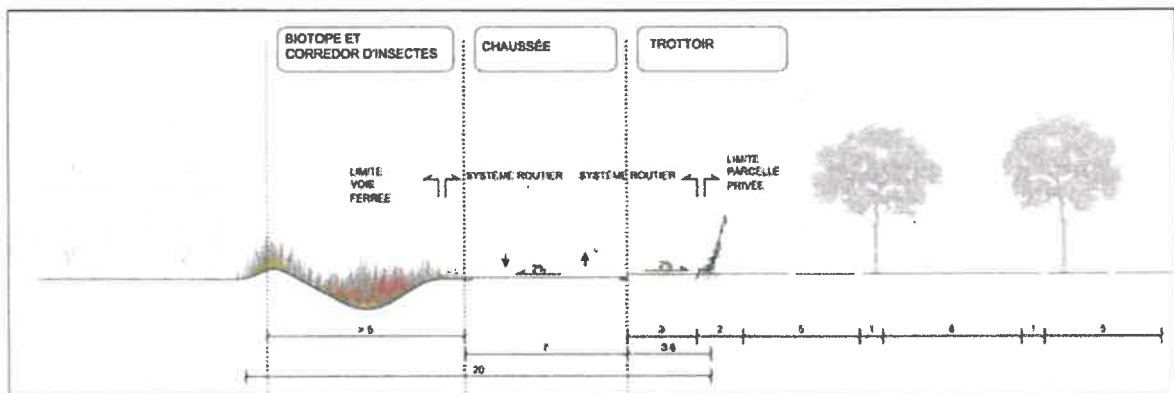
Cette voie sera relativement collée au terrain existant sur les premiers 300 m au nord, puis sera en déblai (0 à 1,5 mètres) dans la moitié sud de son linéaire, en direction de la plateforme multimodale GCA

• 3-4-3 RACCORDEMENT ROUTIER

Le raccordement routier envisagé permettra de joindre la voirie existante au nord à la plateforme multimodale. Cette

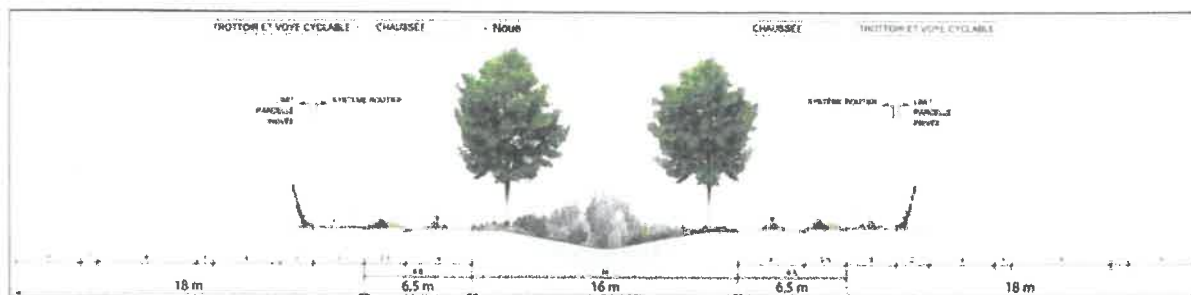
Cet aménagement sera composé :

- d'une voirie principale d'une longueur d'environ 150 mètres disposée selon un axe nord-sud. Cette voirie est composée d'une chaussée en enrobés d'environ 7 mètres de large, des réseaux existants (EU/ Eaux usées, AEP/défense incendie, HTA /électricité, télécommunication et gaz) et à créer (gaz, eaux pluviales) et un trottoir de 3 mètres de large. Une campagne de prélèvement HAP et amiante sera réalisée sur les couches bitumineuses des voiries à réhabiliter, puis si ces polluants sont détectés, une méthodologie spécifique sera appliquée par les entreprises de travaux pour le retrait et l'évacuation des matériaux.



Coupe de la voirie principale d'axe Nord-Sud

- de deux voiries de desserte d'une longueur d'environ 150 mètres disposées selon un axe est-ouest. Les chaussées en enrobés à sens unique d'une largeur de 4 mètres sont séparées par des espaces verts et des ouvrages de gestion des eaux pluviales sur 16 mètres de large. De part et d'autre de ces chaussées, sont également prévues un trottoir et une voie cycliste de 3 mètres de larges ainsi que des réseaux tels que électricité, télécommunication, eaux pluviales, gaz, AEP/défense incendie, EU.



La gestion des eaux pluviales de cette voirie sera assurée par la création de bassin de stockage et de bassin d'infiltration sur les 16 mètres de large localisés entre les deux voies à sens unique. Ces bassins seront séparés par un redan équipé d'une vanne, permettant de confiner une éventuelle pollution accidentelle à l'intérieur du bassin de stockage et éviter l'infiltration de ces pollutions par le sol.

- **Mise en dépôt**

Une zone de dépôt temporaire sera nécessaire pour la gestion des déblais/remblais et pour une éventuelle réutilisation des matériaux future.

La destination finale de ces matériaux, après vérification de leurs qualités par une analyse des sols (diagnostic environnemental des sols en cours), devra être examinée à l'échelle du programme INSPIRA, pour essayer d'y apporter une réponse commune et cohérente. A défaut, la recherche de lieux de mise en dépôt définitif sera laissée à l'initiative de l'entreprise du lot (coût d'évaluation incertain).

Le site EUROFLOAT est par ailleurs en attente de remblais inertes en vue de combler une cavité pour un volume proche de 25 000 m².

Des secteurs potentiels de stockage ont par ailleurs été déjà précisé à l'échelle plus globale du projet INSPIRA : une plateforme de stockage des remblais de 2,5 hectares a fait l'objet d'une autorisation ICPE, auxquelles s'ajoutent 4 hectares de plateforme mobil

3-4-4 LES AUTRES AMENAGEMENTS PROJETES

Les autres aménagements projetés concernent les réseaux secs et humides, réseaux secs/humides, l'éclairage et les espaces verts. Ces travaux ont été listés dans la cadre du projet INSPIRA

3-4-5 JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE

INSPIRA a été identifié comme une zone stratégique pour le développement des infrastructures multimodales à court terme et ainsi devenir un équipement d'échelle métropolitaine en complémentarité avec les équipements existants en région lyonnaise (Port de Lyon Edouard Herriot et terminal ferroviaire de Vénissieux).

Le site de Salaise-Sablons dispose effectivement d'une desserte trimodale existante ainsi que de grandes disponibilités foncières comparativement aux autres sites industriels gérés par la CNR le long du Rhône.

Le choix du partenaire industriel pouvant s'implanter sur le domaine concédé CNR de Salaise-Sablons s'est orienté obligatoirement vers une structure permettant le développement de la multi modalité en maximisant le transport pluvial, du fait de sa connexion avec les berges du canal d'amenée du Rhône.

Les aménagements auront des impacts sur des espèces protégées et des habitats d'espèces protégées après mise en œuvre de mesures d'évitement, et de réduction des impacts. Toutefois, la nature même du projet ne permet pas d'autre localisation, ni de favoriser une solution alternative permettant d'éviter totalement les incidences sur une partie des habitats utilisées par ces espèces. Des mesures de compensation, accompagnement et suivis ont alors été établies pour limiter les incidences du projet sur l'environnement.

CHAPITRE 4 : LA SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

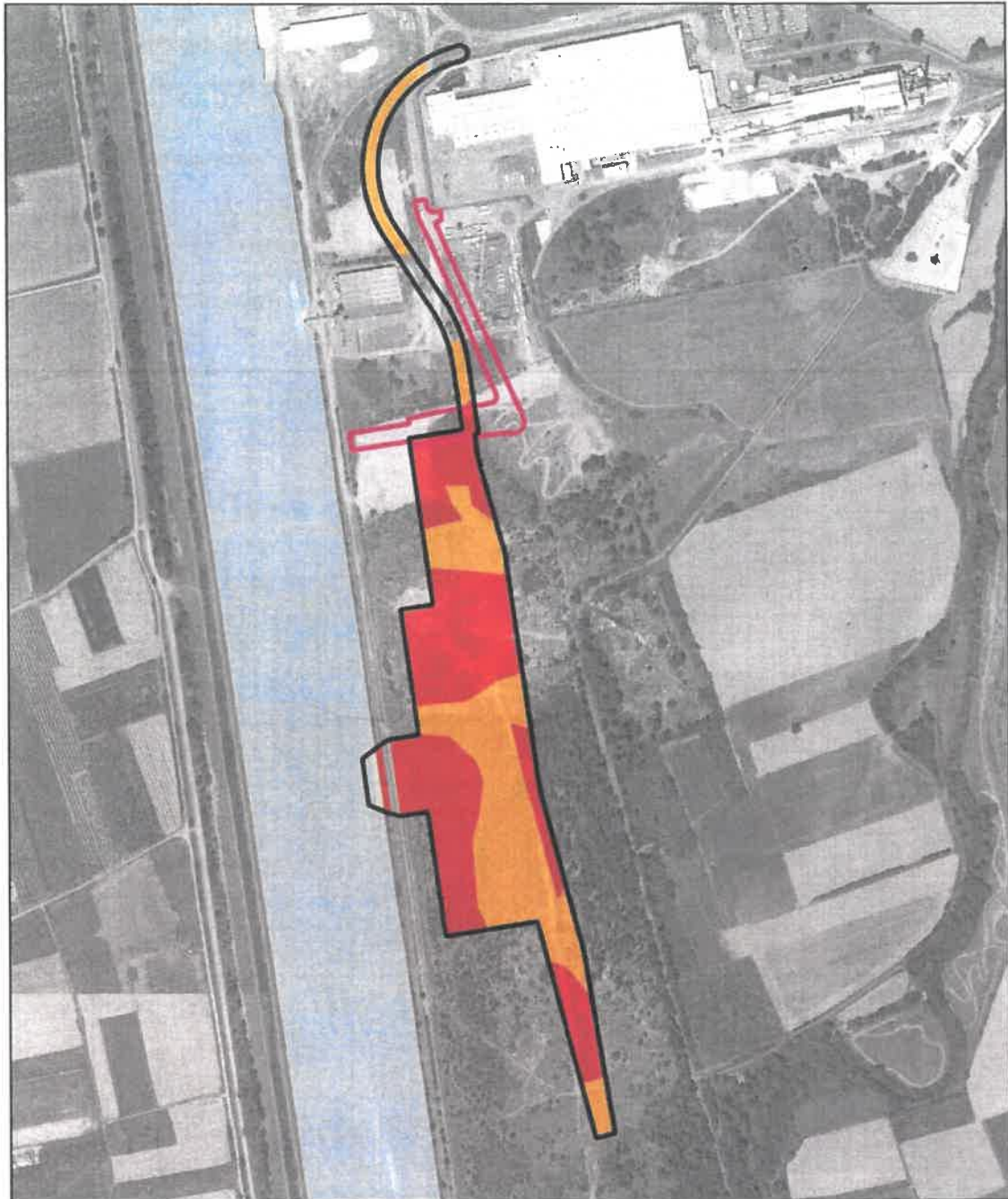
4-1 SYNTHÈSE DES ENJEUX DU SITE

A l'issue du diagnostic de l'état initial, il peut être synthétisé et hiérarchisé les principaux enjeux environnementaux

- **SYNTHÈSE THÉMATIQUE**

Thématique \ Enjeu	Nul	Faible	Moyen	Fort	Très fort
Climat		X			
Topographie - bathymétrie		X			
Géologie		X			
Réglementation contractuelle pour la gestion de l'eau (SDAGE/SAGE)				X	
Eaux superficielles			X		
Eaux souterraines					X
Risques naturels		X			
Habitats naturels			X		
Flore		X			
Faune				X	
Contexte démographique		X			
Contexte socio-économique			X		
Accessibilité et voies de communication		X			
Déplacement				X	
Ambiance sonore				X	
Émission lumineuse			X		
Risques technologiques			X		
Inventaires des zones polluées ou potentiellement polluantes				X	
Qualité de l'air					X
Émission olfactive					X
Urbanisme			X		
Gestion des déchets		X			
Paysage				X	
Patrimoine		X			

Synthèse thématique des enjeux



Légende		
	Zone d'étude	
	Emprise raccordement routier	
	Enjeu fort	
	Enjeu modéré	
	Enjeux liés aux milieux naturels	
	Enjeux liés aux milieux aquatiques	
	Le Rhône court-circuité	

Ameten, Ecosphère CHIR, IGN - 2018
 Source: Fond Orthophoto - IGI ©

Date d'impression : 30/04/2019

4.2 EFFETS DES PROJETS CNR ET GCA SUR L'ENVIRONNEMENT

Le tableau qui suit synthétise pour chaque thématique le diagnostic avec ses sensibilités, ainsi que les impacts et mesures proposés à travers l'aménagement.



7.1. Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Compatibilité du projet
SCOT des Rives du Rhône PLU Sabiers sur Saône PLU Sabons	Le périmètre d'étude classé en zone prioritaire d'accueil des activités industrielles et agricoles nécessite une desserte multimodale. Le périmètre d'étude classé en zones IZS et UZS. Le périmètre d'étude est classé en zones UZSme et UZSme.	Le projet est conforme aux orientations du SCOT Le projet est compatible avec le PLU de Sabiers sur Saône Le projet est compatible avec le PLU de Sabons
	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Méditerranée (SDAGE)	Le projet d'aménagement INSPIRA a été construit en intégrant la préservation des enjeux environnementaux et notamment ceux associés à la préservation quantitative et qualitative des masses d'eau. Le projet est compatible avec les orientations du SDAGE 2015-2021 à travers les mesures prises en matière de gestion des eaux pluviales, de gestion des inondations et de protection des milieux naturels, de préservation de la ressource en eau.
	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Alpes (SAGE) de la Vallée	Le projet intègre une gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales qui seront rejetées au canal de déviation après traitement, ainsi que l'absence de prélèvements sur la ressource souterraine et l'absence d'usage de pesticide pour les espaces verts du site. Il contribue de ce fait à la préservation des masses d'eau avec lesquelles il est susceptible d'intégrer. Le projet intègre les enjeux du SAGE en cours d'élaboration et ne s'oppose pas à leur préservation.
Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)	Plan de Gestion des Risques d'Inondation 2015-2021 approuvé le 7 décembre 2015.	Le projet est situé dans le périmètre INSPIRA, qui a intégré la gestion de l'inondation dès les premières phases de sa conception en étudiant les solutions de compensation permettant une optimisation des travaux nonobstant compte tenu de la destination de sa zone. A travers les aménagements hydrauliques que le projet INSPIRA propose, aucune incidence sur l'inondabilité locale et les équipements de crues en aval ne sera observée. Il intègre les évolutions réglementaires en cours concernant la prise en compte des risques de rupture de digue.
PPRI de Roussillon	En cours d'approbation L'emprise des ouvrages de la concession n'est pas concernée par le PPRI. Le projet doit être compatible avec le SRCE. Le SRCE ne mentionne aucun corridor au droit de la zone d'étude rapprochée GCA.	Conformité aux règlements du PPRI
Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)	Le périmètre du qual (CNR) est en revanche situé au droit du canal du Rhône Méridional comme Trame bleue. La Saône (hors zone d'étude rapprochée) est identifiée comme un corridor à remettre en bon état.	Les ouvrages de la concession, de par leur nature et leur positionnement, ne sont pas de nature à perturber le corridor de la Saône et le canal du Rhône.
Schéma Régional Climat-Air-Énergie (SRCAE)	Document approuvé le 14 avril 2014	Le projet CNR/GCA, par son aspect multimodal (pié, fluvial, routier), s'intègre dans l'orientation UT3 « optimiser les transports de marchandises en encourageant les schémas logistiques les moins polluants et les plus sobres »

7.2. Milieu physique

*Phase : Trav (Travaux) et Expl. (Exploitation)

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Niveau d'enjeu	Phase*	Source de l'effet	Incidence brute du projet	Mesures ERC	Atteinte résiduelle après mesures
Climat	Le site d'étude est concerné par un climat de transition entre les influences océaniques, méditerranéennes et continentales. Le climat se caractérise par des précipitations plutôt faibles, une amplitude thermique hiver/été importante, des vents de faible intensité de secteurs nord et sud, ainsi qu'un bon ensoleillement.	Faible	Trav.	CNR/GCA	Les travaux liés à l'aménagement du projet CNR/GCA entraîneront une production de 78,6 tonnes de CO2. Bien que ces émissions contribuent à leur échelle à la modification du climat local, ses effets peuvent être considérés comme négligeables vis-à-vis du contexte climatique global.	MRED01 : Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de poussières en phase travaux	Négligeable
			Expl.	GCA	Les émissions de CO2, dues au trafic routier, terrestre et activités au sein de la plateforme GCA seront de l'ordre de 9 550 tonnes de CO2 (flux marchandises + activité sur site).	Charte « Objectif CO2 » du Ministère de l'Écologie (MRED04) /AUEME MRED03 : Réduction de jmi à effet de serre	Négligeable
Topographie / Gestion des terres	La zone d'implantation du projet est située sur le five gauche du canal de dérivation du Rhône sur une plateforme aménagée et nivelée lors des travaux à la côte de 415,5 m NGF. Le canal de dérivation au droit de la zone d'étude présente une largeur d'environ 170 m, une profondeur de 10-11 m et des pentes de berge de 3/1.	Faible	Trav.	CNR/GCA	Travaux de terrassement (environ 72 000 m³ de matériaux excédentaires lors de la mise en place de la plateforme multimodale, environ 7 300 m³ lors de la mise en place du raccordement ferroviaire et 500 m³ pour le qual).	MRED03 : Gestion des terres	Négligeable
			Expl.	CNR/GCA	Aucun remaniement de sol, ni terrassement.	-	Nul
Bathymétrie			Trav.	CNR	La construction du qual ne nécessitera pas de dragage de matériaux. Le qual modifiera le profil du canal au niveau des	-	Négligeable

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Niveau d'enjeu	Phase*	Source de l'effet	Incidence brute du projet	Mesures ERC	Atteinte résiduelle après mesures
Périmètre de protection des captages AEP	Le projet ne s'implante pas dans un périmètre de protection d'ouvrage de captage.	Nul	Trav. et expl.	CNR/GCA	Aucun	-	Nul
Risque naturel	La grande majorité de la zone d'étude n'est pas couverte par le risque d'inondation (Rhône et Saône). Seule une partie du raccordement ferroviaire au nord est concernée par un aléa inondation de la Saône en cas de rupture d'ouvrage (crue centennale avec ruine généralisée des ouvrages). Un risque sismique modéré existe, à contextualiser sur une échelle beaucoup plus large.	Faible	Trav. Expl.	CNR GCA	Aucun stockage de matériel de façon pérenne en zone inondable. Le raccordement ferroviaire et les installations projetées pour éviter le report de l'inondabilité vers la plateforme GCA (point-haut et remblais) pourraient modifier très localement l'écoulement des eaux en cas d'inondation. Les simulations réalisées dans le cadre d'INSPIRA montrent toutefois que les niveaux d'eau et les vitesses d'écoulement en cas d'inondation au droit de la partie nord du raccordement ferroviaire seront très faibles. Une dépression adjacente sera toutefois créée pour compenser la perte de surface inondable. Emprise non concernée par le risque inondation.	-	Nul Négligeable Négligeable
				GCA		-	Nul

7.3. Milieu humain

*Phase : Trav (Travaux) et Expl. (Exploitation)

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Niveau d'enjeu	Phase*	Source de l'effet	Incidence brute du projet	Mesures ERC	Atteinte résiduelle après mesures
Démographie et socio-économie	Les communes de Sallières-sur-Saône et Sablon sont attractives du point de vue démographique. Le solde migratoire (différence entre départs et arrivées) joue un rôle majeur dans la croissance de ces deux communes. La zone d'étude relève du domaine public concédé de l'Etat géré par le CNR. Ce secteur se trouve au sein du périmètre d'INSPIRA qui dispose d'un potentiel foncier, économique et multimodal qui représente un enjeu de développement économique à plusieurs échelles : nationale (bassin Saône-Rhône), régionale (Rhône-Alpes), et locale (rives du Rhône, COPR, communale). Les parcelles situées au droit du site d'étude ne font pas l'objet d'activité industrielle ou agricole (recouverts de landes).	Moyen à faible	Trav. Expl.	CNR/GCA GCA	Développement de l'activité liée au chantier. Création de 15 nouveaux emplois. Densification du tissu industriel. Aucun impact sur les activités agricoles du fait de l'absence de cette activité sur les parcelles concédées au droit du projet.	-	Positif Positif
Accessibilité et voies de communication	La zone d'étude n'est pas raccordée au réseau de voirie existant. Il existe des chemins carrossables pour parvenir au site. L'accès vers le site se fait par l'avenue du Port au nord	Faible	Trav. Expl.	CNR/GCA CNR/GCA	Restriction d'accès sur l'emprise des travaux. Création de nouvelles voies de communication.	-	Négligeable Positif
Déplacement	La zone industriaio-portuaire péripériphérique bénéficie des capacités de desserte multimodale avec la voie navigable sur le canal d'aménage du Rhône, la voie ferrée Paris-Lyon-Marseille ainsi que de nombreux axes routiers (A7, RN7, RD1082, RDA, RDS1). Ces derniers supportent des trafics élevés aux heures de pointe, engendrant des ralentissements notamment occasionnels par les faibles réserves de capacité du giratoire de Chanas sur ces périodes.	Fort	Trav. Expl.	CNR/GCA CNR	Traffic routier : Trafic lié aux mouvements du personnel et aux poids lourds d'approvisionnement de matériaux et d'évacuation de terres et de remblais (gestion priorisée par mode fluvial). En phase travaux, le nombre de poids lourds est estimé à environ 20 PL/jour en moyenne. Trafic fluvial : Présence d'un ponton de travail et d'un ponton de stockage dans le lit mineur du canal de dérivation du Rhône au droit de la zone des travaux du quai. Un avis de batellerie sera diffusé pour signaler le chantier aux navigateurs, et en cas de restriction de navigation, un arrêté préfectoral sera sollicité. Le projet participe à l'augmentation globale du trafic routier sur les voies du secteur.	MRED17 : Charte INSPIRA chantier à faibles nuisances	Négligeable Négligeable Faible

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Niveau d'exposition	Phase*	Source de l'effet	Incidence brute du projet	Mesures ERC	Atteinte résiduelle après mesures
Ambiance sonore / Vibration	<p>Le secteur est jouxté par des axes de communication très fréquentés (A7, RN7, RD, voie ferrée, canal du Rhône...) et des industries productrices de bruit. Toutefois, le secteur visé n'est pas inclus dans les zones de dépassement des valeurs seuils acoustiques. Les niveaux sonores modélisés et mesurés au droit du secteur d'étude montrent des niveaux sonores de l'ordre de 45 à 50 dB(A) en période diurne et de 38 à 48 dB(A) en période nocturne.</p> <p>Le secteur sensible le plus proche (zone à émergence réglementée) est le quartier de « Moncey », en rive droite du canal d'amenée, sur la commune de Sablons, où l'ambiance sonore est globalement modérée (50 dB(A) diurne et 50 dB(A) nocturne) du fait de la proximité avec la RD1082. La topographie favorable (digue du canal) et l'écart à la voirie permet de réduire l'influence sonore de 10 dB(A) pour les habitations plus en retrait de ce quartier.</p>	Fort	Trav	CNR/GCA	<p>Faible proportion du trafic lié à l'activité vis-à-vis du trafic global étudié dans le cadre du projet INSPIRA :</p> <ul style="list-style-type: none"> 20 poids-lourds/jour et 20 véhicules légers/jour arrivant et repartant, soit un flux journalier de 40 véhicules poids-lourds et 40 véhicules légers. 8 poids-lourds/jour pour le transport déchets de bois en flux entrant et des planches de bois en flux sortant, soit un flux journalier de 16 poids-lourds. Soit un total de 40 VL/jour et 56 PL / jour <p>Les activités de GCA ne représenteront que 8,1% en 2020, 2,2 % en 2025 et 1,1% en 2035 du trafic poids-lourds estimé par le projet INSPIRA.</p> <p>Aspect multimodal du projet (ferroviaire, fluvial et routier). Le trafic de matières en lien avec l'activité GCA sera principalement réalisé par voie ferroviaire.</p> <p>Nuisances liées aux opérations de terrassements, au fonctionnement d'engins et trafic de camions essorés, mais également liées à des opérations spécifiques telles que le battage de palplanches.</p> <p>La perception du bruit de chantier depuis l'extérieur sera restreinte pour de multiples raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> Absence d'habitations en périphérie du site (les plus proches sont localisés à 600 m au sud-ouest : quartier de Moncey) ; Présence de masques acoustiques contribuant à l'atténuation des émissions sonores (axes routiers et digues, principalement) ; Peu d'usages récréatifs et de loisirs à proximité du site ; Aucune opération de nuit. 	<p>MESURES 17 - Chantier INSPIRA chantier à faibles nuisances</p> <p>MESURES 18 - Réduction des émissions sonores</p> <p>MESURES 19 - Respect des niveaux vibratoires</p> <p>La conformité du chantier (en semaine et période diurne) permettront la production d'émissions sonores acceptables pour les riverains.</p>	Faible
					Modéré (phase de battage)	<p>Nuisances liées au trafic (routier, ferroviaire et fluvial) et broyeur mobile.</p> <p>La modulation de l'accroissement du trafic sur l'ensemble des axes de circulation (A7, RN7, RD1082, RD4, RD51, canal du Rhône et voie ferrée) traduit une augmentation progressive des niveaux de bruit pour les groupes d'habitations (quartier Gare, les Étises et quartier Moncey) d'ores et déjà exposés aux nuisances acoustiques de ces axes. Néanmoins, cette évolution ne modifie pas la classe d'ambiance sonore dans laquelle les riverains se situent actuellement et ne présente pas d'incidence significative pour les riverains.</p> <p>Aucun impact car les travaux se limiteront aux horaires de journée.</p> <p>Augmentation négligeable de la pollution lumineuse. Gêne pour le voisinage, pour la circulation des axes de communication de la zone d'étude, pour la faune et la flore « urbaine ».</p> <p>Source lumineuse diluée dans l'ambiance lumineuse générale de la zone industrielle.</p> <p>Dispositions prises dès l'élaboration du projet (éclairage extérieur programmé et gradué en fonction des heures, et limité aux voies de circulation et à l'éclairage de façade pour prévenir les risques d'intrusion).</p>	<p>MAY : Mesures pour la maîtrise de la mobilité induite sur le secteur INSPIRA</p> <p>SUJWB : Suivi acoustique de l'activité de la plateforme de stockage</p> <ul style="list-style-type: none"> La suivi acoustique permettra de suivre le niveau des émergences sonores lors de l'exploitation du site. Les convoyeurs et trémies de transports seront couverts et capotés. En cas d'écart à la situation réglementaire, GCA mettra en place des solutions techniques ad hoc pour y remédier (murs anti-bruit, engins de maintenance moins bruyant...)
Émission lumineuse	<p>Le secteur d'étude se trouve en limite d'une zone industrielle présentant de fortes émissions lumineuses liées principalement à l'éclairage privé des entreprises environnantes.</p>	Moyen	Trav	CNR/GCA	<p>Aucun impact car les travaux se limiteront aux horaires de journée.</p> <p>Augmentation négligeable de la pollution lumineuse. Gêne pour le voisinage, pour la circulation des axes de communication de la zone d'étude, pour la faune et la flore « urbaine ».</p> <p>Source lumineuse diluée dans l'ambiance lumineuse générale de la zone industrielle.</p> <p>Dispositions prises dès l'élaboration du projet (éclairage extérieur programmé et gradué en fonction des heures, et limité aux voies de circulation et à l'éclairage de façade pour prévenir les risques d'intrusion).</p>	<p>MAY : Mesures pour la maîtrise de la mobilité induite sur le secteur INSPIRA</p> <p>SUJWB : Suivi acoustique de l'activité de la plateforme de stockage</p> <ul style="list-style-type: none"> La suivi acoustique permettra de suivre le niveau des émergences sonores lors de l'exploitation du site. Les convoyeurs et trémies de transports seront couverts et capotés. En cas d'écart à la situation réglementaire, GCA mettra en place des solutions techniques ad hoc pour y remédier (murs anti-bruit, engins de maintenance moins bruyant...) 	Nul
					<p>Aucun impact car les travaux se limiteront aux horaires de journée.</p> <p>Augmentation négligeable de la pollution lumineuse. Gêne pour le voisinage, pour la circulation des axes de communication de la zone d'étude, pour la faune et la flore « urbaine ».</p> <p>Source lumineuse diluée dans l'ambiance lumineuse générale de la zone industrielle.</p> <p>Dispositions prises dès l'élaboration du projet (éclairage extérieur programmé et gradué en fonction des heures, et limité aux voies de circulation et à l'éclairage de façade pour prévenir les risques d'intrusion).</p>	Négligeable	

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Niveau d'enjeu	Phase*	Source de l'effet	Incidence brute du projet	Mesures ERC	Atteinte résiduelle après mesures
Risque technologique	<p>La zone d'étude est concernée par le risque par submersion lié à la rupture de barrage de Voûgans, à l'instar d'une grande partie du territoire péjohétois. Elle est incluse également dans le périmètre circulaire de 10 km autour du site nucléaire de Saint-Alban/Saint-Maurice l'Éclat et se trouve donc concerné par le risque nucléaire et les dispositions du Plan Particulier d'Intervention (PPI).</p> <p>Le secteur d'étude est localisé dans le périmètre d'étude du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) prescrit en 2009; toutefois, le périmètre « sud » de ce PPRT n'a finalement pas été réglementé dans le PPRT approuvé de 2016 car les études des dangers industrialisés menées ont montré l'absence d'aléa affectif sur cette zone.</p>	Faible	Trav	CNR/GCA	Projets ne présentant aucune augmentation du risque technologique. Seul un risque de rupture accidentelle de canalisation souterraine (hydrogène) est présent.		Négligeable
			Expl.				
Sites et sols pollués	<p>Le site d'étude se trouve à la limite d'une zone industrialisée de nombreux sites BASOL, BASIAS, ICPE (dont SEVESO seuil haut) et IREP ainsi qu'une décharge sauvage sont localisés dans un rayon d'étude proche. Des pollutions de sols et nappe souterraine ont été observées au droit de certains de ces sites.</p>	Fort	Trav	CNR/GCA	Risque de déversement accidentel de produits polluants (huiles, carburant...).	MRED17 : Charte INSPIRA, chanter à faibles nuisances MRED21 : Limitation de la pollution en phase travaux MRED22 : Diagnostic environnemental de la qualité des sols ↳ Surveillances accrues du risque de pollution	Négligeable
			Expl.	GCA	Aucun rejet direct dans le sol ou le sous-sol, hormis l'infiltration des eaux pluviales au niveau des espaces verts, où l'usage de pesticide sera prohibé.		Nul
Qualité de l'air	<p>Le secteur d'étude est exposé aux polluants émis principalement par les infrastructures routières (A7, RN7, RD1082, RD51, RD4...) et industrielles. Au cours de ces dernières années, les objectifs de qualité annuelle pour les particules fines (PM10) et le dioxyde d'azote (NO2) sont respectés (sauf au niveau de l'autoroute A7) malgré des dépassements ponctuels des seuils d'information ou d'alerte. Dans le secteur d'étude, l'ozone présente de fortes densités avec de nombreux dépassements de l'objectif qualité, particulièrement sur cette année 2018, liés aux conditions climatiques favorables à la formation d'ozone.</p> <p>Des composés organiques volatils chlorés, certains métaux lourds ou encore des diodes ont été mesurés à proximité du secteur d'étude.</p>	Très fort	Trav	CNR/GCA	Emission de gaz d'échappement issus des engins de chantier ; Production de poussières au niveau des sentiers d'accès et des zones de travaux liés à la circulation.	MRED15 : Réduction des gaz à effet de serre MRED17 : Charte INSPIRA chanter à faibles nuisances MRED20 : Réduction des émissions de poussières en phase travaux ↳ Un ensemble de mesures relevant des bonnes pratiques seront mises en œuvre, d'un point de vue technique comme organisationnel. ↳ La limitation de la vitesse et l'arrosage des pistes durant les périodes sèches limitera la production de poussières.	Négligeable
			Expl.	GCA	Émissions liées à la circulation des moyens de transport (véhicules légers, poids-lourds, tracteur ferroviaire, péniche) et à l'embois de poussières lors des phases de chargement/déchargement de houille et de quartz.	MRED15 : Réduction des gaz à effet de serre MRED16 : Réduction des émissions de poussière en phase projet MAA7 : Mesures pour la maîtrise de la mobilité induite sur le secteur INSPIRA ↳ La conformité du matériel utilisé, l'arrêt obligatoire des moteurs et la rationalisation des livraisons et transports permettront de limiter la production de gaz à effet de serre sur site. ↳ La bromination des convoyeurs lors des changements / déchargements et la mise en place d'infrastructures de stockage couvertes limiteront l'embois de poussières. ↳ Adaptation des horaires de circulation des poids-lourds. ↳ Adaptation des horaires de prises et sorties de ports. ↳ Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) favorisant le covoiturage, mutualisation des véhicules de service...	Négligeable
Émission olfactive	<p>Les mesures réalisées en juin 2017 ont confirmé que la zone d'étude était fortement soumise à des odeurs pouvant être désagréables, diverses et surtout fréquentes.</p>	Très fort	Trav	CNR/GCA	Source d'odeur liée aux engins motorisés.		Négligeable
			Expl.	GCA	Emission d'odeur en cas de stockage de matières putrescibles.		Négligeable
Consommation eau et rejet eaux usées	<p>Les capacités d'alimentation en eau potable sur le territoire de la CCPR sont suffisantes pour satisfaire aux besoins actuels et liés au développement du territoire jusqu'à l'horizon 2035.</p>	Faible	Trav	GCA	Risque de gaspillage accidentel d'eau potable.		Négligeable
			Expl.	GCA	Consommation eau potable, via le réseau du Sigeorse, pour usage sanitaire (volume estimé à 400 m³/an). Rejet des eaux usées dans réseau communal apte à traiter les effluents (produits STEP des Blâches).	MRED12 : Contrôle de la consommation en eau ↳ Contrôle du compteur de consommation ↳ permettra une gestion efficace de l'eau potable sur site.	Nul

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Niveau d'enjeu	Phase*	Source de l'effet	Incidence brute du projet	Mesures ERC	Atteinte résiduelle après mesures
Déchets	Depuis janvier 2018, les travaux d'agrandissement et de remise aux normes du système d'épuration des Bâches (Préage-de-Nousillon) ont permis d'augmenter la capacité de traitement des effluents à 39 000 EH (Équivalent-Habitant). Le dimensionnement de la STEP intègre les besoins de développement du territoire à l'horizon de 2035. Le site d'étude n'étant pas aménagé, il ne dispose pas de collecte de déchets, cependant une surveillance est effectuée mensuellement par le Syndicat Mixte de la Zone Industriel-Portuaire afin de limiter/éviter les décharges sauvages présentes à proximité du site.	Faible	Trav	CNR/GCA	Production de déchets par personnel de chantier et activités de chantier.	MRED7 : Charte INSPIRA, chantier à faibles nuisances MRED4 : Gestion des déchets MRED5 : Dispositifs de rempli de chantier ⇒ Obligation de collecte, tri et évacuation des déchets vers des filières adaptées.	Négligeable
			Expl.	GCA	Production de déchets de type papiers/cartons, déchets ménagers, bous de séparateurs d'hydrocarbures et boues de curage du bassin de rétention.	Négligeable	
Énergie	Les activités du site seront principalement consommatrices d'électricité.	Faible	Expl.	GCA	La consommation énergétique du site est évaluée à 850 MWh d'électricité répartis entre le process (770 MWh), les bâtiments annexes (80 MWh) et les bureaux (30 MWh). Ces besoins seront couverts à hauteur de 44 % par les panneaux photovoltaïques installés en toiture du bâtiment de stockage de houille (production annuelle estimée à 350 MWh).	Négligeable	Négligeable
					Les rejets atmosphériques induits par les activités du site comporteront principalement les composés suivants : - Les oxydes d'azote (NOx) - Le monoxyde de carbone (CO) - Les hydrocarbures (HC) - Le Benzène (C6H6) - Les particules émises à l'échappement (PM) - Le dioxyde de soufre (SO2) - Le dioxyde de carbone (CO2) Pour les cibles fluidifiées et pour la voie retenue (inhalation), il apparaît que les effets sur la santé sont négligeables. Les activités du site ont donc un impact négligeable sur le risque sanitaire.	Négligeable	Négligeable

7.4. Paysage et patrimoine

*Phase : Trav (Travaux) et Expl. (Exploitation)

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Niveau d'enjeu	Phase	Source de l'effet	Incidence brute du projet		Atteinte résiduelle après mesures
					Présence d'installations et d'engins de chantier visibles depuis les zones périphériques au site.	Modification locale du paysage.	
Paysage	Le paysage est marqué par les grands aménagements de la vallée du Rhône. L'espace est contrasté, mêlant à la fois une ambiance industrielle et rurale. Dans ce cadre, l'intégration paysagère des infrastructures présente un enjeu fort. Le secteur d'étude est visible depuis le rive droite du canal de dérivation et les ponts de la RD4 et RD1082. Il peut également se distinguer depuis les collines à l'ouest. Les riverains du quartier « Moncey » n'ont pas de vue directe sur le zone d'étude car ce secteur se situe en contrebas de la digue du canal. Le secteur d'étude n'est concerné par aucun périmètre de protection de monument historique, site inscrit ou classé, ni par aucune zone de présomption de prescription archéologique. Un diagnostic archéologique est en cours en périphérie de la zone d'étude, toutefois, les terrains CNR, ayant fait l'objet de remblai lors de l'aménagement du canal d'amenée du Rhône, ne sont pas étudiés.	Fort	Trav.	CNR/GCA	Présence d'installations et d'engins de chantier visibles depuis les zones périphériques au site.	Faible	Faible
			Expl.	CNR/GCA	Modification locale du paysage.	Faible	Faible
Patrimoine	Le secteur d'étude n'est concerné par aucun périmètre de protection de monument historique, site inscrit ou classé, ni par aucune zone de présomption de prescription archéologique. Un diagnostic archéologique est en cours en périphérie de la zone d'étude, toutefois, les terrains CNR, ayant fait l'objet de remblai lors de l'aménagement du canal d'amenée du Rhône, ne sont pas étudiés.	Faible	Trav.	CNR/GCA	Aucun site classé ou inscrit, ni de zone de présomption archéologique dans le périmètre des travaux et des aménagements envisagés (domaine concédé à la CNR ayant fait l'objet d'un remblaiement lors de la réalisation du canal de dérivation).	Nul	Nul
			Expl.				

7.5. Milieu naturel

Thème	Diagnostic et Sensibilité	Phase	Source de l'effet	Incidence brute du projet
zone humide inventaire Avenir Autres zones humides	Aucune zone humide n'est identifiée au droit de la zone d'étude rapprochée (périmètre GCA/Quai)	Travaux	CNR/GCA	Aucun
Zonage de protection (Réserve naturelle, APPA, Parc National...)	Le projet CNR-GCA n'est pas compris dans un zonage de protection. Il se situe toutefois à environ 1,4 km de la réserve naturelle nationale de l'île de la Platière. Le site de l'île de la Platière a été désigné en 1994 comme Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)	Travaux	CNR/GCA	Pas d'incidence sur le milieu naturel d'un zonage de protection
Zonage Natura 2000	Le projet CNR-GCA n'est pas compris dans un site Natura 2000. Toutefois, la ZSC n° FR 8207749 « Milieux alluviaux et aquatiques de l'île de la Platière » et la ZPS n° FR 8212012 « Ile de la Platière » se situent sur la berge opposée du canal du Rhône à 1,2 km au nord du site d'étude.	Travaux	CNR/GCA	Pas d'incidence sur le milieu naturel d'un zonage Natura 2000
Zonages d'inventaires (ZNIIEFF de type 1 et 2, ZICO)	Le projet CNR-GCA n'est pas compris dans un site répertorié à l'inventaire ZNIIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique). Il se situe toutefois à environ 500 m de la réserve naturelle nationale de l'île de la Platière. Le site de l'île de la Platière, a été désigné en 1994 comme Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Il est situé à 1,2 km au sud de la ZNIIEFF de type II n° 2601 « Ensemble fonctionnel formé par le moyen-Rhône et ses annexes fluviales ».	Travaux	CNR/GCA	Aucun
Corridor écologique	Axe migratoire à proximité (Rhône), Continuités écologiques au niveau des boisements du site.	Travaux	CNR/GCA	Disparition des surfaces non imperméabilisées qui forment jusqu'à présent un espace perméable aux déplacements de la faune. (direct, permanent, négatif)
Présence d'espèces végétales protégées	2 Stations de Halade marine au niveau du canal du Rhône	Travaux	CNR	Risque de disparition des stations de Halade marine (2 m² au total)
Habitats naturels d'intérêt patrimonial	Peu de sèches d'intérêt communautaire Boisements sur les terrains CNR s'apparentant à des boisements d'intérêt communautaire mais n'en présentant pas les caractéristiques d'habitat	Travaux	CNR/GCA	Peu d'impact sur la ripisylve du Rhône (664 m² impactés), maintien de sa fonctionnalité. Impact sur les pelouses sèches sur environ 1,91 ha (direct, permanent, négatif)
Présence de cours d'eau	Canal du Rhône: cours d'eau classé dans l'inventaire départemental des frayères pour le blennio et le brochet (cours d'eau susceptible d'abriter des frayères)	Travaux	CNR	Risque d'aspiration des poissons au niveau des pompes à incendie. Destruction de 70 m² de frayère à phytophile au niveau de l'aménagement du canal sur le Centre canal du Rhône.
Présence d'espèces animales protégées	78 espèces animales protégées impactées par le projet après mise en place de mesures d'évitement et de réduction des impacts, dont 3 espèces à enjeux utilisant la zone (reproduction).	Travaux	CNR/GCA	Disparition de la zone de reproduction, de gainage et de transit de la plupart des espèces en l'absence de mesures compensatoires (direct, permanent, négatif) Amélioration de l'habitat des espèces fréquentant les abords de la Saïne (direct, permanent, positif)
Présence d'espèces animales non protégées mais patrimoniales	5 espèces	Travaux	CNR/GCA	Disparition de la zone de reproduction, de gainage et de transit de la plupart des espèces en l'absence de mesures compensatoires (direct, permanent, négatif) Amélioration de l'habitat des espèces fréquentant les abords de la Saïne (direct, permanent, positif)

Les impacts du projet GCA/Quai CNR sont représentés en premier lieu par la disparition de la surface de reproduction des espèces recensées in-situ.

Après mise en place de mesures d'évitement et de réduction, le projet GCA/Quai CNR impacte près de 11 ha d'habitat d'espèces : 5,3 ha de milieux semi-arbustifs, 4 mares sur 3,15 ha de milieux planniers, 2,3 ha de milieux ouverts, 3 633 m² ha de boisements, habitats favorables à la reproduction des espèces contactées in-situ.

Secondairement, le projet réduit le domaine vital des espèces recensées in-situ via la diminution des superficies d'habitat de nourrissage. La recherche des compensations porte en premier lieu sur la restitution d'habitat de reproduction, en cohérence avec le maintien d'un espace vital suffisant pour le maintien des espèces sur site. Les objectifs visés sont donc l'amélioration des habitats existants afin d'apporter une réelle plus-value aux espèces présentes dans la zone d'étude.

Effets attendus sur les espèces protégées :

Groupes d'espèces d'écologie similaire	Impact brut du projet	Espèces	Statut espèce sur site	Mesures d'évitement (pour mémoire)	Mesures qualitatives de réduction d'impact	Impact résiduel du projet GCA/Quai	Compensations in-situ	Compensations ex-situ	Ratio	Effets attendus des mesures
Corrigés des milieux semi-arbustifs	Individus : Impact direct sur les	Bruant zizi Chardonneret élégant Pouillier de Bonelli les Serin d'Al	nicheur possible nichéur possible nichéur possible nichéur possible	Habitats : MEV1 protection de la végétation en	Individus : MREDD1 : adaptation du calendrier travaux	Individus : faible risque de mortalité	Mesure d'accompagnement : MA2 : Aménagement des noues et bords de voies	MIC3 : Compensation de 13,3 ha d'habitats de reproduction :	2,5/71 (13,3 ha restitués)	Compensation d'habitat de reproduction sur une superficie d'habitat double de celle impactée.

Groupes d'espèces d'écologie similaire	Impact brut du projet	Espèces	Statut espèce sur site	Mesures d'évitement (pour mémoire)	Mesures qualitatives de réduction d'impact	Impact résiduel du projet (CCA/qual)	Compensations in-situ	Compensations ex-situ	Ratio	Effets attendus des mesures
Cortèges des boisements	Impact direct sur les individus en phase travaux	Grim perreau des jardins	nicheur possible		petite faune MRED10 : Gestion des espaces verts	Individus : Absence d'impact sur les individus d'espèces protégées.			34/11 (12.3 ha ² restitués)	Compensation d'habitat de reproduction sur une superficie d'habitat double de celle impactée, en lien avec des domaines vitaux suffisants pour le maintien des espèces visées → Augmentation des potentialités d'accueil des espèces nichant dans les milieux boisés à cavités
		Hibou petit-duc	nicheur probable							
		Mésange bleue	nicheur probable							
		Mésange charbonnière	nicheur probable							
		Pic épicéa	nicheur probable							
		Pic vert	nicheur probable							
		Sittelle torchepot	nicheur possible							
		Coucou gris	nicheur possible							
		Roitelet triple-bandeau	nicheur possible							
		Rougegorge familier	nicheur possible							
		Fauvette à tête noire	nicheur probable							
		Lerlot d'Europe	nicheur probable							
		Mésange à longue queue	nicheur probable							
		Pinson des arbres	nicheur probable							
		Pouillot véloce	nicheur probable							
broussailles proches de l'eau	Impact direct sur les individus en phase travaux	Barbastelle	nourrisage	Habitats : MEV1 - protection de la végétation en limite des zones de travaux Espèces : MEV2 - évitement de la hulte de Castor	Individus : MEV1 - adaptation du calendrier travaux MRED5 : limitation d'introduction et de dissémination des espèces invasives MRED9 : clôtures perméables à la petite faune MRED10 : Gestion des espaces verts	Individus : Destruction de 3633 m ² d'habitats de reproduction		MCA : Compensation de 12.3 ha d'habitat de nidification : - 2.3 ha « Bois Sablons » (boisement à cavité) - 1.7 ha confluence st Rambert (boisement à cavité) - 7.3 secteur Dolon	Compensation d'habitat de reproduction et de nourrissage sur une superficie d'habitat double à celle impactée, en lien avec des domaines vitaux suffisants pour le maintien des espèces visées Maintien des potentialités d'accueil des espèces nichant et/ou se nourrissant dans les milieux boisés	
		Mésange de Ceston	nourrisage							
		Murin de Daubenton	nourrisage							
		Murin de Matterer	nourrisage							
		Noctule commune	nourrisage							
		Noctule de Leisler	nourrisage							
		Oreillard méridional (gris)	nourrisage							
		Oreillard septentrional (roux)	nourrisage							
		Pipistrelle commune	nourrisage							
		Pipistrelle de Kuhl	nourrisage							
		Pipistrelle de Nathusius	nourrisage							
		Pipistrelle soprane	nourrisage							
		Sérotine commune	nourrisage							
		Sérotine nocturne	nourrisage							
		Vespère de Savi	nourrisage							
Ripisylve du Canal du Rhône	664 m ² de ripisylve (70 m de ripisylve)	Couleuvre à collier	reproduction	Habitats : MEV1 - protection de la végétation en limite des zones de travaux Espèces : MEV2 - évitement de la hulte de Castor	Individus : MEV1 - adaptation du calendrier travaux MRED5 : limitation d'introduction et de dissémination des espèces invasives MRED6 : Gestion des invasives et confortement de la ripisylve MRED7 : Limitation et modulation de l'éclairage	Individus : Absence d'impact sur les individus d'espèces protégées. Habitats : Destruction de 664 m ² d'habitats de reproduction	MCA : Création de 426 m ² de ripisylve	4.2/1	Compensation d'habitat de reproduction et de nourrissage sur une superficie d'habitat quadruple à celle impactée, en lien avec des domaines vitaux suffisants pour le maintien des espèces visées	
		Bergeronnette des ruisseaux	nicheur possible							
		Coucou gris	nicheur possible							
		Grimperau des jardins	nicheur possible							
		Pouillot de Bonelli	nicheur possible							
		Roitelet triple-bandeau	nicheur possible							
		Rougegorge familier	nicheur possible							
		Sittelle torchepot	nicheur possible							
		Fauvette à tête noire	nicheur probable							
		Lerlot d'Europe	nicheur probable							
		Mésange à longue queue	nicheur probable							
		Mésange bleue	nicheur probable							
		Mésange charbonnière	nicheur probable							
		Pic épicéa	nicheur probable							
		Pic vert	nicheur probable							
Pinson des arbres	nicheur probable									



Plan de gestion de l'impact environnemental - Site de production de biogaz - Région de la Vallée de la Saône



Groupes d'espèces d'écologie similaire	Impact brut du projet	Espèces	Statut espèce sur site	Mesures d'évitement (pour référence)	Mesures qualitatives de réduction d'impact	Impact résiduel du projet GCA/qual	Compensations in-situ	Compensations ex-situ	Ratio	Effets attendus des mesures
		Pouillot véloce	richeur probable							
		Caster d'Europe	nourissage							
		Martin-pêcheur d'Europe	nourissage							
		Noctule commune	nourissage							
		Noctule de Leisler	nourissage							
		Oreillard sy	nourissage							
		Pipitrelle commune	nourissage							
		Pipitrelle de Kuhl	nourissage							
		Pipitrelle de Nathusius	nourissage							
		Pipitrelle soprane	nourissage							
		Huppe fasciée	de passage							
		Loutre	de passage							
		Alouette garretre	de passage							
		Chevalier culblanc	de passage							
		Cygne tuberculé	de passage							
		Goéland cendré	de passage							
		Goéland leucophtée	de passage							
		Grand Cormoran	de passage							

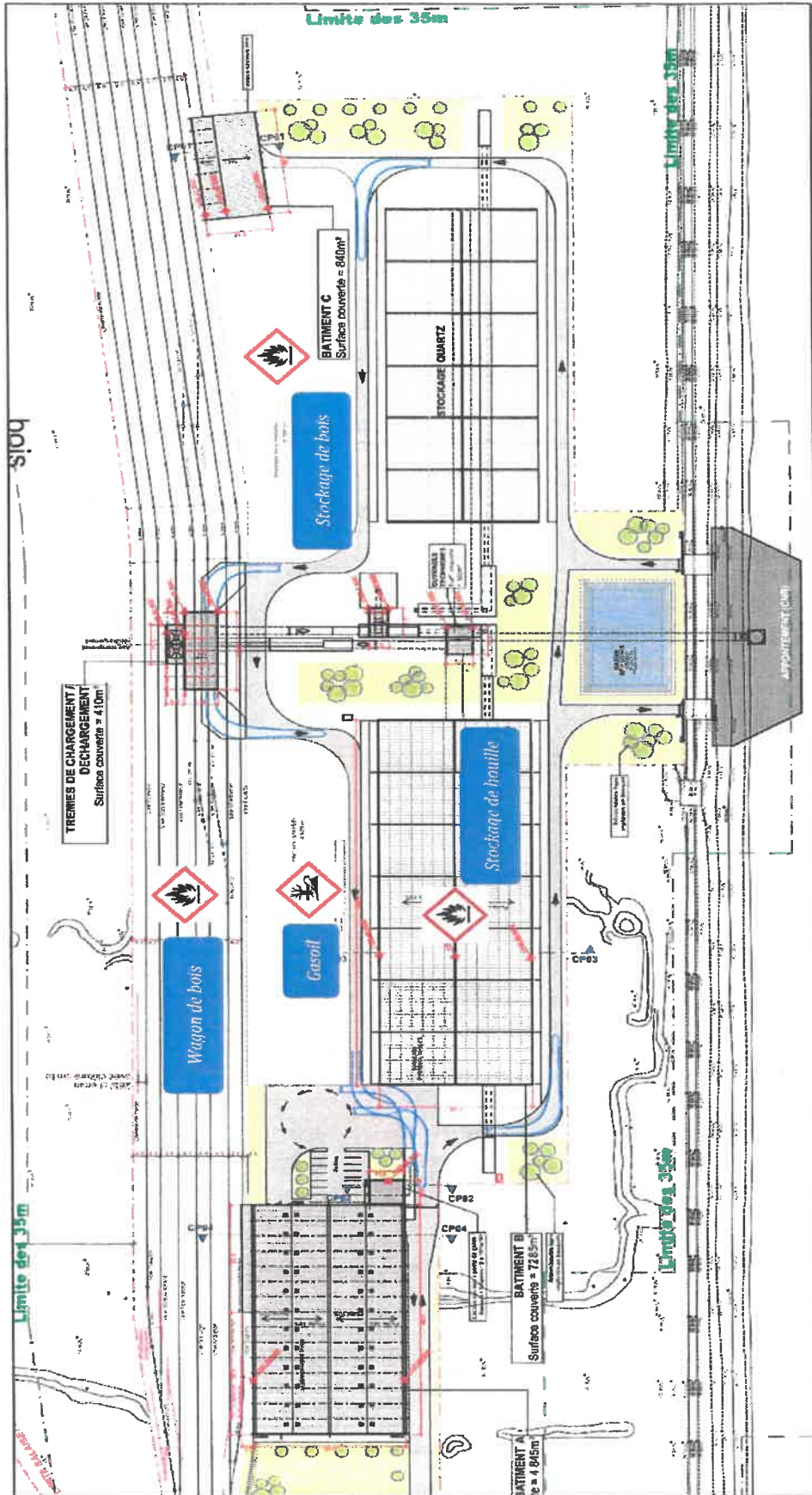
CHAPITRE 5 : LA SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE DANGERS

5-1 ANALYSE DES RISQUES

Suite à l'analyse préliminaire des risques il ressort que les événements indésirables majeurs étant susceptibles de conduire à des effets notables dans l'environnement du site sont les suivants

Phénomènes dangereux associés	N° PhD	Type d'effet à étudier
Incendie de houille	PhD n°1	Incendie
Dispersion des fumées toxiques issue d'un incendie de houille et opacité des fumées	PhD n°2	Toxique
Incendie stockage de bois broyés et brut	PhD n°3	Incendie
Incendie stockage de bois (planches/bois broyés) sur train	PhD n°4	Incendie

La localisation des phénomènes dangereux est reportée sur le plan suivant :



5-2 EVALUATION DES PHENOMENES DANGEREUX

- PhD n°1 : Incendie sur le stockage de houille

Les résultats des modélisations : Les distances atteintes par les flux d'un incendie du stockage de houille sont les suivant :

Paroi	Nord	Est	Sud	Ouest
3 kW/m ²	15 m	29 m	15 m	29 m
5 kW/m ²	5 m	14,5 m	5 m	14,5 m
8 kW/m ²	Non atteint	Non atteint	Non atteint	Non atteint

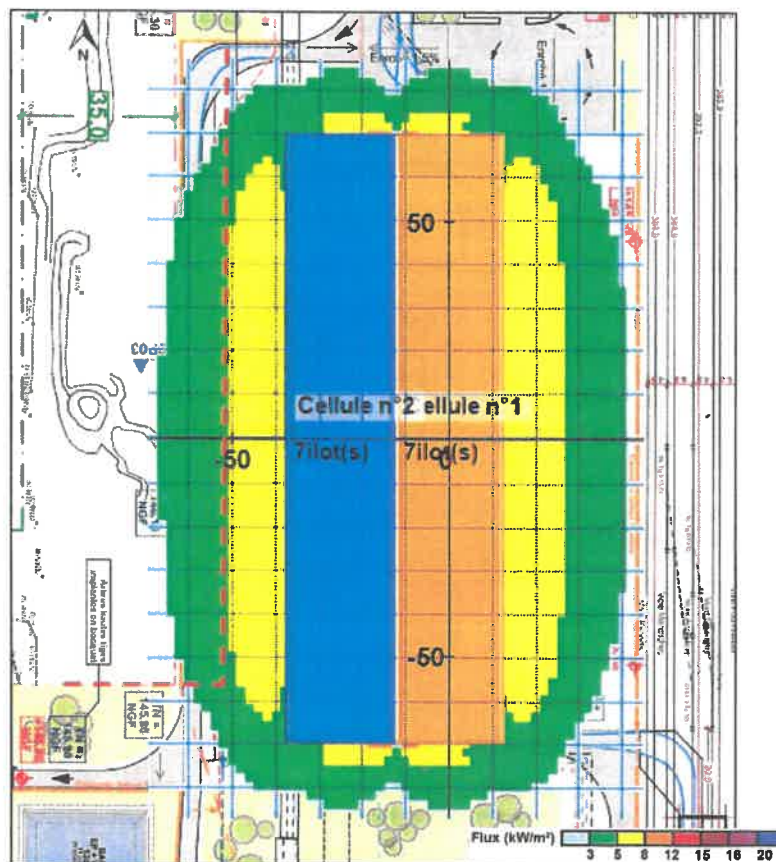


Figure 3 : Représentation graphique des flux thermiques – stockage de houille

Les flux 3 kW/m² associées aux effets irréversibles sortent des limites d'exploitation à l'ouest et impactent les berges du canal du Rhône.

Les flux de 5 kW/m² et 8 kW/m² sont contenus au sein des limites de propriétés. Aucun effet dominos n'est observé (absence de flux 8 kW/m²) sur le site.

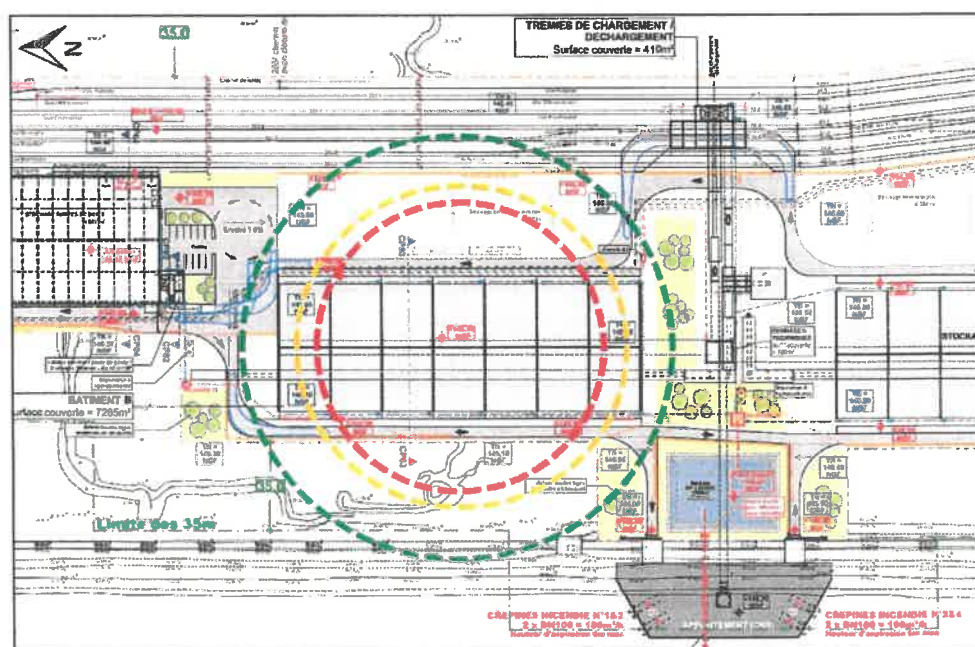
- **PhD n°2 : Emissions de fumées toxiques en cas d'incendie sur le stockage de houille – Incendie généralisé**

Produit	Formule chimique	Masse en kg
Houille	$C_6H_{10}O_5NS$	1 960 000 kg

La répartition massique des atomes des produits composant le stockage, et susceptible de se recomposer en gaz toxique est la suivante

Atomes composant le stockage	Masse en kg
C	678 462 kg
H	94 231 kg
O	753 846 kg
N	131 923 kg
S	301 538 kg
TOTAL	1 960 000kg

Les résultats des modélisations : La représentation graphique de la dispersion des fumées toxiques à 1,5 m de hauteur est présentée ci-après :



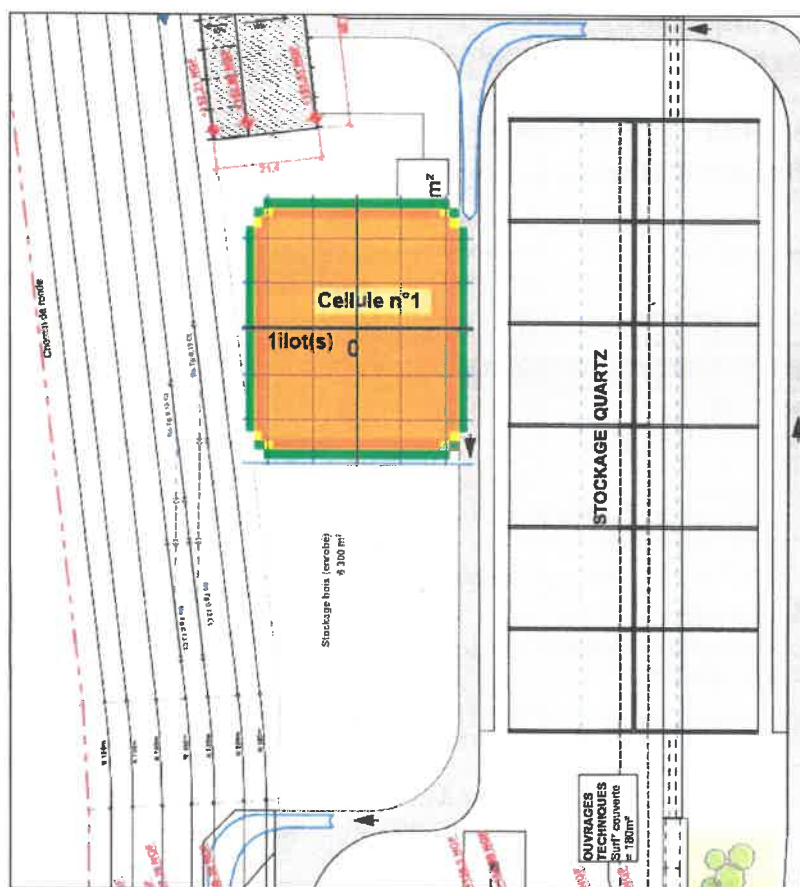
SELS SEI SEI

- **PhD n°3 : Incendie sur le stockage de bois brut et de bois non broyés**

Les résultats des modélisations stockage de bois non broyés sont les suivants

	Stockage de bois non broyés			
Paroi	Nord	Est	Sud	Ouest
3kW/m ²	4,4 m	4,4 m	4,4 m	4,4 m
5kW/m ²	2,6 m	2,6 m	2,6 m	2,6 m
8kW/m ²	2,4 m	2,4 m	2,4 m	2,4 m

La représentation graphique des flux émis en cas d'incendie sur le stock de bois non broyés est illustrée sur le plan ci-dessous.



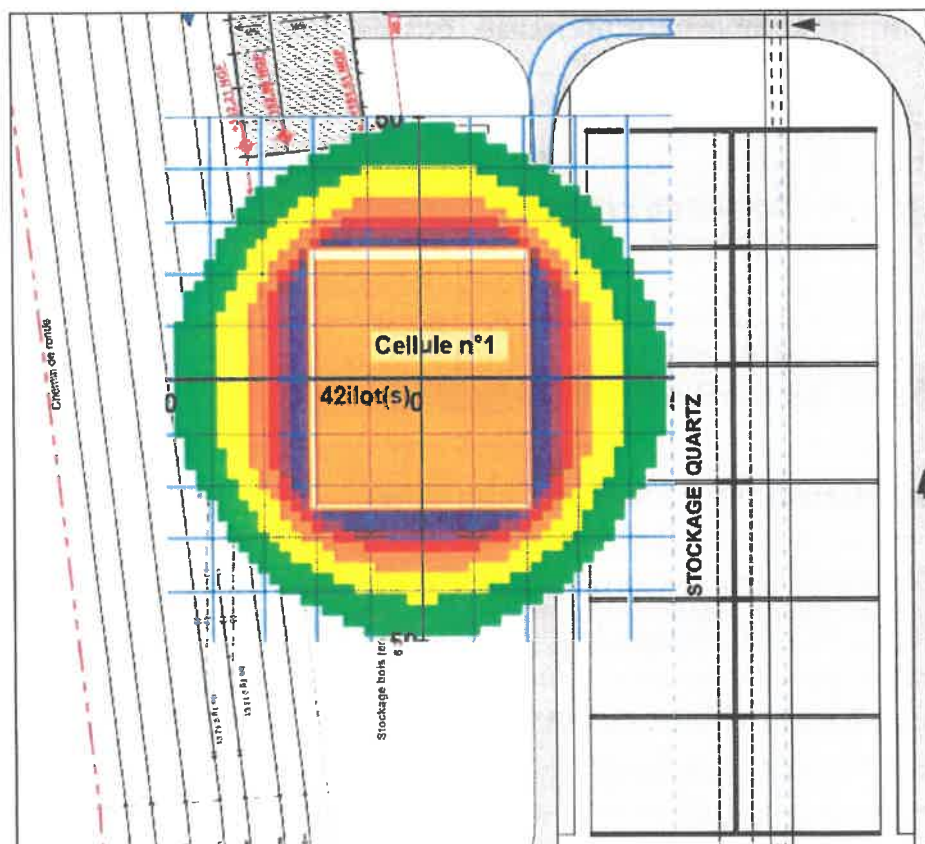
L'ensemble des flux est contenu au sein des limites de propriété. Aucun effet domino n'est observé.

- **PhD n°3 : Incendie sur le stockage de bois brut et de bois broyés**

Les résultats des modélisations stockage de bois broyés sont les suivants

	Stockage de bois non broyés			
Paroi	Nord	Est	Sud	Ouest
3kW/m ²	23,7 m	26,3 m	23,7 m	26,3 m
5kW/m ²	18,4 m	17,5 m	18,4	17,5 m
8kW/m ²	11,4 m	11,4m	11,4 m	11,4 m

La représentation graphique des flux émis en cas d'incendie sur le stock de bois broyés est illustrée sur le plan ci-dessous.



L'ensemble des flux est contenu au sein des limites de propriété. Le flux 8 kW/m² relatif aux effets dominos n'impact aucun autre stockage de matière combustible. Le risque est donc bien maîtrisé.

PhD n°4 : Incendie sur un train de bois planches ou train de bois broyés

Les résultats de modélisations d'un train de 36 wagons sont les suivants

Paroi	Stockage bois wagon			
	Nord	Est	Sud	Ouest
3kW/m ²	5 m	5 m	5 m	5 m
5kW/m ²	Non atteint	Non atteint	Non atteint	Non atteint
8kW/m ²	Non atteint	Non atteint	Non atteint	Non atteint

La représentation graphique ne matérialise pas de flux thermique en dehors du Wagon.

L'incendie du train ne génère aucun effet hors site. La voie de chemin de fer est située à 10 mètres des limites de propriété.

5-3 CONCLUSION DE L'ETUDE DE DANGERS

L'étude de dangers réalisée permet de déterminer :

- Que le scénario d'accident susceptible d'avoir des effets au-delà des limites du site est le scénario d'incendie du stockage de houille :
 - Concernant les effets thermiques, les effets létaux restent contenus sur le site mais des effets irréversibles impactent les berges du Rhône sur 12 m environ : la zone potentiellement impactée correspond aux espaces verts bordant le canal du Rhône (berges)
 - Concernant les effets toxiques, les effets létaux et irréversibles sortent du site à l'ouest et impactent les berges sur 60 m (SELS) et 84 m (SEI) ; la zone potentiellement impactée correspond aux espaces verts bordant le canal du Rhône (berges).

- Que dans le cas d'un incendie sur le stockage « de bois », aucun effet létal ou irréversible n'est à craindre au-delà des limites de propriété du site, qu'aucun effet létal ou irréversible n'est à craindre lors de la dispersion des fumées d'incendie.

L'étude de dangers a permis de positionner le scénario d'accident majeur « incendie de la cellule de produits combustibles non dangereux » selon les critères suivants :

Gravité de conséquences sur les personnes exposées	Probabilité (sens croissant de E à A)				
	E <10 ⁻⁵	D [10 ⁻⁴ -10 ⁻⁵]	C [10 ⁻³ -10 ⁻⁴]	B [10 ⁻² -10 ⁻³]	A > 10 ⁻²
Désastreux	Yellow	Red	Red	Red	Red
Catastrophique	Yellow	Yellow	Red	Red	Red
Important	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Red
Sérieux	Green	Green	Dispersion des fumées associées à un incendie sur le stockage de houille	Yellow	Red
Modéré	Green	Green	Incendie Stockage de houille	Green	Yellow

Enfin, l'étude de dangers s'est attachée à présenter les mesures prévues tant du point de vue organisationnel que du point de vue de l'intervention : interdiction de fumer, procédure de permis de feu, détection d'incendie, sprinklage, poteaux incendie...

CHAPITRE 6 : ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

6-1 L'ARRETE PREFECTORAL N°DDPP-IC-2019-10-17 PORTANT OUVERTURE DE L'ENQUETE

L'arrêté Préfectoral du 24 octobre 2019, portant ouverture d'une enquête publique, a été établi par la Préfecture de l'Isère. Il porte sur :

- Une demande **d'autorisation environnementale** au titres du code de l'environnement (installation classée pour la protection de l'environnement et IOTA) portée par la société RHONAPORT (GCA).
- Une demande **d'autorisation de travaux** instruite au titre de l'article R.521-40 du code de l'énergie portée par CNR.
- Une demande **d'avenant au cahier des charges spécial du site portuaire** de SALAISE-SABLONS en application du des décrets n°69-140 du 6 février 1969 et n°71-827 du 1^{er} octobre 1971, portée par la CNR.
- Une demande **de permis de construire** au titre du code de l'urbanisme, portée par RHONAPORT.

Ces quatre demandes font l'objet d'une enquête unique en application de l'article L.181-10 du code de l'environnement.

• **Date de l'enquête publique**

Les demandes présentées par la société RHONALPORT et par CNR font l'objet d'une enquête publique unique d'une durée de 31 jours à compter du lundi 18 novembre 2019 au mercredi 18 décembre 2019 à 17 heures.

• **Le rayon d'affichage**

Le rayon d'affichage relatif à l'instruction de la demande d'autorisation environnementale pour le dossier RHONAPORT est **fixé à 1 kilomètre par la rubrique 4801** de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

• Désignation du commissaire enquêteur

J'ai été désigné (décision N°E19000360/38 du 18 octobre 2019), par le Président du Tribunal Administratif de Grenoble (TAG) en qualité de commissaire enquêteur.

• Les permanences

Mairies	Dates
SABLONS	<ul style="list-style-type: none">• Lundi 18 novembre 2019 de 9 heures à 12 heures• Jeudi 5 décembre 2019 de 14 heures à 17 heures• Mercredi 18 décembre 2019 de 14 heures à 17 heures
SALAISE SUR SANNE	<ul style="list-style-type: none">• Mardi 26 novembre 2019 de 9 heures à 12 heures• Jeudi 12 décembre de 14 heures à 17 heures

• Les mesures de publicité

Des affiches annonçant l'enquête publique unique ont été apposées, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, soit le jeudi 31 octobre 2019, par les soins des maires, en mairies de SABLONS et de SALAISE SUR SANNE et dans le voisinage des installations projetées, de manière à assurer une bonne information du public.

Il a été également procédé à un affichage sur le territoire de la commune de CHANAS, ainsi qu'au siège de la Communauté de Communes Entre Bièvre et Rhône.

Le responsable des projets a opposé, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique, 2 affiches (format A2) visibles et lisibles sur les lieux et au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés.

Cet avis d'enquête publique a été en outre inséré par les soins du Préfet de l'Isère et aux frais des exploitants, en caractères apparents, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département de l'Isère, quinze jours au moins avant le début de l'enquête

publique unique et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, en vue de l'information du public.

Département	Journaux	Dates de parution
Isère	Le Dauphiné Libéré	Mercredi 30 octobre 2019 + rappel 22 novembre
	Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné	Vendredi 01 novembre 2019 + rappel 22 novembre

6-2 SYNTHÈSE DES RENCONTRES AVEC LES AUTORITÉS PENDANT LA DURÉE DE L'ENQUÊTE

- **Rencontres avec la DDPP (Direction Départementale de la protection des Populations)**

Dates	Personnes rencontrées	Les questions abordées
23 octobre 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Madame REVOL Catherine • Madame SCHWARZ Annick 	<ul style="list-style-type: none"> • Discussion générale sur le projet • Préparation de l'Arrêté • Préfectoral : l'enquête publique (dates enquête - lieux - Les permanences - les affichages en mairie - les publications dans la presse de l'Isère (Dauphiné Libéré et les Affiches de Grenoble et du Dauphiné) • Paraphe des deux dossiers d'enquête et des deux registres d'enquête mis à la disposition du public en mairies de Sablons et de Salaise-sur-Sanne • Remise des dossiers au commissaire
28 janvier 2020		<ul style="list-style-type: none"> • Remise des rapports et des registres d'enquête, par le commissaire enquêteur, à la Préfecture de l'Isère (DDPP) et au (TAG)

- **Rencontres avec les autorités du projet à la demande du commissaire enquête**

Dates	Personnes rencontrées	Les questions abordées
12 novembre 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Monsieur FARINA Jérôme (Responsable du projet CNR) • Monsieur PAMART Olivier (Responsable du projet RHONAPORT : GCA) • Madame FORCHERON Amélie (Aménagement , Développement, des sites industriels et portuaires) • Monsieur DUFOUR Christian (RHONAPORT) • Monsieur COGNARD Yann (CNR) • Monsieur ROSSELIN Jean-Christophe (Isère Aménagement) • Monsieur GOSMAT Patrice (EAD Architecte) 	<p>Visite des lieux du projet</p> <p>Présentation des projets CNR (Dossier d'autorisation d'exécution des travaux et dossier de demande d'avenant)</p> <p>Présentation des projets RHONAPORT (Dossier de demande d'autorisation environnementale et demande de permis de construire)</p> <p>Echanges très fructueux avec l'ensemble des participants</p>
3 décembre 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Madame ISSARTEL Emmanuelle (Chef du pôle Police de l'Eau et Hydroélectricité de la DREAL) • Madame ALLEMAND Béatrice (Instruction du dossier DREAL) 	Présentation du dossier INSPIRA et plus précisément de la demande d'autorisation de travaux pour CNR
5 décembre 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Madame CHATAIN (Responsable du service Urbanisme à la Communauté de Commune Bièvre et Rhône) 	Instruction du dossier de Permis de construire
12 décembre 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Monsieur DAON Directeur INSPIRA et du développement économique de la communauté de commune) 	Présentation du dossier INSPIRA et de l'intérêt portée par la communauté de Communes Entre Bièvre et Rhône
26 décembre 2019		Remise du procès verbal du commissaire enquêteur à RHONAPORT et CNR
09 janvier 2020		Mémoire en réponse remis Au commissaire

- **Rencontres avec les élus concernés par le projet à la demande du commissaire enquêteur**

Dates	Personnes rencontrées	Les questions abordées
13 novembre 2019	<ul style="list-style-type: none"> ● Monsieur ALEXANDRE Pierre (Conseiller délégué, chargé de l'urbanisme et du développement économique de Sablons) ● Madame DI BIN Roberte (maire de la commune de Sablons) 	« SABLONS est une île qui doit assumer le fort développement industriel de la ZAC INSPIRA mais rester un village »
18 septembre 2019	<ul style="list-style-type: none"> ● Monsieur ALEXANDRE Pierre (Conseiller délégué, chargé de l'urbanisme et du développement économique de Sablons) ● Madame DI BIN Roberte (maire de la commune de Sablons) ● Monsieur THOMAS Claudius (1^{er} adjoint) 	Incidence du projet sur la commune
12 Décembre 2019	<ul style="list-style-type: none"> ● Monsieur VIAL Gilles (maire de la commune de Salaise-sur-Sanne) ● Madame DELOCHE (Chef du service Urbanisme à Salais-sur-Sanne) 	<p>SALAISE SUR SANNE et l'incidence du projet de la commune (agriculture, habitats, économie, zones naturelles...</p> <p>8 sites SEVESO sur la commune et la satisfaction que le projet ne soit pas classé Seveso</p>

6-3 PARTICIPATION DU PUBLIC A L'ENQUETE PUBLIQUE

PARTICIPATION COMPTABLE DU PUBLIC

5 permanences ont été effectuées (3 à SABLONS, 2 à SALAISE SUR SANNE).

La participation du public a été la suivante :

	Bilan total	contributions déposées
Nombre de visiteurs rencontré au cours des Permanences	5	3
Nombre de visiteurs, hors permanences, ayant Inscrits une contribution sur les registres d'enquête	3	2
Nombre de personnes ayant envoyés une contribution, par courrier, au commissaire enquêteur	4	4
TOTAL	12	9

LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

Contribution 1

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



Le Président

Monsieur Georges GUERNET
Commissaire enquêteur

cdpp-observations-ic@isera.gouv.fr

Nos réf. : DT19 10292 L105806

Le Conseil régional, le **17 DEC. 2019**

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Une enquête publique unique est ouverte du 18 novembre au 18 décembre 2019 sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons concernant quatre demandes d'autorisation formées par la Compagnie Nationale du Rhône et la société Rhônaport (filiale du Groupe Charles André) pour l'exploitation d'une plateforme de stockage multimodale sur le domaine public fluvial et la réalisation de différents travaux d'aménagement pour desservir cette plateforme (construction d'un quai d'une desserte ferroviaire et d'un accès routier).

Je souhaite, par la présente, apporter la contribution de la Région Auvergne-Rhône-Alpes à cette enquête publique et souligner le rôle de cette future plateforme en faveur de l'intermodalité des marchandises à l'échelle régionale et de la réduction de l'empreinte carbone des transports qui en découle.

La société Rhônaport entend en effet acheminer près de 600 000 tonnes de matières premières par voies ferroviaire et fluviale sur cette plateforme logistique vrac, pour les éclater ensuite vers différentes usines métallurgiques situées dans les Alpes. Cette réexpédition se ferait par voie ferroviaire pour les usines embranchées et par route pour la seule usine non embranchée (de l'ordre de 20 camions par jour, aujourd'hui opérés depuis Solaise). Les produits finis pourraient, dans un second temps, revenir sur Sablons en train (50 à 80 000 tonnes par an) pour empotage en conteneurs et bigs bage puis expédition finale en trains (60 %), barges (30 %) et camions (10 %). Ce plan de transport exemplaire permettrait d'éviter 3 000 poids lourds sur les routes de la région chaque année. Il va dans le sens d'une décongestion et d'une dépollution de l'axe rhodanien mais aussi des vallées alpines, particulièrement sensibles.

www.auvergnerhonealpes.fr

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Lyon
1 Esplanade François Mitterrand
CS 20033 - 69259 Lyon Cedex 2
Tél. 04 26 73 40 00 Fax. 04 26 73 42 18

Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes
Clermont-Ferrand
59 Boulevard Léon Jouhaux - CS 80706
63050 Clermont-Ferrand Cedex 2
Tél. 04 73 31 65 65

Le projet soumis à enquête est exemplaire à bien d'autres égards sur le plan environnemental, puisque l'entreprise privilégiera des motorisations de camion au GNV pour limiter encore davantage les émissions de polluants atmosphériques. Elle mettra en place des bandes transporteuses capotées et brumisées et stockera les matières dans des box et des bâtiments fermés pour éviter les poussières. Des panneaux photovoltaïques seront installés en toiture et il n'y aura pas de prélèvement d'eau dans la nappe.

Il s'inscrit ainsi en parfaite cohérence avec les orientations de développement de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, portées conjointement par CNR et le Syndicat mixte INSPIRA, dont la Région Auvergne-Rhône-Alpes est membre aux côtés du Département de l'Isère et de la Communauté de communes Entre Bièvre et Rhône. La multimodalité est en effet au cœur des activités privilégiées sur la zone.

Cette future plateforme logistique vrac est de nature à accélérer le développement du site, qui prévoit également l'installation à moyen terme d'un chantier de transport combiné trimodal inscrit au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET, Objectif stratégique 5.5). Avec la saturation prévisible des terminaux à conteneurs du Port de Lyon, INSPIRA est en effet amenée à jouer un rôle majeur dans le système intermodal fret d'Auvergne-Rhône-Alpes. Salaise est déjà le deuxième port du bassin Rhône-Saône, avec 570 000 tonnes transportées par le fleuve en 2018 par l'ensemble des entreprises implantées en bord voie d'eau. Le projet du Groupe Charles André contribuera à améliorer encore ces performances et favorisera le développement à terme d'escales fluviales commerciales sur INSPIRA.

Pour toutes ces raisons, je souhaite apporter mon plus vif soutien au projet de la société Rhônaport et de CNR. Notre région doit pouvoir bénéficier d'un équipement multimodal de cette envergure, conçu dans un souci de préservation des ressources, pour s'inscrire dans une véritable transition écologique et relever les défis économiques d'aujourd'hui et de demain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Laurent WAUQUIEZ

Contribution 2



**Monsieur Georges
GUERNET
Commissaire
Enquêteur**

Salaise sur Sanne, le 12 décembre 2019

Monsieur le Commissaire-Enquêteur

INSPIRA, espace industriel responsable et multimodal, a pour objectifs d'accueillir des activités économiques, de favoriser l'usage du fleuve et du rail et d'intégrer les fondamentaux du développement durable : Environnement – Social – Economie. Les projets soumis actuellement à enquête publique se situent au sein du périmètre INSPIRA. J'ai l'honneur de vous adresser la contribution du Syndicat Mixte.

L'inauguration du Canal du Rhône en 1977 a permis de rendre navigable le Rhône et la construction de l'Usine Hydro-électrique de Sablons. Ces réalisations sont encore pleinement d'actualité.

Tout d'abord, le recours à l'énergie décarbonnée, c'est une réalité du projet Rhonaport qui a fait le choix d'une couverture photovoltaïque complète de ses bâtiments.

Ensuite, les aménagements du Rhône pour sa navigation permettent aujourd'hui d'accueillir un trafic fluvial qui peut être multiplié par 4. Le projet Rhonaport vise le transport de matières premières pour l'industrie par le fleuve puis le rail. Dans une période où chacun recherche les meilleures solutions de lutte contre le réchauffement climatique, ce recours massif au fluvial et au ferroviaire est exemplaire.

Les quelques poids lourds supplémentaires doivent être analysés par l'impact du projet sur la Vallée du Rhône. Aucun habitant ne peut se plaindre de la baisse des poids lourds sur les autoroutes de la région.

Ces deux éléments indiquent sans équivoque l'intérêt du projet Rhonaport.

Le dossier de demande d'exécution de travaux et la demande d'avenant au cahier des charges de la concession CNR permettent de réaliser des équipements qui confortent les activités du Port de Salaise, inauguré en 1983. Ainsi, il devient réaliste de parler de changement de pratiques dans le transport de marchandises grâce à des services de haut niveau.



Vous comprendrez toute l'attention que le Syndicat Mixte a porté au projet Rhonaport depuis 2016 en prenant le soin d'accompagner un investisseur sur le territoire qui répond aux enjeux environnementaux d'aujourd'hui et de demain.

En le présentant aux acteurs socio-économiques en mars dernier, c'est une véritable adhésion qui s'est dessinée.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à ma contribution, je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Jean-Pierre BARBIER
Président,



Président du Conseil Départemental de l'Isère



Imprimé par REVOL Catherine - DDPP 38/1C

Sujet : [INTERNET] A l'attention de M Guerret - commissaire enquêteur
De : > Vincent daon (par Internet) <Vincent.daon@espace-inspira.fr>
Date : 16/12/2019 16:56
Pour : "ddpp-observations-ic@isere.gouv.fr" <ddpp-observations-ic@isere.gouv.fr>

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique en cours portant sur la demande d'exploitation d'une plateforme de stockage multimodale par la société RHONAPORT (Groupe Charles André) et de réalisation de travaux d'aménagement d'un quai, d'une desserte ferroviaire et d'un accès routier par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) dans le cadre de cette plateforme, je vous prie de trouver, ci-jointe, la contribution de Jean-Pierre BARBIER, Président du Syndicat Mixte INSPIRA.

Sincères salutations,

Vincent DAÛN
Directeur



Syndicat Mixte de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons
311, Rue
GPS : 45° 20' 11 N, 4° 47' 45 E.

www.espace-inspira.fr

7 · vincent.daon@espace-inspira.fr

Pièces jointes :

courrier commissaire enqueteur.pdf

63,0 Ko

CONTRIBUTION 3 du 16 décembre 2019

Nicole et Pierre ALEXANDRE
40 quai du Rhône
Sablons 38550

ENQUETE PUBLIQUE RHONAPORT / CNR

On a pu lire dans la presse que le fer de lance de la fabrication de silicium en France, le groupe FerroPem, notamment implanté en Savoie pâtit de la crise du silicium, matière première dont elle produit près de 30.000 tonnes par an. L'effondrement du cours du silicium, qui entre dans la fabrication du silicone et des panneaux solaires, a précipité la mise au chômage technique partiel de salariés.

L'aménagement mis à l'enquête publique par le groupe Charles André et la CNR est justement prévu pour accueillir le groupe FerroPem et notamment l'arrivée des matières premières : silice, charbon lavé et bois

Si on croit les syndicats de cette entreprise la mise au chômage technique partiel des salariés proviennent de difficultés de la trésorerie du groupe suite à des choix peut être hasardeux, mais certainement aussi d'une concurrence déloyale du silicium chinois, beaucoup plus taxé aux États-Unis qu'en Europe et le coût fluctuant de l'électricité pour cette industrie très énergivore.

Quelle que soit l'origine des difficultés momentanées du groupe on ne peut que souhaiter le développement en Europe d'une indépendance vis-à-vis des matières premières qui rentrent dans la composition des panneaux solaires à un moment où les besoins en énergie de substitution vont devenir impératifs.

L'installation sur la zone INSPIRA d'un aménagement qui n'est pas SEVESO et dont l'activité principale sera de faire du transfert de la voie d'eau vers la voie ferrée ne peut qu'être qu'encouragée.

Espérons que la couverture photovoltaïque des zones de stockage ne soit pas de fabrication chinoise !.



CONTRIBUTION 4 du 18 décembre 2019

Enquête publique RHONAPORT. Décembre 2019.

Association Sauvons Notre Futur. Sablons.

Notre association de Défense de l'Environnement basée à Sablons existe depuis 14 ans. Nous rappelons que nous avons lancé une pétition pour un moratoire sur le projet INSPIRA : elle a reçu à ce jour l'appui de 11 836 contributeurs.

INSPIRA met en avant la multi modalité, le seul intérêt réel du projet. Rhonaport est la principale installation qui va dans ce sens, pourtant son impact sur le trafic routier est loin d'être négligeable (56 Poids lourds supplémentaires par jour sur la RD51).

L'aggravation du bilan carbone sur le secteur est loin de répondre à la volonté affichée de la France d'améliorer ce bilan dès aujourd'hui. Pour pallier à l'augmentation du trafic, il est fait allusion à un nouvel échangeur sur l'A7 : ceci n'aurait pas d'impact sur les problèmes d'accès à proximité de la plateforme ; quant au nouveau pont sur le Rhône, c'est un rêve depuis 40 ans.

Si le présent projet se réalise, il sera impératif de mettre à jour l'étude d'impact de l'ensemble INSPIRA.

Nous nous posons des questions sur la pérennité du projet Rhonaport dans la mesure où le principal client de l'entreprise est actuellement en difficulté en raison de la concurrence acharnée de la Chine sur ce créneau. Si ces difficultés s'aggravaient, quelles seraient les orientations nouvelles prises par l'entreprise ?

Si le risque d'inondation lié à la Sanne est faible, il pose tout de même problème pour l'approvisionnement ferroviaire du site puisque les voies ferrées sont, elles, impactées par ce risque.

Les risques d'accident sont évoqués, mais quid de l'éclatement accidentel lors des manipulations des Big bag de fumée de silice : quel impact de la diffusion dans l'air des micro particules et nano particules ?

Il devient choquant de parler encore de « couloirs écologiques », de respect de l'environnement, dans un secteur où l'ensemble des aménagements a d'ores et déjà détruit ce qui reste de nature. Ce n'est pas la plantation de quelques arbres (louable en soi) qui améliorera l'état de ce qui reste de milieu naturel.

Jean-Claude Girardin

Le 18 Décembre 2019

Président de Sauvons Notre Futur

CONTRIBUTION 5

Imprimé par REVOL Catherine - DDPP 38/IC

Sujet : [INTERNET]

De : > vivreicienv . (par Internet) <vivreicienvironnement@gmail.com>

Date : 17/12/2019 17:33

Pour : ddpp-observations-ic@isere.gouv.fr

Bonjour,

Dans le Mémoire en réponse à l'avis du CGEDD (page8 – septembre 2019), nous pouvons lire que :

« Concernant les produits finis le projet prévoit 50 000 tonnes en entrées dont 35 000 tonnes par le fer et 15 000 tonnes par la route ainsi que 50 000 tonnes en sorties dont la totalité sortira en train. Ces chiffres seront stables dans le temps une fois que le site sera en exploitation dans la mesure où il correspond à 90% de la capacité des usines du groupe Ferropem, client de l'entreprise GCA ».

Le projet Rhonaport semble donc essentiellement dédié à un client quasi-unique (90 %). Or ce client FERROPEM rencontre actuellement de très gros problèmes liés à la crise mondiale du silicium (cf. article FR3 Auvergne Rhône-Alpes du 10/10/2019), problèmes qui vont entraîner un chômage partiel de 60 des 150 salariés jusqu'en avril 2020. Le mode ferroviaire inutilisé se transformera en trafic routier pour rentabiliser l'installation par le Groupe Charles André.

De plus, on sait que de telles implantations se traduisent toujours par une hausse importante du trafic routier dans un périmètre de 20 km autour de la zone. Ainsi (page 8 des conclusions de l'enquête publique INSPIRA – juillet 2018) :

« Toute augmentation de marchandises transportées par fer ou par voie fluviale se traduit en grande part par une augmentation de camions sur les routes, y compris sur des petites distances mais ce qui ne change rien pour la population riveraine, comme cela a été confirmé à la commission par la CNR : « L'offre trimodale permet d'éviter des PL sur des routes sur de longues distances, elle n'empêche pas le recours au mode routier pour le pré et post acheminement sur des distances plus courtes, qui varient selon la nature des marchandises (ex : pour une centrale à béton, de l'ordre de 20 km) ».

Il est donc légitime de sérieusement remettre en cause le bien-fondé de l'installation de cette plateforme de stockage multimodale sur la commune de Sablons, telle qu'elle est actuellement imaginée, sous peine d'une explosion du nombre de poids lourds sur les axes routiers du secteurs déjà surchargés, avec toutes les conséquences environnementales et sociales liées : pollution atmosphérique, nuisances sonores, réseau routier saturés, etc ...

Georges MONTAGNE, pour l'association VIVRE.

.....
cf. article FR3 Auvergne Rhône-Alpes du 10/10/2019

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/auvergne-rhone-alpes/savoie/crise-ferropem-savoie-reunion-bercy-cvoquer-avenir-usine-1734427.html>

Fer de lance de la fabrication de silicium, le groupe FerroPem, notamment implanté à Montricher-Albanne et La Léchère en Savoie, est impacté par une crise mondiale. Une partie des salariés vont être mis au chômage partiel, une réunion de crise s'est tenue à Bercy mardi.

Dans la vallée de la Maurienne, l'usine de Montricher-Albanne (Savoie), propriété depuis 2005 du groupe américano-espagnol FerroGlobe, tourne au ralenti depuis mardi 8 octobre. Cette forteresse industrielle centenaire qui a vu se succéder des générations d'ouvriers pâtit de la crise du silicium,

matière première dont elle produit près de 30.000 tonnes par an. L'effondrement du cours du silicium, qui entre dans la fabrication du silicone ou des panneaux solaires, a précipité la mise au chômage partiel de 60 des 150 salariés jusqu'en avril 2020.

"Il y a eu des choix un petit peu hasardeux de la part du groupe, des achats d'actifs qui n'étaient pas forcément nécessaires, et ça nous a mis en difficulté, estime Xavier Marmi, délégué CGT chez FerroPem. On se retrouve dans cette situation où on a une usine qui fonctionne très bien, avec de très bons résultats techniques mais face aux difficultés de trésorerie du groupe, on se retrouve obligés d'arrêter deux jours pendant 6 mois".

Réunion de crise

Pour répondre aux inquiétudes grandissantes des salariés, une délégation composée de responsables syndicaux et d'élus a été reçue au ministère de l'Economie et des finances mercredi 9 octobre. Parmi eux, deux députés savoyards sont venus interpellier l'Etat pour qu'il demande des comptes à la multinationale.



Crise du Silicium : en Savoie. FerroPem doit réduire sa production et placer 210 salariés au chômage partiel

"Il faut que nous réussissions à avoir à nouveau de la trésorerie pour les sites français de la part du groupe pour passer cette difficulté, payer les sous-traitants, les fournisseurs et passer ce moment cyclique difficile", affirme Emilie Bonnard, députée (LR) de Savoie.

Trois sites touchés en France

La concurrence déloyale du silicium chinois, dix fois plus taxé aux États-Unis qu'en Europe et le coût fluctuant de l'électricité pour cette industrie très énergivore menacent l'activité de l'entreprise. Le groupe a mis à l'arrêt certains de ses fours, et 150 salariés vont être mis au chômage partiel sur le site voisin de Chateaufeuillet à La Léchère, en Tarentaise, qui emploie 240 salariés. Dans le Gard, l'usine de Laudun-l'Ardoise est également impactée.

"Dans un contexte où l'économie est un peu essoufflée, on parle de -20% à -30% de consommation, quand on fait le cumul des deux, on arrive à une surproduction qui a toujours comme effet maléfique de faire chuter les prix au-delà du raisonnable", Roland Lastes, directeur du site FerroPem de Montricher-Albanne. Salariés et direction se sont réunis ce mercredi pour tenter de limiter l'impact social du ralentissement de la production des deux sites savoyards.

CONTRIBUTION 6 du 18 décembre 2019

**Monsieur MAZARD Denis (Président de Vivre Ici, Vallée du Rhône Environnement)
écrit dans le registre d'enquête publique de Sablons le 18 décembre 2019 :**

Malgré un tonnage important empruntant les voies ferrées, le volume de transports routiers reste important (56 camions par jour). Nous rappelons que ce secteur est saturé, les infrastructures routières sont bloquées.. A noter qu'aucune précision n'est donnée concernant le flux des quantités de bois stockées et broyées.

On peut noter aussi que 15 emplois sont prévus soit 1,5 emploi/hectare.

Nous trouvons risqué que cette plateforme déplacée du port Edouard Herriot de Lyon soit installée pour un seul client FERROPEM. Le groupe est en effet partiellement au chaumage technique (jusqu'en avril 2020) du fait de la crise du silicium.

Ne serait-il pas plus judicieux de placer cette infrastructure sur le port de Fos sur Mer à l'entrée des bateaux pour un transport par fret ferroviaire direct ?

Que se passera t-il si la plateforme ne dessert plus d'usines desservies par fret ferroviaire ?

Nous sommes favorables au développement du rail et du fluvial mais les discours ne suffisent Pas.

Le mémoire en réponse à l'avis du CGEDD de juillet 2019 est à mon sens alambiqué.

Les activités de stockage et de broyage du bois (40 tonnes jour) ne sont pas assez explicitées.

Signé Denis MAZARD

CONTRIBUTION 7 du 18 décembre 2019

Monsieur MONTAGNE Georges, riverain sur la commune de Saint Rambert d'Albon, voisin de Sablons écrit dans le registre d'enquête publique de Sablons le 18 décembre 2019 :

Plusieurs raisons me conduisent à formuler un avis défavorable à l'implantation de cette plateforme, telle quelle est actuellement présentée.

1. L'équipement serait réalisé pour un seul client (GCA), lui-même ayant besoin du dit équipement pour un seul client (FERROPEM). Le montage serait plus que fragile, FERROPEM connaissant, de plus, de très sérieux problèmes économiques.
2. Toute augmentation de marchandises transportées par voie fluviale se traduit par une augmentation de camions sur les routes y compris sur de petites distances mais ce qui ne change rien pour la population riveraine comme cela a été confirmé par la CNR « L'offre tri modale permet d'éviter des poids lourds sur des routes sur de longues distances, elle n'empêche pas le recours le recours au mode routier par le pré et post acheminement sur des distances plus courtes qui varient selon la nature des marchandises exemple pour une centrale à béton de l'ordre de 20 km).
3. L'implantation de cette plateforme est bien davantage un « transfert d'activités » plutôt qu'une réelle création (transfert du quai Edouard Herriot ver Sablons.

Je ne mentionne que ces trois arguments, face à l'immensité du projet présenté en masse de documents.

Si le projet doit aboutir tel quel, nous récolterons pollution atmosphérique et saturation du réseau routier.

Signé Georges MONTAGNE

CONTRIBUTION 8

La Société Air Liquide écrit sur le registre d'enquête publique, le 06 décembre 2019 :

La présence d'une canalisation d'hydrogène au nord du projet, à proximité du raccordement ferroviaire, devra être prise en compte lors de l'exécution des travaux. Une attention particulière sera portée sur les travaux générant des vibrations et sur la circulation des engins à proximité de la servitude.

Signé BON Aurélie

6-4 MEMOIRE EN REPONSE DE CNR ET GCA-RHONAPORT DU 09 JANVIER 2020 et AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR



Monsieur Georges GUERNET
Commissaire Enquêteur
39 Allée de la Grande Vigne
38240 MEYLAN

Votre référence :

Notre référence : DVP-MIG 20-006 SB/ML

Affaire suivie par : Aurélie FORCHERON

Téléphone : 04.26.23.19.16

Lyon, le - 9 JAN. 2020

OBJET : SITE INDUSTRIEL ET PORTUAIRE DE SALAISE-SABLONS

Arrêté Préfectoral n° DREAL-DDPP-IC-2019-10-17 du 24 octobre 2019

Enquête Publique Unique du 18 novembre au 18 décembre 2019

P.J. : 1

Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, le mémoire en réponse aux contributions émises lors de l'enquête publique.

Vous en souhaitant bonne réception,

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Compagnie NATIONALE DU RHONE
DIRECTION DE LA VALORISATION PORTUAIRE
ET DES MISSIONS D'INTERET GENERAL
Responsable du Département Aménagement
Et Développement Industriel et Portuaire

Aurélie FORCHERON

Copie du courrier envoyée ce jour à Mme Catherine REVOL, Direction Départementale de la Protection des Populations – Service installations classées

COMPAGNIE NATIONALE DU RHÔNE

Siège social : 2 rue André Bonin - 69316 LYON CEDEX 04 - FRANCE - Tél. : +33 (0)4 72 00 69 69 - Fax : +33 (0)4 72 10 66 66
cni@lyon.cnr.tm.fr - Société anonyme d'intérêt général au capital de 5 488 164 € / RCS Lyon 957 520 901

cni.tm.fr



Arrêté Préfectoral n° DREAL-DDPP-IC-2019-10-17 du 24 octobre 2019

Enquête Publique Unique du 18 novembre au 18 décembre 2019

Mémoire en réponse au Procès Verbal du 26 décembre 2019

Adressés à Monsieur GUERNET, Commissaire Enquêteur

1 PREAMBULE

Le Groupe Charles André (GCA) au travers de sa filiale RHONAPORT, a déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale pour l'exploitation d'une plateforme de stockage multimodale sur la commune de Sablons (38) et une demande de permis de construire.

La Compagnie Nationale du Rhône a déposé une demande d'autorisation d'exécution de travaux pour la réalisation d'un quai, d'une desserte ferroviaire et d'un accès routier sur les communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons (38), dans le cadre du projet d'implantation du Groupe Charles André (Rhonaport) sur le domaine concédé et une demande d'avenant au cahier des charges spécial du site industrialo-portuaire de Salaise-Sablons.

Les deux projets étant interdépendants, une seule étude d'impact a alors été réalisée.

Le présent document constitue le mémoire en réponse aux remarques formulées dans le cadre de l'enquête publique qui s'est déroulée du 18 novembre au 18 décembre 2019.

La note présentée ci-après reprend par grandes thématiques les remarques émises dans le cadre des diverses contributions et apporte les éléments de réponse.

2 ÉLÉMENTS DE REPONSE

2.1 INQUIETUDE CONCERNANT LA SITUATION ECONOMIQUE DU GROUPE FERROPEM

(Contributions de M. et Mme Alexandre, Association Sauvons notre futur, Association Vivre, Association Vivre ici, Vallée du Rhône Environnement)

Réponse apportée par GCA :

Compte tenu des investissements envisagés par notre groupe sur ce projet, nous sommes les premiers à être attentifs à la situation financière de notre client.

Nous vous communiquons ci-après les informations reçues de la direction générale de FERROPEM le 8 Janvier 2020 :

« FerroPem, producteur de silicium et d'alliages de silicium vend sur un marché mondial à caractère cyclique.

En 2019, la société a été confrontée à un retournement brutal de la conjoncture internationale, qui s'est traduit par des baisses de prix de vente de -20 à -30%, conduisant à un résultat fortement négatif pour FerroPem.

Des arrêts de fours ont été mis en œuvre pendant les mois d'hiver, correspondant aux coûts d'énergie électrique les plus élevés.

Ces arrêts ont permis de vendre les stocks, réduire les achats et peser sur l'équilibre offre/demande du marché mondial.

L'objectif a consisté à préserver tous les moyens de production pour être en capacité de profiter pleinement de la reprise des marchés attendus courant 2020.

La mise en œuvre de cette stratégie comme ce fut le cas lors de la dernière crise de 2008/2009, va permettre de restaurer les moyens financiers de FerroPem.

L'effet des arrêts des capacités de production commence à montrer ses effets puisque les prix de vente des produits concernés sont à nouveau à la hausse. »

Nous analysons la situation sous plusieurs aspects :

- L'industrie du silicium est effectivement sujette à des effets de cycle. Actuellement, elle se situe dans un bas de cycle accentué par la concurrence chinoise justement rappelée par certains contributeurs à l'enquête publique. Comme précisé par la direction générale de FERROPEM, les indicateurs (carnet de commande, cours du silicium) montrent un redressement du marché courant du premier semestre 2020.
- La création de notre plateforme multimodale constituera un avantage concurrentiel pour FERROPEM (baisse du coût logistique, souplesse dans la gestion des sourcings, pérennisation du recours aux modes de transport massifiés (fer et fleuve)).

Enfin, Concernant les panneaux photovoltaïques qui seront installés sur la plateforme, il est précisé que GCA mettra tout en œuvre pour choisir des fournisseurs engagés dans des démarches de Responsabilité Sociale et Environnementale.

Avis du commissaire enquêteur : Je prends acte des réponses de GCA et des décisions techniques prises en 2019 par FERROPEM. Elles permettent de restaurer les moyens financiers de la société au moment du redressement du marché du silicium prévu au premier semestre 2020

2.2 FERROPEM COMME CLIENT UNIQUE DE GCA

(Contributions Association Vivre, Association Vivre ici, Monsieur Montagne, Vallée du Rhône Environnement)

Réponse apportée par GCA :

Le projet du Groupe Charles André est celui d'une plateforme dédiée aux produits vrac dont FERROPEM est effectivement à ce jour le client unique.

Il n'y a pas d'exclusivité contractuelle entre GCA et FERROPEM et avons à l'étude plusieurs dossiers (cf projet bois ci-dessous).

FERROPEM est d'ailleurs favorable à la mutualisation de la plateforme.

En cas de difficultés avérées de notre client principal :

- S'agissant de difficultés conjoncturelles (de l'ordre de celles connues en 2019), nous avons scénarisé avec notre client l'impact sur les plans de transport. A l'inverse de la situation actuelle, aucun des scénarios ne se traduit par un recours intensif à la route mais par une adaptation des fréquences des modes massifiés.
- S'agissant de difficultés structurelles (remise en cause de la présence de FERROPEM sur la plateforme), les cibles commerciales visées seraient celles nécessitant des infrastructures telles que celles de la plateforme (apponement, poste de déchargement et chargement automatisés, système de manutention) adaptées à la gestion de flux massifiés et donc non destinées à l'exploitation intensive par mode routier.

GCA dispose de plusieurs dossiers à l'étude pour diversifier la clientèle de cette plateforme notamment les trafics de bois suivants :

- Des volumes de plaquettes de bois potentiellement destinés à FERROPEM (entrée et sortie par fer),
- Collecte de déchets de bois recyclés sur la plateforme pour transfert ferroviaire vers l'usine de notre client potentiel et retour de planches d'aggloméré à destination du client destinataire situé dans le Rhône Alpes (1 train par semaine).

Avis du commissaire enquêteur : Ferropem est aujourd'hui le client unique de GCA. Il n'y a pas d'exclusivité contractuelle entre GCA et Ferropem et GCA dispose de plusieurs dossiers à l'étude pour diversifier la clientèle. Cette diversification potentielle est un point favorable au présent dossier

2.3 IMPACTS SUR LE TRAFIC ROUTIER DU PROJET GCA

(Contributions Association Sauvons notre futur, Association Vivre, Association Vivre ici et France Nature Environnement)

Réponse apportée par GCA :

Concernant les matières premières :

- Il faut déjà repreciser le volume de camions généré par le projet. Le seul flux prévu par le mode routier correspondant à l'alimentation de l'usine des CLAVAUX qui n'est pas embranchée fer. Le volume concerné est de l'ordre de 150 000 tonnes par an soit 20 voyages par jour (150 000 tonnes divisées par 30 tonnes par camion et 250 jours par an) et non 56 comme évoqué dans certaines contributions.

Il est précisé ici qu'une erreur a été commise dans l'étude d'impacte (p29) lorsqu'il est noté que le site des Clavaux sera alimenté par la voie ferrée.

Concernant les produits finis :

- Il faut également repreciser le potentiel de volume de produits finis susceptibles de transiter par la future plateforme. Pour rappel, la société FERROPEM produit plus de 300 000 tonnes par an. Le volume de produits finis identifié dans la phase d'étude de notre projet (50 000 à 80 000 tonnes) correspond à des flux logistiques pertinents à ce jour via la plateforme. L'évolution du portefeuille client de FERROPEM et l'éventualité de la création d'un chantier de transport combiné à proximité autorise à envisager une augmentation des volumes de produits finis transitant par la plateforme.
- Les 50 000 à 80 000 tonnes évoquées sont actuellement traitées exclusivement par mode routier au départ des usines alpines de FERROPEM. L'acheminement de ces tonnes via la plateforme se fera par le biais des trains alimentant les usines en matières premières à l'exception des CLAVAUX au départ de laquelle nous rechargerons une partie des 20 livraisons / jour (pas de camions supplémentaires). Une fois passé par la plateforme, les volumes repartiront majoritairement par fer (60%) ou fleuve (30%) et exceptionnellement par la route (maximum 10%). Considérant dans la configuration actuelle, un poids moyen par conteneur export de 22 tonnes, il s'agit donc bien de plus de 3 000 camions qui seront réellement enlevés des routes alpines.

Il est fait référence dans 2 contributions évoquant la même source que le transport multimodal génère une augmentation des transports routiers en pré et/ou post acheminement. Il est nécessaire de préciser que la particularité de cette plateforme vrac est d'organiser la logistique pré/post acheminements majoritairement par modes massifiés.

En l'occurrence, les distances entre les zones d'approvisionnement et la desserte des usines du groupe Ferropem sont suffisantes pour assurer la rentabilité d'un tel modèle. Ce qui est rarement le cas de la grande majorité des plateformes multimodales.

Avis du commissaire enquêteur : compte tenu des flux de matières premières et de produits finis évoqués dans les dossiers mis à l'enquête publique, il est aisé de prévoir que concernant :

- les matières premières 20 camions par jour et non 56 seront utilisés pour l'alimentation de l'usine des CLAVAUX,
- Les produits finis 3 000 camions seront réellement enlevés des routes alpines.

Toutes diminutions d'émission de gaz à effet de serre et du trafic routier dans une zone déjà saturée de la RD 1082 est bien venue.

2.4 TRANSFERT D'ACTIVITES

(Contributions des Associations Vivre et France Nature Environnement)

Réponse apportée par GCA :

Il est fait référence dans 2 contributions d'un transfert d'activité du port Edouard HERRIOT vers notre plateforme de SABLONS. Tout d'abord, il ne faut pas qu'il y ait de confusion entre notre projet et l'éventualité d'un chantier combiné inscrit au SRADDET dont nous ne sommes pas les porteurs.

D'autre part, il y aura bien effectivement un transfert de flux des 15 000 tonnes traitées annuellement sur le Port de Lyon Edouard Herriot vers notre plateforme de SABLONS.

Concernant la congestion du « nœud ferroviaire lyonnais » tel qu'exprimé dans la contribution n° 9, notre projet consistera justement à ne plus faire transiter les trains de wagons isolés par le faisceau ferroviaire de SIBELIN, qui représente effectivement une zone de congestion importante, mais d'opérer un plan de transport de trains complets directement au départ ou à destination de notre plateforme de SABLONS.

2.5 APPORT ET VALEUR AJOUTEE DU PROJET PAR RAPPORT A LA SITUATION EXISTANTE ET CHOIX DE LA ZAC INSPIRA

(Contribution France Nature Environnement)

Réponse apportée par CNR :

La future plateforme constituant un hub, il est précisé ci-dessus qu'elle contribuera à désengorger la gare de Sibelin qui représente une zone de congestion importante.

Par ailleurs, la zone emploiera une vingtaine de salariés auxquels s'ajouteront une trentaine d'emplois indirects.

Enfin, concernant le choix de la zone Inspira, le paragraphe 2.6 de l'étude d'impact actualisée « esquisse des principales variantes envisagée et processus de comparaison » nous semble suffisamment complet pour répondre à cette question.

2.6 SCENARIO DE TRAFIC MULTIMODAL A DIVERS HORIZONS DE DEVELOPPEMENT DE LA ZAC

(Contribution France Nature Environnement)

Réponse apportée par CNR :

Nous considérons que la réponse apportée dans le mémoire en réponse à l'avis du CGEDD permet de donner une vision globale étayée.

Avis du commissaire enquêteur

- sur le thème 2.4 transfert d'activités : Je prends acte des précisions apportées par GCA. Elles apportent aux deux associations des

informations utiles pour une bonne compréhension du dossier mis à l'enquête publique.

- Avis sur le thème 2.5 Apport et valeur ajoutée du projet par rapport à la situation existante et choix de la ZAC INSPIRA :CNR précise que la zone emploiera notamment une vingtaine de salariés auxquels s'ajouteront un trentaine d'emplois indirects ce qui constitue un point d'orgue du projet.



LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS - LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS - LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS
LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS - LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS - LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS



2.7 SECURITE ET POLLUTION SUR SITE

(Contribution Association Sauvons notre futur)

Réponse apportée par GCA :

Il est évoqué dans la contribution n°4 l'éventualité d'un éclatement accidentel de bigbag contenant des fumées de silice.
Nous alignerons à minima nos procédures (plan de prévention, gestion des risques, pollution) sur celles appliquées dans les sites de production de notre client.

2.8 ETUDE D'IMPACT UNIQUE

(Contribution France Nature Environnement)

Réponse apportée par CNR :

Cette remarque a été développée dans le mémoire en réponse à l'avis du CGEDD qui est repris ci-dessous :

La recommandation de l'Agence Environnementale concerne le droit applicable à une modification de projet dont la première autorisation est intervenue avant l'entrée en vigueur de la réforme de l'évaluation environnementale en 2017.

Au regard de la première demande d'autorisation de la ZAC INSPIRA datant de 2013, le projet du quai fluvial CNR est considéré comme une modification du projet initial. Les caractéristiques de cet aménagement font entrer dans la catégorie des projets soumis à évaluation environnementale en lien avec la rubrique « 9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales » du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement. Ainsi, une évaluation environnementale, liée à cette modification, est donc nécessaire dans le cadre de sa demande d'autorisation déposée postérieurement au 16 mai 2017 (date de l'entrée en vigueur de la réforme de l'évaluation environnementale). En effet, selon l'article R.122-2-II, les modifications ou extensions de projets déjà autorisés, qui font entrer ces derniers, dans leur totalité, dans les seuils éventuels fixés dans le tableau annexé ou qui atteignent en elles-mêmes ces seuils font l'objet d'une évaluation environnementale ou d'un examen au cas par cas.

Dans le cas où la première autorisation (création de la ZAC) était intervenue après l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 3 août 2016, une étude d'impact unique et actualisée aurait été non seulement souhaitable, mais obligatoire au regard des dispositions en vigueur (Article L. 122-1-1 III du code de l'environnement).

Pour conclure, le droit de l'évaluation environnementale, et notamment les dispositions transitoires de l'ordonnance du 3 août 2016, n'impose pas, à l'occasion de l'évaluation environnementale du projet CNR/GCA, une étude d'impact à l'échelle de la ZAC. Ce dernier est considéré comme un nouveau projet au sens du droit applicable.

Toutefois, pour une meilleure compréhension du dossier par le public et replacer le projet CNR/GCA dans un contexte plus global, un rappel synthétique des impacts de la ZAC INSPIRA pour l'ensemble des thématiques traitées a été intégré dans le corps de l'étude d'impact en introduction de chaque thématique et ainsi apporter de la lisibilité sur les plans et programmes que constituent une ZAC en évaluant les impacts spécifiques au projet et en les relativisant aux impacts globaux.

Avis du commissaire enquêteur sur le thème 2.7 : réponse apportée par GCA
Je prends acte de la réponse apportée par GCA .

- **Avis du commissaire enquêteur sur le thème 2.8 Etude d'impact unique : réponse apportée par CNR**

Pour conclure, le droit de l'évaluation environnementale, et notamment les dispositions transitoires de l'ordonnance du 3 août 2016, n'impose pas, à l'occasion de l'évaluation environnementale du projet CNR/GCA, une étude d'impact à l'échelle de la ZAC. Ce dernier projet est considéré comme un nouveau projet au sens du droit applicable.

Toutefois pour une meilleure compréhension du dossier par le public et replacer le projet CNR/CCA dans un contexte plus global, un rappel synthétique des impacts de la ZAC INSPIRA pour l'ensemble des thématiques traitées a été intégré dans le corps de l'étude d'impact en introduction de chaque thématique et ainsi apporter de la lisibilité sur les plans des programmes que constitue une ZAC en évaluant les impacts spécifiques au projet et en les relativisant aux impacts globaux.

2.9 PRISE EN COMPTE DE LA CANALISATION HYDROGENE EN PHASE TRAVAUX

(Contribution France Nature Environnement)

Réponse apportée par CNR :

Les travaux seront réalisés conformément à la réglementation en vigueur relative à la réalisation de travaux à proximité de réseaux (procédure de Déclaration de projets et de travaux (DT) par le maître d'ouvrage, et la déclaration d'intention de commencement de travaux (DIGT) par l'exécutant des travaux).

Nous nous engageons à respecter les prescriptions données par le concessionnaire réseau dans son retour aux DT/DICT.

2.10 VOIES FERROVIAIRES IMPACTEES PAR LE RISQUE INONDATION

(Contribution Association Sauvons notre futur)

Réponse apportée par CNR :

Les risques d'inondations sur INSPIRA ont été évalués pour une crue de la Sanne de temps de retour 100 ans. Le site n'est pas impacté par les crues du Rhône.

Le système d'endiguement des digues de la Sanne remplit son rôle et évite tout déversement vers INSPIRA.

Plusieurs scénarii de défaillance des digues ont été simulés. Seul le scénario extrême, d'une ruine généralisée des digues impacte un tronçon de la voie mère qui dessert le site GCA.

Le site GCA n'est impacté par aucun des scénarii.

2.11 MISE A JOUR DE L'ETUDE D'IMPACT INSPIRA

(Contribution France Nature Environnement)

Réponse apportée par CNR :

Il est effectivement prévu de mettre à jour l'étude d'impact INSPIRA au cours de l'année 2020.

- **Avis du commissaire enquêteur sur le thème 2.9 : Prise en compte de la canalisation hydrogène en phase travaux ; CNR s'engage à respecter les prescriptions données par le concessionnaire réseau.**

- **Avis su commissaire enquêteur sur le thème 2.10 : voies ferroviaires impactées par le risque d'inondation : la réponse, apportée par CNR précise que le site GCA n'est impacté par aucun scénarii.**
- **Avis su commissaire enquêteur sur le thème 2.11 : mise à jour de l'étude d'impact.**

Il est effectivement prévu de mettre à jour l'étude d'impact INSPIRA au cours de l'année 2020.



*Mémoire en réponse aux contributions émises lors de l'enquête publique
Projets Rhonaport (GCA) et CNR – Communes de Salaise sur-Sanne et Sablons (38)*



2.12 RESPECT DES CORRIDORS ECOLOGIQUES

(Contribution Association Sauvons notre futur)

Réponse apportée par CNR :

Le projet CNR/GCA est conforme à la stratégie d'aménagement d'INSPIRA. Le corridor d'envergure de la Sanne est préservé et renforcé. Il est prévu la renaturation du cours de la Sanne et un élargissement de la ripisylve.

A l'échelle de la parcelle du projet GCA, les limites séparatives font l'objet d'une végétalisation. Les clôtures permettront le passage de la petite faune. Des arbres de hautes tiges seront plantés conformément au règlement du PLU qui a été renforcé, sur ce point, lors de la mise en compatibilité du PLU de Sablons.

Avis su commissaire enquêteur sur le thème 2.11 : respect des corridors écologiques

J'adhère aux propositions de CNR

FAIT A MEYLAN LE 30 JANVIER 2020

**Georges GUERNET
Commissaire enquêteur**

