



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
sur la zone d’aménagement concertée (ZAC) du  
quartier de la gare de Bourgoin-Jallieu (38)**

**n°Ae : 2019-56**

Avis délibéré n° 2019-56 adopté lors de la séance du 24 juillet 2019

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 24 juillet 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la zone d'aménagement concertée (ZAC) du quartier de la gare de Bourgoin-Jallieu (38).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenic, Thérèse Perrin, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Christine Jean, François Letourneux, Serge Muller, Eric Vindimian, Annie Viu,

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 16 mai 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 3 juin 2019 :

- le préfet de département de l'Isère,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Auvergne Rhône-Alpes.

Sur le rapport de Nathalie Bertrand et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**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 le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le 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. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).**

**Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Le dossier présenté a pour objet la création d'une ZAC autour de la gare et de ses alentours, au sud de la commune de Bourgoin-Jallieu (38) de part de d'autres des voies ferrées. Il est porté par la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et la ville de Bourgoin-Jallieu.

La programmation comprend l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM) au nord de la voie ferrée dans le quartier gare et, au sud, la conversion de friches industrielles en un quartier mixte principalement axé sur l'habitation. Le PEM se décompose en deux espaces distincts et complémentaires : un parking de 500 places au nord des voies ferrées, rééquilibrant le nombre de stationnements jusqu'à présent majoritairement situés au sud ; une requalification du parvis de la gare intégrant un pôle bus, un dépose-minute et des stationnements dédiés aux modes alternatifs de déplacement. Le quartier mixte accueillera 276 nouveaux logements, 4 700 m<sup>2</sup> d'activités tertiaires et une école. Un parc paysager intercommunal fera le lien entre les différents usages de la ZAC et assurera la cohérence d'ensemble du projet.

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

- le développement d'un véritable pôle multimodal d'échelle intercommunale assurant la valorisation des transports en commun et des modes actifs en accompagnement de la restructuration des voiries ;
- un urbanisme économe en énergie et adapté aux épisodes caniculaires par le renforcement de la présence de la végétation ;
- l'intégration d'un site périurbain dans le grand paysage de vallées et de coteaux ;
- la restauration d'une trame écologique capable de valoriser les potentialités du site, notamment du fait de la présence du cours d'eau le Bion ;
- la réduction des nuisances et risques sanitaires (qualité de l'air, bruit) à proximité des infrastructures de transport ;
- l'articulation à l'échelle communale des nombreux chantiers prévus, afin de limiter leurs impacts pour les riverains et les usagers des infrastructures de transport, les travaux liés à la ZAC devant s'étendre sur une très large période de temps du fait des différentes temporalités du projet.

L'étude d'impact est claire, bien illustrée, globalement de bonne qualité avec des enjeux traités au niveau de précision attendu au stade de création d'une ZAC, hormis les variantes au projet et les scénarios qui demeurent peu explicites. L'Ae recommande de clairement différencier les options qui pourraient être encore ouvertes notamment dans la configuration d'un scénario 2 de long terme. Dans cette perspective, l'Ae recommande également de reprendre les analyses de circulation sur un périmètre élargi et sur un horizon de temps plus lointain, afin de prendre toute la mesure des effets du projet en termes de nuisances sonores.

Si elle constitue un atout pour le cadre paysager, la présence du Bion constitue également une exigence forte du fait des risques d'inondation dont l'Ae recommande de mieux démontrer la maîtrise, tant pour la phase de travaux que pour la phase d'exploitation.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

La commune de Bourgoin-Jallieu située dans le département de l'Isère au carrefour des axes Lyon / Grenoble et Lyon / Chambéry est la ville la plus peuplée de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) avec 28 130 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Troisième polarité du pôle métropolitain lyonnais, elle joue pleinement son rôle de ville centre dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Nord-Isère, dans lequel elle est attendue pour une production plancher moyenne de 12 logements/an/1000 habitants. La gare de Bourgoin-Jallieu se trouve au centre d'un réseau important ; c'est la gare la plus fréquentée de la CAPI, en particulier par les trains périurbains et intercitys. Son dimensionnement actuel ne lui permet pas de répondre à son rôle de centralité dans la communauté d'agglomération, alors que son attractivité devrait constituer un levier pour développer le quartier qui l'entoure.



Figure 1 : Bourgoin-Jallieu au sein de la CAPI (source : dossier)

## 1.1 Contexte et contenu du projet

Le projet de renouvellement urbain, porté par la CAPI et la ville de Bourgoin-Jallieu, concerne le secteur de la gare et ses alentours, au sud de Bourgoin-Jallieu dans la continuité du centre-ville.

L'ensemble du site, à l'interface du patrimoine urbain et des éléments de paysage constitutifs de la combe creusée par le cours d'eau le Bion<sup>2</sup>, est aujourd'hui peu articulé au reste de la commune du fait de deux frontières constituées par des infrastructures limitant les échanges nord/sud : la voie ferrée traversant le site d'est en ouest et l'avenue des Alpes (RD 1006) en limite nord. Au sud des voies ferrées s'étend actuellement le quartier de Charges et la friche industrielle des anciens magasins généraux<sup>3</sup>; au nord des voies ferrées, se situe un espace de gare peu fonctionnel (voir figure 2) : une entrée de gare au nord, les parkings au sud et des accès entre les deux « *compliqués et de mauvaise qualité* ».

La gare, qui connaît un trafic de 102 trains par jour, joue un rôle important pour l'attractivité de la ville et les liens avec Lyon. De plus, la perspective du projet de ligne grande vitesse (LGV) Lyon-Turin « *viendrait renforcer la fréquentation de la gare, et donc les contraintes existantes du fait de la fréquentation (congestion du quartier, difficultés de circulation et isolement du quartier du fait de la voie ferrée, etc.). L'enjeu principalement est le développement de la gare comme pôle multimodal* ».

La gare est bien desservie par le réseau de transports en commun, certains empruntant des voies congestionnées aux heures de pointe. Les modes actifs<sup>4</sup> (liaisons cycles et piétons) sont globalement à encourager et conforter à l'échelle de la commune. Ces modes sont particulièrement contraints au niveau du site d'étude, peu engageants et insuffisamment sécurisés. La gare est inaccessible depuis le sud aux personnes à mobilité réduite.

Le nombre de places de stationnement est confortable à l'échelle de la commune. Il comprend deux parking de co-voiturage et deux stations d'auto-partage qui sont « *à repenser dans une logique globale comprenant les autres modes de transport et dans le but d'encourager ce report modal* ». Les 1 000 places de stationnement disponibles pour la gare sont caractérisées par un fort déséquilibre nord-sud, les 850 places au sud ne profitant que difficilement aux usagers venant du nord et se trouvant éloignées des activités du centre-ville.

La maîtrise par la collectivité d'un important gisement foncier dans le secteur de la gare a constitué une opportunité de reconquête urbaine et d'opération d'ensemble sous forme de ZAC, de part et d'autre des voies ferrées. Une série de réflexions suite à une étude réalisée en 2013<sup>5</sup> a permis d'élaborer les enjeux et les grandes lignes auxquels devait répondre ce projet urbain : créer un quartier mixte (habitat et activités tertiaires) contribuant à l'échelle de l'agglomération aux besoins de logements, et attractif pour de nouvelles populations ; « *créer un réseau d'espaces publics et paysagers de qualité faisant le lien entre le nord et le sud* » ; « *repenser la mobilité, l'accessibilité et le stationnement autour du pôle gare* ».

---

<sup>2</sup> La combe se situe entre les coteaux de Maubec et de plan Bourgoin.

<sup>3</sup> Magasins généraux dont l'activité logistique et industrielle est aujourd'hui arrêtée.

<sup>4</sup> Également dits « modes doux ».

<sup>5</sup> Étude Urbagare Bourgoin-jallieu, réalisée suite à un appel lancé par le Pôle Métropolitain et la CAPI. Celle-ci a été suivie par un premier diagnostic finalisé en octobre 2015 qui a permis de définir les orientations stratégiques pour la programmation.

Dans ce contexte, le projet de renouvellement urbain comprend l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM) au nord des voies ferrées dans le quartier gare, et la conversion de friches industrielles au sud, notamment celle des magasins généraux aujourd'hui utilisée comme parking à destination des usagers de la gare, en un quartier mixte, principalement axé sur l'habitation. Un futur parc paysager intercommunal (parc des rives du Bion) au sud des voies ferrées, valorisant les potentialités de nature existantes et la reconversion d'espaces minéralisés, assurera « *le lien entre les usages domestiques et ferroviaires et ainsi [permettra de] garantir une cohérence d'ensemble du projet* » (étude d'impact, § 3.1).



Figure 2 : Situation du site vue du ciel vers le sud (source dossier)

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La ZAC découle d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) venue modifier en 2016 le plan local d'urbanisme (PLU) de la ville. Cette OAP (voir figure 3) en définit les objectifs<sup>6</sup> et en pressent les contours.

<sup>6</sup> Cette OAP fixait trois orientations « encourager une plus forte dynamique urbaine aux abords de la gare le long de l'avenue des Alpes », « développer un pôle multimodal d'envergure métropolitaine » et « renforcer les liens entre le secteur gare et le centre-ville ».

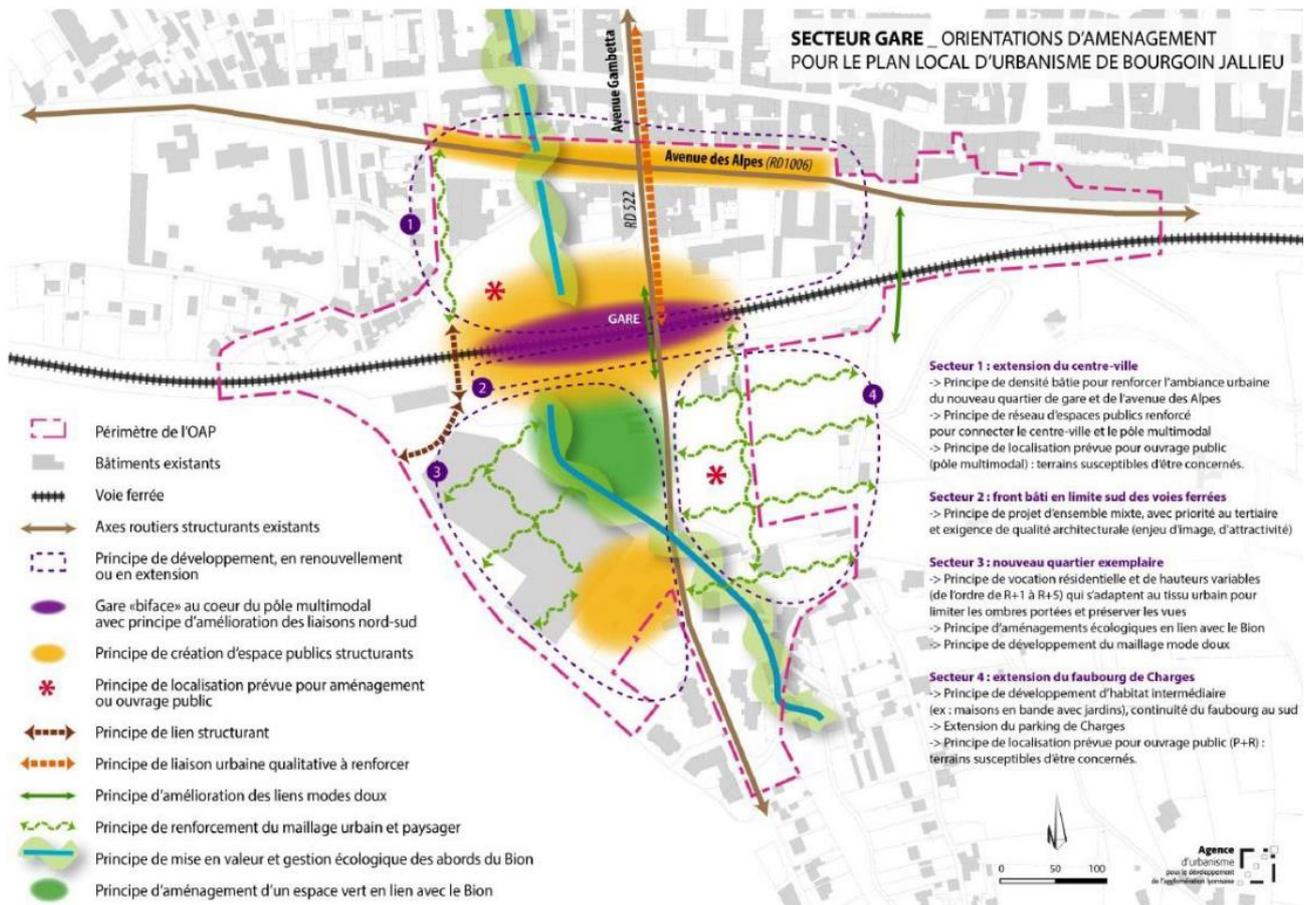


Figure 3 : Extrait de la carte d'orientations de l'OAP « secteur gare » (source : dossier)

Le périmètre de la ZAC<sup>7</sup>, légèrement plus restreint, se déploie au nord et au sud autour des voies ferrées et d'une passerelle pour les usagers du train, en cours de construction par SNCF Réseau, facilitant par ailleurs la circulation des riverains. La maîtrise foncière du périmètre de la ZAC, d'une vingtaine d'hectares, est partagée à 76 % par la commune, 23 % par la SNCF et 1 % par des propriétaires privés.

<sup>7</sup> La programmation a fait l'objet de plusieurs scénarios sur l'habitat et l'activité économique. LA ZAC actuelle relève du scénario 1. Des variantes au projet de renouvellement urbain à plus long terme (scénario 2) ont été proposées pour différents éléments, les emprises, le dimensionnement et le fonctionnement du parking silo, la requalification et le développement d'une offre de stationnement, etc.



Figure 4 : périmètre du projet et maîtrise foncière du site (source : dossier)

Les termes et caractéristiques du projet de ZAC sont décrit pour un « scénario 1 », seul pris en compte par l'étude d'impact, correspondant à une première phase d'aménagement sur huit années. Les rapporteuses ont été informées que certaines composantes de ce scénario sont encore en discussion au regard de la maîtrise foncière (échanges avec SNCF en cours) et du coût global du projet.

L'étude d'impact évoque, de manière quasi incidente, un « scénario 2 » qui intégrerait une seconde phase à plus long terme<sup>8</sup> sur l'habitat et l'activité tertiaire (voir figure 4) qui se développe principalement sur la partie est du périmètre, dont il est indiqué que les aménagements capitaliseront sur les activités et le bâti existants. Une actualisation ultérieure de l'étude d'impact est bien envisagée, correspondant à une logique « projet d'ensemble » indispensable. Toutefois, l'Ae considère que même à un stade d'incertitudes où ces perspectives ne sont pas validées, l'analyse des impacts ne peut se dispenser de considérer des hypothèses plausibles, et de définir, dans une fourchette, les besoins complémentaires motivés par ce scénario 2, en termes de viabilité ou de mobilités par exemple, d'en vérifier la faisabilité, et d'en anticiper les impacts, sur les trafics et nuisances notamment, cf. § 2.3.2.

<sup>8</sup> L'étude d'impact évoque un terme supplémentaire de dix années.

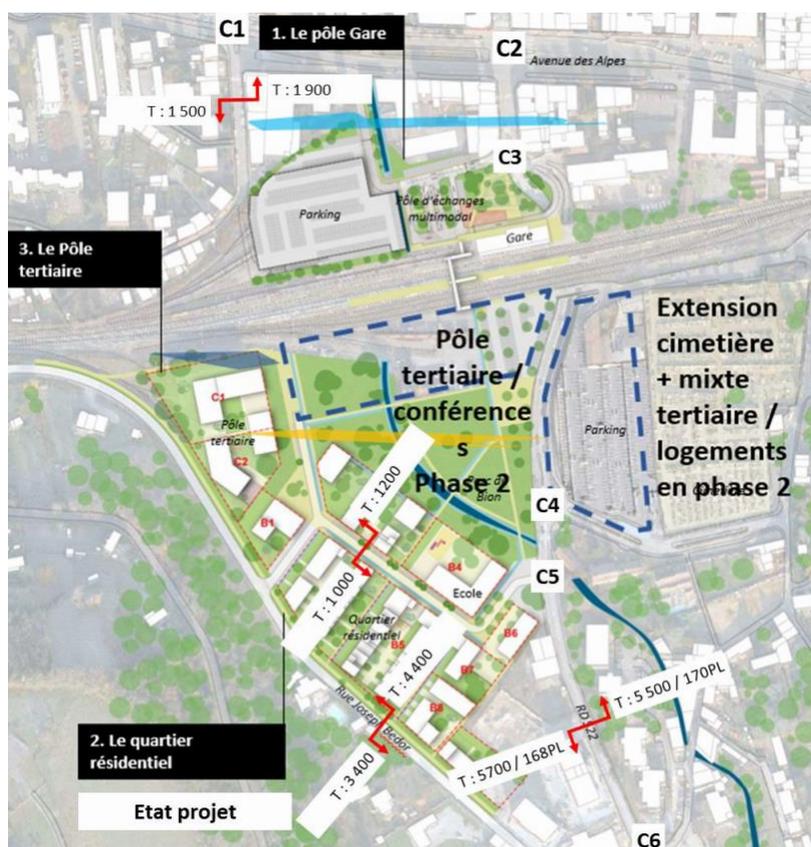


Figure 5 : Opérations de phase 1 et perspectives de phase 2 du projet (scénario 2) (source : dossier)

### Aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM)

Au nord, l'aménagement du pôle dans le secteur gare répond aux enjeux de mobilité (intermodalités et liaisons actives), et de revalorisation de l'espace public, identifiés comme des points de faiblesse du secteur actuel. Le PEM se décompose en deux espaces distincts et complémentaires permettant de gérer tous les types de mobilités pour les usagers de la gare de Bourgoin-Jallieu. D'une part, un espace parking de 500 places est prévu à l'ouest de la gare, une première moitié au sol et l'autre dans un parking en silo<sup>9</sup> sur deux étages à l'ouest. Destiné aux usagers de la gare, il permettrait de rééquilibrer le nombre de places de stationnement entre le nord et le sud. D'autre part, une requalification (et élargissement à l'est) du parvis de la gare est programmée intégrant un pôle bus, un dépose-minute, une zone de taxis et d'auto-partage (quarante places au total) et des stationnements et consignes dédiés pour les modes alternatifs (vélos, trottinettes, mono-roue, etc.). Une remise en perspective de la gare depuis le centre-ville est également envisagée par une nouvelle place en pente, un traitement paysager de l'espace et une réglementation des accès à la zone, en particulier pour une sécurisation des modes de circulations actives. Une requalification en boulevard urbain de la RD 1006 est prévue pour « *une meilleure insertion urbaine et un rapprochement physique avec le centre-ville* ».

Quelques intentions semblent moins abouties :

- les sites de recharges électriques pour les véhicules légers, a priori comptés dans les 40 places du PEM semblent peu compatibles avec des usages plus « mobiles » ;
- des parkings vélos sont prévus, sans que soient précisées leur localisation, leurs caractéristiques et capacités ;

<sup>9</sup> Silo de type « *decking* », soit une structure métallique avec un habillage de façade par une résille ou un masque végétal.

- l'accès vélos à la gare depuis les nouveaux quartiers sud-ouest s'effectuera uniquement<sup>10</sup> par une voie cyclable existante de l'autre côté de la RD 522. La traversée n'est aujourd'hui possible que par le passage piéton ; des réflexions seront nécessaires pour aménager ce franchissement.

***L'Ae recommande de préciser les intentions d'aménagement concernant les sites de recharges électriques et les parkings vélos, et la traversée pour rejoindre la piste cyclable existante depuis les nouveaux quartiers sud-ouest.***

### Renouvellement urbain et création d'un quartier mixte

Au sud des voies ferrées, le projet prévoit la réalisation d'un quartier mixte en remplacement de la friche industrielle et logistique des magasins généraux. Il est avant tout conçu pour accueillir de nouveaux logements : 20 300 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) correspondant à 276 logements, 4 700 m<sup>2</sup> de SDP d'activités tertiaires et une école (7 à 8 classes, 1 400 m<sup>2</sup> de SDP environ sur le parc des rives du Bion). Neufs lots sont ainsi envisagés sur l'ensemble de la ZAC. Un des lots, situé au nord du nouveau quartier résidentiel en frange des voies ferrées, sera consacré à ce stade de la programmation aux activités tertiaires (scénario 1).

Le projet d'habitat est conçu sous forme d'îlots mixtes<sup>11</sup> résidentiels et tertiaires, permettant une offre en logements collectifs (du R+3 au R+5) et intermédiaires<sup>12</sup> (du R+1 au R+2). Le stationnement privé des nouveaux habitants est géré à la parcelle<sup>13</sup>.

Le parking des Charges préexistant sera associé à un parking de petite taille (90 places) qui complètera l'offre de stationnement des usagers de la gare et du futur quartier. Entre nord et sud, l'ensemble des stationnements permettra de maintenir à terme l'offre actuelle de 1 000 places de stationnement collectif.

Des précisions complémentaires sur les populations visées permettraient une meilleure appréciation de la nature des besoins à satisfaire, en termes de mobilités et de stationnement notamment.

Le pôle tertiaire programmé dans le cadre de la ZAC répondrait à un besoin de la CAPI d'espace de formation, de réunions permettant des manifestations de 10 à 150 personnes, et de restauration d'affaires<sup>14</sup> (concept de « meeting lab »<sup>15</sup>). Sur le long terme et dans le prolongement (scénario 2) de la programmation actuelle de la ZAC, ce pôle participerait à un « *écosystème économique autour du pôle gare* » capitalisant sur les activités existantes et les bâtiments dont certains font partie d'un patrimoine bâti local de part et d'autre des voies ferrées.

### La trame viaire

Pour les secteurs sud et nord du projet, la trame viaire restera similaire au réseau actuel : les RD 522 et RD 1006 demeurent des axes majeurs de circulation respectivement nord-sud et est-ouest<sup>16</sup>.

<sup>10</sup> La passerelle au-dessus des voies sera équipée d'ascenseurs, insuffisants pour espérer développer cet usage.

<sup>11</sup> Le lot C1 en cours de définition pourrait évoluer en tertiaire selon les besoins dans le cadre de la concession.

<sup>12</sup> Ce sont des logements plus bas ayant vocation à être implantés dans la pente entre la rue Joseph Bédor et la plaine du Bion pour éviter une rupture morphologique entre les logements collectifs implantés plus bas.

<sup>13</sup> Ratio 1,5 places par logement et une place supplémentaire « visiteur » tous les 5 logements.

<sup>14</sup> Actuellement la CAPI dispose d'un seul équipement dédié aux activités économiques correspondant à des espaces de grandes dimensions, peu adaptés aux besoins des entreprises du territoire.

<sup>15</sup> Un *meeting lab* est un espace d'accueil de réunions et de séminaires dédié aux professionnels.

<sup>16</sup> Dans le secteur de la gare, l'accès au nouveau parking de 500 places se fera par un nouveau carrefour à feux entre le RD 1006 et la rue Marion. La sortie de la gare sur le RD 522 sera réservée aux cars et bus ; les voitures sortiront par le parking et la rue Marion. Une pré-signalisation des places disponibles dans le parking sera mise en place en amont sur le RD 1006.

Seul le nouveau quartier générera deux voies de desserte. Une voie principale à double sens reliera le RD 522 à la rue Joseph Bédor (RD 23), les entrées et sorties principales se feront sur le RD 522. Les deux départementales seront limitées à 50 km/h. En seconde phase du projet (scénario 2) « *un bouclage viaire sera réalisé entre la voie interne du quartier et la rue du cimetière* ». Une voie en impasse, qui aura une moindre importance dans l'armature des infrastructures, desservira le pôle tertiaire. Une requalification des voiries d'accès au parking au nord des voies ferrées est prévue.

Pour les modes de déplacement actifs, un schéma sécurisera un passage au travers du quartier d'habitat et du parc ; la passerelle créera un nouveau point de passage piéton.

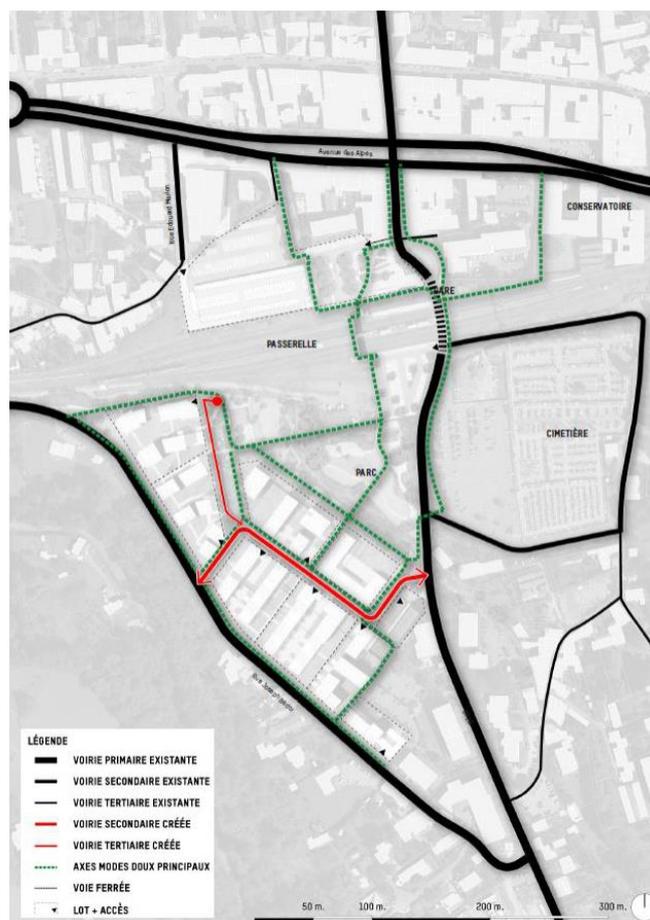


Figure 6 : Trame viaire projetée (source : dossier)

Le dossier ne présente aucun élément sur les coûts prévisionnels du projet et les répartitions de maîtrise d'ouvrage.

***L'Ae recommande de mentionner le coût du projet, selon ses différentes phases et composantes, ainsi que la répartition des maîtrises d'ouvrages et des financements.***

### 1.3 Procédures relatives au projet

Le projet de ZAC est soumis à étude d'impact en application des articles L. 122-1 et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement<sup>17</sup>. L'étude d'impact est présentée dans le dossier de création

<sup>17</sup> Rubrique 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : « *Travaux, constructions et opérations d'aménagement* », la soumission à évaluation environnementale étant systématique lorsque la surface de plancher ou l'emprise au sol des travaux, constructions ou opérations d'aménagement est supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> et pour les autres opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha.

qui est conforme à l'article R. 311-2 du code de l'urbanisme. Il doit faire l'objet d'un avis de l'Ae, s'agissant d'un projet porté en partie par un établissement public sous tutelle du ministre de la transition écologique et solidaire (SNCF Gares & Connexions).

Étant soumis à une étude d'impact, le projet doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000<sup>18</sup>.

L'article L. 123-2 du code de l'environnement exempte les projets de ZAC de l'obligation d'effectuer une enquête publique, les dossiers étant mis à disposition du public par simple voie électronique.

Issu d'une étude de 2013, le projet de ZAC a fait l'objet d'une concertation publique menée entre mars et juillet 2018, qui a donné lieu à une réunion publique, une « balade urbaine » et un atelier de programmation sur les espaces publics. À ce stade, le projet est compatible avec le PLU de Bourgoin-Jallieu et prévoit de respecter les obligations de son zonage et de son règlement, une mise en compatibilité du PLU n'étant pas exclue selon l'évolution des caractéristiques du projet.

L'étude d'impact précise ces cadre et contenu réglementaires. Elle prévoit une création de la ZAC fin 2019, une concession d'aménagement début 2020, et un dossier de réalisation mi 2021 pour un démarrage des travaux en 2022 et une commercialisation sur huit ans (scénario 1). Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteuses qu'il n'envisage pas de procédure de déclaration d'utilité publique et qu'un dossier d'autorisation environnementale sera nécessaire. Il conviendra de formaliser ces éléments afin de permettre au public de connaître le déroulement des procédures auxquelles le public pourra être associé, pouvant nécessiter la production d'une étude d'impact actualisée.

***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation réglementaire synthétique et un récapitulatif des procédures auxquelles sera soumis le projet, ainsi que leur phasage dans le temps.***

#### ***1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

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

- le développement d'un véritable pôle multimodal d'échelle intercommunale assurant la valorisation des transports en commun et des modes actifs en accompagnement de la restructuration des voiries ;
- un urbanisme économe en énergie, adapté aux épisodes caniculaires par le renforcement de la présence de la végétation ;
- l'intégration d'un site périurbain dans le grand paysage de vallées et de coteaux ;
- la restauration d'une trame écologique capable de valoriser les potentialités du site, notamment du fait de la présence du Bion,
- la réduction des nuisances et risques sanitaires (qualité de l'air, bruit) à proximité des infrastructures de transport ;

---

<sup>18</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). Il s'agit ici de la ZSC FR8201749 et de la ZPS FR 8212012.

- l'articulation à l'échelle communale des nombreux chantiers prévus, afin de limiter leurs impacts pour les riverains et les usagers des infrastructures de transport, les travaux liés à la ZAC devant s'étendre sur une très large période de temps.

## 2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact présentée est didactique, avec des illustrations abondantes, de qualité. Chaque chapitre fait l'objet d'un récapitulatif qui en facilite la lecture. Les niveaux d'enjeux sont visiblement pointés pour chaque thème et les mesures clairement présentées en regard des incidences. Les périmètres d'étude rapproché, élargi et éloigné annoncés sont pertinents.

Les enjeux sont traités de manière proportionnée, selon la précision attendue pour un dossier de création de ZAC, même si, à ce stade, les éléments relatifs aux impacts permanents restent souvent au niveau des principes. L'ensemble des éléments d'analyse et des propositions de mesures devront en conséquence être consolidés pour la poursuite de l'élaboration du projet. Le présent avis se concentre sur les sujets qui, du point de vue de l'Ae, nécessiteront une attention particulière. L'Ae ne fait porter ses recommandations que sur les points qu'elle estime insuffisamment traités à ce stade de présentation du dossier.

### 2.1 *État initial, scénario de référence*

#### 2.1.1 Contexte urbanistique et socio-économique

Bourgoin-Jallieu constitue un pôle urbain structurant de la CAPI et y est considérée comme la ville centre. L'augmentation de sa population est notable depuis 1999 avec une croissance annuelle de +1,1 % à +1,4 % (1999-2014). Cette croissance sur la dernière période est portée par le solde naturel excédentaire (+0,9 %/an sur 2009-2014) et, dans une moindre mesure, par le solde migratoire (+0,5%/an). Cette croissance endogène fait du regain d'attractivité auprès des ménages avec enfants un enjeu du PLU de la commune. Le maintien d'une mixité sociale est le second enjeu communal.

La commune connaît une augmentation constante de son parc de logements qui représentait entre 2008 et 2013 41% des logements supplémentaires de la CAPI. L'intercommunalité qui a adopté son second programme local de l'habitat (PLH 2017-2020), territorialise autour de cinq grandes orientations<sup>19</sup> ses objectifs en fonction des projets communaux. Elle fixe pour Bourgoin-Jallieu la production de 1 256 logements sur 6 ans (17 % de logements sociaux, 12 % d'accession sociale, 71 % d'accession libre). Enfin la CAPI a une position stratégique dans l'accueil d'une partie des ménages qui ne trouve pas d'offre de logement accessible dans le centre de Lyon. Les enjeux identifiés pour la commune en découlent : accueil des actifs, production de petits logements pour répondre à l'évolution de la taille des ménages, réponse au vieillissement du parc locatif social et à la précarité énergétique.

---

<sup>19</sup> Maîtriser et cibler le développement de l'offre neuve ; davantage diversifier et équilibrer le développement d'une offre abordable ; intensifier et cibler l'intervention sur la qualité du parc existant ; mieux répondre aux besoins spécifiques ; observer, animer, suivre la politique de l'habitat.

### 2.1.2 Trafics

Le projet s'inscrit dans le plan de déplacement urbain de la CAPI approuvé en 2010 qui vise à contenir la croissance du trafic automobile à 5 - 10 % sur dix ans au profit de croissances marquées des modes actifs (+27 %) et des transports en commun (+66 %).

Le site se trouve en bordure de l'avenue des Alpes (RD 1006), axe historique entre Lyon et l'Italie qui traverse la ville d'est en ouest parallèlement aux voies ferrées. La ville est traversée par la RD 522, seul axe majeur nord-sud. Le relief de coteaux induit des coupures franches pour ces échanges, qui accentuent la concentration des flux. L'étude d'impact souligne le manque de qualité du traitement de la voirie et des abords de l'entrée de ville par la RD 522.

Aucune de ces voies, pourtant ponctuellement congestionnées, n'est classée à grande circulation. Selon l'étude de circulation présentée (campagnes de comptage en 2016 et 2018) les flux sont conséquents (11 000 à 13 000 véhicules / jour sur la RD 1006 et 5 300 à 5 800 véhicules / jour sur la RD 522) avec des proportions de camions relativement faibles (2 à 3 %). Les dysfonctionnements aux heures de pointe sont limités à deux carrefours, qui connaissent des remontées de file et des temps d'attente supérieurs à 20 secondes.

### 2.1.3 Bruit

L'ensemble de la traversée de Bourgoin-Jallieu comporte des secteurs affectés par des infrastructures classées au titre du bruit : la RD 1006, sur 100 mètres de part et d'autre de l'infrastructure (niveau 3) ; la RD 522 sur 30 m (niveau 4) ; la voie ferrée sur 100 mètres (niveau 3), avec des niveaux sonores qui atteignent de 60 à 70 dB(A) en période diurne et entre 55 et 65 dB(A) pour la période nocturne. Les mesures réalisées dans le périmètre de la ZAC montrent une ambiance sonore préexistante modérée, en dehors de ces infrastructures.

### 2.1.4 Qualité de l'air

Les principaux émetteurs de polluants atmosphériques dans la zone d'étude sont le trafic routier, l'usine d'incinération des ordures ménagères (UIOM) du syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères (SITOM) Nord Isère, l'entreprise PCAS (Produits chimiques auxiliaires synthèses) qui émet essentiellement des composés organiques volatils (COV) et le chauffage urbain. Compte tenu de la nature des sources de pollution, les polluants majoritairement émis sont les oxydes d'azote, les particules<sup>20</sup> et les COV non méthaniques.

L'étude d'impact fournit des données communales entre 2007 et 2016 pour les oxydes d'azote, l'ozone et les PM10. Les valeurs de PM2,5 ne sont pas fournies. Des données locales sont également produites datant principalement d'une étude réalisée en 2004 dans le cadre du projet de réaménagement de la RD 1006, qui ne semblent pas s'appuyer sur une station de surveillance à Bourgoin-Jallieu, mais sur des stations parfois éloignées (Vienne, Grenoble...) ou situées en milieu rural a priori peu représentatives, complétées par un camion laboratoire sur la commune de Bourgoin-Jallieu à proximité de la RD 1006. Les conclusions fournies sont en conséquence hétérogènes, non actualisées, incomplètes et imprécises sur le périmètre de la ZAC. Elle se réfèrent en outre aux valeurs réglementaires seules, et non aux valeurs objectifs.

<sup>20</sup> La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres ou microns (PM 10) respirables, qui peuvent pénétrer dans les bronches. On parle de particules fines à partir de PM 2,5.

Bien qu'il soit plausible que le site ne présente pas globalement de contre-indication sanitaire particulière à l'implantation d'une population nouvelle, des données plus fiables devraient être présentées par l'étude d'impact actualisée pour la réalisation de la ZAC, mettant clairement en évidence notamment les secteurs de dégradation de la qualité de l'air à proximité des infrastructures.

### 2.1.5 Risques naturels

Le périmètre de la ZAC est soumis à une sensibilité moyenne à forte de l'aléa inondation par remontée de nappe, qui ne semble pas affecter le secteur gare (passage souterrain de la RD 522).

Il est également soumis au risque de débordement du Bion, couvert par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRi), qui concerne les inondations de plaine, les crues rapides de rivière, et les inondations de pied de versant :

- l'axe du Bion est inconstructible sur une largeur d'une cinquantaine de mètres (zone rouge),
- le nord du secteur, de part et d'autre des voies ferrées, incluant la gare, constitue une zone de contraintes faibles (zone bleue),
- la RD 1006, incluant une partie de la zone du parvis, est classée en zone de projet possible sous maîtrise collective (zone violette)
- les secteurs est et ouest ne sont pas en zone réglementée.

Bien que les secteurs est et ouest ne soient pas en zone réglementée, il est indiqué que le projet s'inscrit dans un contexte géomorphologique singulier de pied de coteau avec les venues d'eau qui lui sont associées et que « *dans ces conditions, les bâtiments implantés proches de la RD 23 seront concernés par des circulations de versant.* » Des résultats géotechniques devront préciser ces éléments pour la phase de réalisation.

L'étude d'impact signale par ailleurs que la commune a fait l'objet de plusieurs arrêtés de catastrophe naturelle entre 1983 et 1999, pour inondations, glissements de terrain et coulées de boue, indiquant que « *à la suite, de ces événements plusieurs aménagements, d'amont vers l'aval, ont été réalisés* ». Aucune autre précision n'est fournie sur ces événements, ni s'ils concernent le secteur qu'il est prévu d'aménager, ni la nature des aménagements de sécurisation et les modalités de leur gestion, ni s'ils sont de même nature que les aléas couverts par le PPRi.

***L'Ae recommande de présenter les événements qui ont motivé des arrêtés de catastrophe naturelle dans le périmètre de la ZAC, ainsi que les aménagements réalisés pour en prévenir la récurrence et les dispositions permettant d'en garantir la pérennité.***

### 2.1.6 État des sols et des eaux

Le périmètre n'est pas affecté par des risques technologiques autres que le transport de matières dangereuses par les voies routières et ferrées.

Le périmètre de la ZAC, et son environnement proche, ont historiquement connu des activités polluantes. Des dépollutions de sols ont été réalisées pour permettre l'implantation de nouvelles activités ou résidences, un site à 500 mètres est affecté de restriction d'usage en raison de la présence de polluants dans les gaz des sols, et un site à 250 m au sud nécessite des investigations complémentaires. Les recherches menées au droit des magasins généraux n'ont pas mis en évidence de pollution des sols.

La masse d'eau souterraine au droit du site « Alluvions de la Bourbre et Catelan » est présente à environ 6 mètres de profondeur.

Le Bion, cours d'eau d'une douzaine de kilomètres à caractère torrentiel, est affluent de la Bourbre, qui s'écoule dans la plaine au nord de Bourgoin. Il présente dans la traversée du périmètre de la ZAC un caractère fortement anthropisé, son écoulement se trouvant contraint dans un lit largement bétonné.

Ni l'état des masses d'eau ni les objectifs d'état qui leur sont assignés ne sont présentés, l'étude d'impact se contentant de mentionner l'existence du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône-Méditerranée, et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la Bourbre pour indiquer que le projet devra en respecter les préconisations, que l'étude d'impact présente au niveau des orientations générales, sans préciser les dispositions qui s'appliquent.

***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par :***

- ***la description des masses d'eau concernées par le projet, leur état et leurs objectifs ;***
- ***une présentation détaillée des dispositions et mesures du Sdage et du Sage applicables au projet.***

Le secteur n'est pas identifié comme une zone potentiellement humide par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne - Rhône-Alpes.

La commune de Bourgoin-Jallieu, présente une mauvaise aptitude des sols à l'infiltration des eaux pluviales, associée, au niveau du périmètre de la ZAC, à des risques de remontées de nappes, des écoulements de versant et des risques de glissement de terrain au niveau des coteaux.

Le réseau collectif d'assainissement est essentiellement de type unitaire et recueille en conséquence les eaux pluviales. L'étude d'impact indique une capacité « *suffisante pour la croissance attendue de la population* ». Aucune indication néanmoins n'est fournie sur la capacité de la station d'épuration.

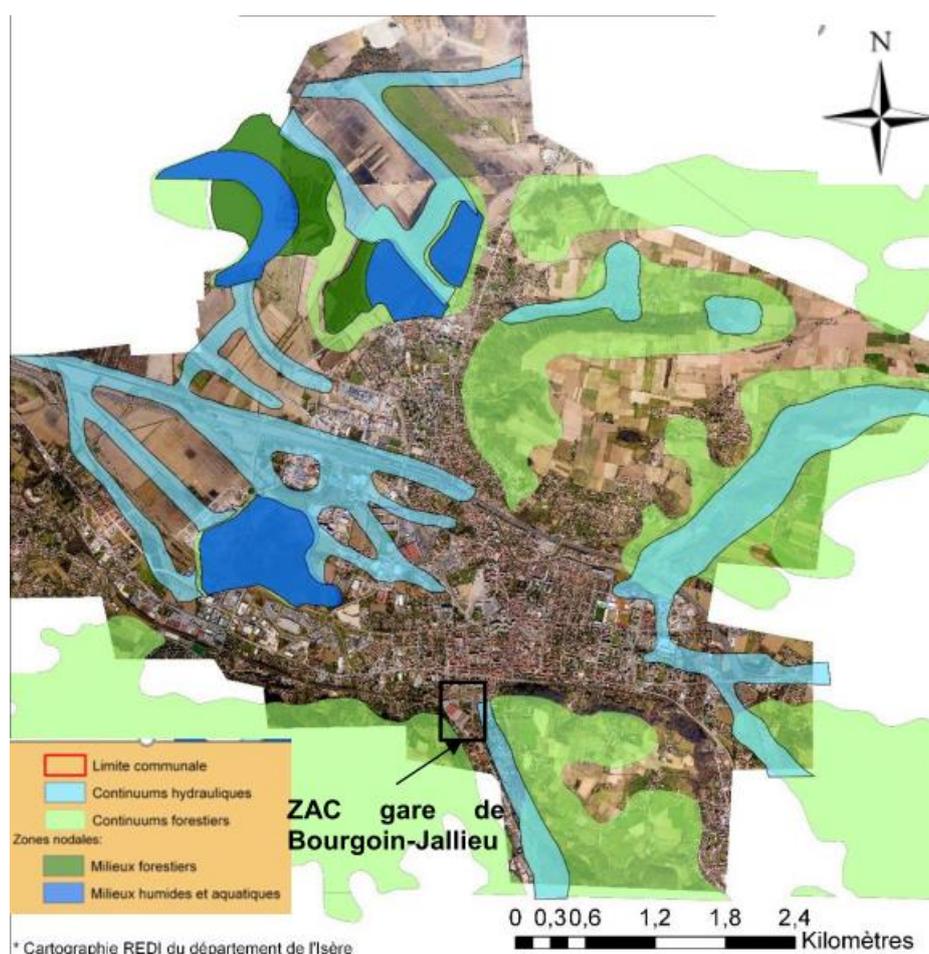
### **2.1.7 Paysage et patrimoine**

Le site de la ZAC s'inscrit dans un paysage de plateaux agricoles, de coteaux boisés, de vallée et de plaine touchées par l'urbanisation. Au-delà du caractère urbain qui le qualifie, il est caractérisé par une combe alluviale étroite, contrainte topographiquement par les coteaux de Maubec et de Bourgoin. L'étroitesse du relief en a limité l'urbanisation.

Le site est marqué par le grand paysage et l'enjeu « *de la préservation de la vue vers et depuis les coteaux boisés, de l'identité rurale des plateaux et des éléments paysagers remarquables traversant la ville tels que les cours d'eau et les continuités vertes* ». Plus spécifiquement il s'agit d'articuler le développement urbain avec la valorisation paysagère de l'entrée de ville par le sud. Le site est par ailleurs concerné par un patrimoine bâti contemporain. Plusieurs bâtiments sont ainsi remarqués dans l'étude d'impact : le bâtiment principal des magasins généraux de l'architecte berjallien Albert Bibollet, la gare, l'impasse de Verdun, la halle Cassan, etc.

## 2.1.8 Milieux naturels

La commune de Bourgoin-Jallieu recense plusieurs Znieff<sup>21</sup> de type 1 et 2 qui ne se situent pas dans le périmètre de la ZAC ; la zone Natura 2000 la plus proche se trouve à 2 kilomètres du site . L'inventaire écologique réalisé et l'étude du schéma régional de cohérence écologique (SRCE)<sup>22</sup> confirment l'absence de lien fonctionnel entre ces aires de protection et le périmètre rapproché. Deux espaces naturels sensibles (ENS) potentiels (secteur du Loudon et zone humide des Sétives) concernent la commune mais ne recoupent pas le périmètre de la ZAC. Par contre le SRCE recense au droit du site d'étude un corridor aquatique au niveau du Bion ; des corridors forestiers sont présents de part et d'autre du site sur les coteaux de Maubec et de Plan Bourgoin. Enfin, la Bourbre au nord de la ZAC constitue « une trame bleue de maintien et/ou de restauration des continuités aquatiques ».



La faune et la flore du périmètre de la ZAC ont fait l'objet d'observations de terrain en 2017 sans noter d'enjeu fort. Les habitats présents sont « *anthropisés et communs* » (alignements d'arbres, pelouses de parcs, jardins d'agrément, etc). Quelques arbres remarquables sont identifiés : vieux platanes le long du Bion ainsi qu'un Séquoia géant, le diagnostic écologique réalisé en juillet 2019

<sup>21</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>22</sup> Le SRCE Rhône-Alpin, postérieur, a intégré le REDI.

<sup>23</sup> Le réseau du département de l'Isère (REDI) a permis dès 2011 de définir et d'identifier le réseau écologique départemental ;

en vue de la restauration du Bion indiquant en outre que cinq cèdres centenaires le long du Bion sont bien considérés comme tels et constituent une « *entité paysagère à conserver* ». Trois espèces exotiques très envahissantes sont signalées : Buddleia, Renouée du Japon, Robinier faux acacia. Bien qu'aucune trace de chiroptère n'ait été trouvée, un bâtiment à l'abandon au nord-est du hangar de la gare constitue un gîte d'hibernation et de reproduction potentielle qui justifierait des mesures « *en cas d'intervention sur ce bâtiment* ».

## ***2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu***

Différentes variantes sont présentées dans l'étude d'impact. Un premier groupe de trois variantes établi en 2016 par le comité de pilotage, concerne trois thématiques : les emprises et le dimensionnement du parking en silo ; la requalification de l'avenue des Alpes (RD 1006), selon les places de stationnement prévues ; l'emplacement réservé pour la trémie routière. Un second groupe de trois variantes (datant elles de 2015, semble correspondre à des visions alternatives et intégrées du projet sur des options de développement et de renouvellement des activités, des logements et des équipements alternatifs. À la lecture, il apparaît que la présentation est confuse, et ne permet pas clairement de distinguer les variantes discutées pour le scénario 1 et non retenues, et les options encore au stade d'hypothèses que ce soit pour le scénario 1 ou pour le scénario 2.

***L'Ae recommande de clairement différencier d'une part les variantes étudiées et non retenues, et d'autre part les options encore ouvertes pour le scénario 1, et les hypothèses plausibles pour le scénario 2 de long terme, qui devront être examinées au regard de leurs incidences sur l'environnement.***

## ***2.3 Analyse des incidences du projet – Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences***

### **2.3.1 Incidences temporaires**

Les effets temporaires sur l'environnement et les mesures en phase travaux font l'objet de développements conséquents posant pour chaque thématique les enjeux et les principes des mesures d'évitement et de réduction, selon un niveau de précision satisfaisant au stade de création d'une ZAC. L'énoncé affirme de manière générale la mise en œuvre des « bonnes pratiques » attendues sur des chantiers de cette ampleur : sensibilisation et sélection des entreprises, information des riverains, sécurité des chantiers pour les riverains et le personnel, limitation de l'impact paysager, organisation des engins de chantier sur les voies routières, préservation de la continuité des déplacements et des stationnements, interception des réseaux existants, gestion des déchets, optimisation des déblais et des remblais, prévention du risque lié à la forte sensibilité des sols aux variations de la teneur en eau et aux circulations de versant, prévention des pollutions accidentelles de la nappe et du Bion, conservation des arbres remarquables du parc du Bion, mise en place d'un plan de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, limitation des nuisances sonores, de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effets de serre.

Bien que « *les niveaux d'enjeux les plus forts concernent les risques de mouvement de terrain des coteaux (moyen) et le risque d'inondation par remontée de nappe ou crue du Bion (fort)* », l'étude d'impact se contente d'indiquer qu'ils « *seront maîtrisés* ».

***L'Ae recommande d'exposer les principes qui seront appliqués pour la gestion des chantiers dans un contexte d'enjeux moyen à fort liés aux aléas mouvements de terrain et inondation.***

L'ensemble de ces mesures ont vocation à être déclinées dans l'étude d'impact actualisée pour la phase de réalisation, qui devra en outre comporter des estimations quantitatives des trafics sur les principaux axes perturbés, des déblais évacués ou réutilisés sur place, des émissions de gaz à effets de serre liées au chantier, etc.

Il n'est pas prévu de travaux, autres que de restauration, qui soient susceptibles d'affecter les espaces naturels. L'espace de friche industrielle sera totalement restructuré. Il ne comporte pas d'habitats ou de flore patrimoniaux. Concernant la préservation de la faune, outre les mesures d'adaptation générale de prévention des risques d'écrasement, de dérangement et de piégeage, des mesures spécifiques sont prévues pour la rénovation d'une bâtisse au nord-est du hangar de la gare et la préservation d'éventuels gîtes de reproduction et d'hibernation de chiroptères qui seraient détectés avant les travaux et pour éviter les périodes de reproduction des oiseaux. La renaturation du Bion, qui nécessitera des interventions en lit mineur et la mise en place de remblais sera prévue en dehors de la période de reproduction des poissons, soit en dehors de février-juin.

À l'échelle communale, l'étude d'impact fait état de plusieurs autres chantiers de développement et de renouvellement urbain de nature à engendrer des effets cumulés. La présentation de ces projets (localisation, temporalités) et l'analyse des effets cumulés notamment en termes de trafic, de nuisances sonores et de production de gaz à effet de serre devront être approfondies dans le cadre de l'actualisation de leurs études d'impact.

### **2.3.2 Incidences permanentes**

#### Contexte urbanistique et socio-économique

La maîtrise foncière est une dimension essentielle de l'opération ZAC. Actuellement, la maîtrise publique concerne le site des magasins généraux ; cependant des « points durs » avec lequel le projet devra composer demeurent et sont soulignés dans l'étude d'Impact : le foncier de réseau ferré de France (RFF), le foncier privé au nord de la gare « *dont la mutabilité est à évaluer* », la friche au sud des rails qui reste à acquérir. L'évaluation d'impact ne signale aucune mesure nécessaire. L'Ae considère que des précisions devraient être données dans le dossier sur la maîtrise publique globale du domaine à court terme, ses obstacles potentiels et leurs incidences sur la temporalité des phases du projet.

***L'Ae préconise de préciser les conditions d'acquisition de la maîtrise globale du site et de signaler les éventuelles difficultés rencontrées (dureté foncière), les éventuels impacts en termes de retard dans le projet et les moyens pour les résoudre.***

#### Transport et déplacements

Le projet de circulation automobile présenté intègre les éléments d'aménagement du scénario 1 et la prise en compte de 80 nouveaux logements hors périmètre en cours de construction sur le coteau de Maubec. Il a été construit de manière itérative sur la base des études de circulation en recherchant l'amélioration du trafic au sud. Les résultats présentés accordent une importance toute particulière aux carrefours et points de difficulté actuelle. Il est conclu à une augmentation de la charge de trafic au niveau des carrefours, les flux restant inférieurs à la capacité des voies. L'étude d'impact indique

qu'un travail plus fin d'adaptation des phasages des feux pourrait suffire à ne pas dégrader le fonctionnement actuel.

La présentation de ces résultats comporte néanmoins des faiblesses méthodologiques, ce qui ne permet pas d'apprécier la robustesse de ces conclusions :

- le modèle de trafic utilisé n'est pas précisé ;
- les modélisations sont réalisées pour le seul scénario 1 sans inclure les besoins supplémentaires induits par le scénario 2 (logements supplémentaires et tertiaire au niveau du quartier des Charges). Même si cette programmation complémentaire n'est pas arrêtée, il est nécessaire d'intégrer des hypothèses sur ses perspectives afin d'en évaluer la faisabilité ;
- l'échéance de la simulation n'est pas précisée. Afin de la rendre pertinente pour l'analyse des nuisances sonores des voies modifiées, il serait nécessaire de considérer une échéance de vingt ans après la fin des travaux, et d'analyser en conséquence les perspectives à l'horizon 2050 ;
- bien que centrée sur le périmètre de la ZAC, l'étude de trafic ne permet pas d'appréhender les perturbations induites par les requalifications de voiries autour du parking nord ;
- une présentation des résultats sur un périmètre élargi serait seule de nature à permettre d'anticiper les modifications significatives devant faire l'objet de mesures complémentaires.

***L'Ae recommande de préciser le modèle de trafic utilisé et de reprendre les études de trafic a minima à l'échelle du périmètre élargi, à une échéance de 20 ans après la mise en service des aménagements, et en incluant les besoins du scénario 2.***

Il est indiqué qu'une « étude de rabattement pour tous les modes à 2-3 kilomètres autour de la ZAC » sera réalisée ultérieurement. Il sera important qu'elle puisse être présentée pour la phase de réalisation de la ZAC.

#### Nuisances sonores

L'étude d'impact présente une modélisation des nuisances sonores pour l'état actuel et pour l'état projet au sein du périmètre de la ZAC. Les voies nouvelles, uniquement destinées à la desserte locale du nouveau quartier ouest, ne créent pas de dépassement des seuils réglementaires.

L'impact sonore global de l'ensemble des voiries sur le programme urbain montre des dépassements des seuils en bordure des voies ferrées, de la RD 522 et de la rue Joseph Bedor, nécessitant pour cette dernière d'être classée en catégorie 4. Huit des bâtiments de la ZAC (cinq bâtiments tertiaires et trois bâtiments secondaires) situés dans un secteur affecté par le bruit nécessiteront un traitement spécifique du bâti pour renforcer l'isolation acoustique. L'Ae relève que la faisabilité de mesures de réduction à la source envisagées par le dossier (aménagement des tracés visant à réduire les vitesses, traitement des revêtements de surface des voies, écrans phoniques sur les infrastructures, etc.) n'est pas étudiée.

En corollaire des lacunes méthodologiques déjà signalées pour l'analyse des trafics, celle des nuisances sonores générées par le projet obère des effets qui pourraient s'avérer importants pour les usagers :

- du fait du surcroît de trafic qu'il génère, le projet est assimilable à la transformation d'infrastructures existantes. Il doit, en application de l'article R. 571-45 du code de l'environnement, faire l'objet d'une analyse en termes de modification significative, et

considérer la gêne résultant d'une augmentation « *supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation* ». Ceci implique d'évaluer pour toutes les voies l'évolution des nuisances sonores pour le scénario de référence<sup>24</sup> à l'horizon de vingt ans après la mise en service des aménagements, et de le comparer au même horizon à l'état projet ;

- l'analyse est strictement limitée au périmètre de la ZAC. Or des modifications significatives peuvent être occasionnées en dehors du périmètre.

***L'Ae recommande de reprendre l'analyse des nuisances sonores par comparaison avec le scénario de référence à l'horizon de vingt ans après la mise en service des aménagements, afin d'identifier l'existence de tronçons de voiries connaissant une modification significative des nuisances sonores, et de prévoir le cas échéant les mesures d'évitement et de réduction nécessaires au respect des seuils réglementaires.***

### Émissions de substances polluantes et exposition des populations

L'étude d'impact considère « *qu'à l'échelle locale, déjà fortement urbanisé, l'impact de l'aménagement du quartier sur la santé par l'intermédiaire des polluants atmosphérique sera nul* », du fait de l'aménagement des espaces publics, la réorganisation des circulations piétonnes entre le nord et le sud des voies ferrées et l'accès à des modes alternatifs à la voiture individuelle. Cette conclusion semble relativement lapidaire si l'on tient compte des augmentations des trafics et des nuisances sonores annoncées. Elle signale également les améliorations qui résulteront de la diminution des débits de polluants des véhicules. Des mesures de réduction sont néanmoins évoquées (réduction à la source, limitation de la dispersion des polluants par les revêtements, des murs végétalisés ou écrans physiques). L'estimation des impacts, l'efficacité des mesures et les engagements sur leur mise en œuvre devront être précisés et quantifiés.

### Îlots de chaleur urbains

La ville de Bourgoin-Jallieu ne développe pas de manière généralisée de phénomènes d'îlots de chaleur urbains. Les effets attendus du projet sont positifs à l'égard de ce risque, du fait de la création du parc urbain autour du Bion et de la désartificialisation des magasins généraux, qui seront remplacés par des immeubles disposant de jardins en rez-de-chaussée.

Il est indiqué que la prise en compte des dominantes de vent et d'ensoleillement devront orienter certains choix architecturaux visant à améliorer le bilan énergétique du projet.

### Énergie

Estimée sur la base d'un niveau de performance correspondant à une consommation énergétique inférieure de 20 % à celle de la norme RT2012, niveau qui prépare la RT2020, que les nouveaux bâtiments correspondent à une consommation de 747 MWhep<sup>25</sup>/an évaluée pour les besoins de chauffage et d'eau chaude sanitaire prévus pour le scénario 1, dont 70 % pour les futurs logements.

<sup>24</sup> Également appelé « scénario au fil de l'eau ». L'article R. 122-5 du code de l'environnement le définit comme un « aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ».

<sup>25</sup> Le kWhep (kilowatt-heure d'énergie primaire) est l'unité de mesure utilisée dans la réglementation thermique ou lors d'un diagnostic de performance énergétique. Elle tient compte de l'énergie nécessaire à la production et au transport de l'électricité. 1 MWhep (mégawatt- heure d'énergie primaire) vaut 1 000 kWhep.

Les besoins de climatisation de ces mêmes bâtiments, sont estimés à 29 MWh/an et devront être traités au niveau de chaque bâtiment.

Parmi différents scénarios d'approvisionnement, précisément documentés, l'étude d'impact retient prioritairement, sur des critères essentiellement techniques et financiers, le raccordement au réseau de chaleur existant sur la ville, en dépit d'une faible performance technique du fait de l'éloignement du site. Le recours au photovoltaïque constitue une alternative pour les besoins de la consommation électrique, qui nécessiterait l'installation de 6 200 m<sup>2</sup> de capteurs. Ces premiers éléments de faisabilité ont vocation à être approfondis pour la phase de réalisation, notamment en comparant leurs avantages environnementaux. L'Ae considère qu'il sera nécessaire d'anticiper des hypothèses sur la satisfaction des besoins du scénario 2.

### Réseaux et assainissement

À ce stade du projet, il est uniquement indiqué que le projet nécessitera d'augmenter la capacité des réseaux (électrique, gaz, assainissement, eaux pluviales, adduction en eau potable (AEP), collecte de déchets) en vue de les dimensionner en fonction des besoins.

D'une manière qui paraît assez contradictoire avec ce qui est avancé pour l'analyse des risques d'îlots de chaleur urbain, l'étude d'impact estime que la densification du quartier va contribuer à imperméabiliser les sols, et augmenter les ruissellements. En dépit d'un contexte a priori défavorable, il est indiqué que « *la gestion des eaux pluviales au plus près de la source étant un principe à encourager, l'infiltration in situ sera étudiée préalablement à toute autre technique sur ces secteurs* » mais aussi que les eaux pluviales des espaces publics et privés sont collectées par un réseau de noues et de « jardins de pluie » puis acheminées jusqu'au Bion. La mention d'un volume stocké de 425 m<sup>3</sup> dans le réseau de collecte n'est pas justifiée.

Les réflexions sur l'ensemble de ces sujets paraissent étonnamment peu abouties, même pour un stade de création de ZAC, et devront être significativement approfondies pour passer au stade de réalisation. Néanmoins les éléments fournis par l'état initial ne paraissent pas augurer de difficultés majeures de nature à mettre en cause la faisabilité du projet.

### Risques naturels

L'étude d'impact précise les interdictions et prescriptions attachées à chaque zone du PPRi, que le projet devra respecter. La proximité de certaines habitations du Bion, telle qu'elle semble apparaître sur les vues paysagères, interroge. Il est cependant clairement indiqué que « *aucun bâtiment ni parking souterrain ne sera construit dans une zone du PPRi de la Bourbre* ».

L'étude d'impact n'indique pas que les zones de projets possibles sous maîtrise collective (zones violettes) nécessitent une étude hydraulique complémentaire, et le cas échéant des travaux de protection voire la révision du PPRi pour pouvoir faire l'objet d'un aménagement. Le rapport de présentation du PPRi indique notamment concernant le Bion dans la traversée de Bourgoïn-Jallieu, inscrit en zone BC<sub>2</sub> : « *pour préciser le zonage inondation et tenter de réduire la zone bleue BC<sub>4</sub>, une étude hydraulique globale sur l'ensemble du bassin, se basant sur les études existantes, devra déterminer les choix techniques les mieux adaptés pour minimiser les dommages dans Bourgoïn-Jallieu et sur les secteurs plus en aval encore vierges de toute construction* ». Le périmètre de la ZAC empiète sur ces zones violettes pour intégrer des voiries et deux carrefours sur l'avenue des Alpes (RD 1006), dont l'aménagement, non indiqué par l'étude d'impact, est inscrit à l'avant-projet

sommaire. Il conviendra de vérifier la conformité de ces aménagements avec les prescriptions du PPRi.

La maîtrise des risques de ruissellements et mouvement de versant, qui pourrait être nécessaire même en dehors des zones réglementées du PPRi et appeler des dispositions constructives spécifiques, succinctement évoquées, devra être mieux explicitée lors de l'actualisation de l'étude d'impact.

### Paysage et patrimoine

L'opération d'aménagement aura un impact significatif sur le paysage local très urbain et fragmenté d'une part, sur sa nature qualitative marquée au sud par les coteaux de la combe du Bion d'autre part. L'étude d'impact prévoit une incidence positive du projet en particulier par la transition paysagère qu'offrira la création du parc des rives du Bion. Le projet n'est pas concerné par la présence de monuments historiques. Il prévoit cependant la préservation de certains bâtiments remarquables et remarqués dans le PLU communal.

### Milieu naturel

Aucun espace naturel n'est consommé par le projet de ZAC dans le scénario 1. La création du parc des rives du Bion augmentera par ailleurs la surface végétalisée et constituera une opportunité pour améliorer la biodiversité du lieu. L'étude d'impact conclut à un impact positif sur le plan paysager, mais indique qu'il ne peut que présumer un impact positif sur les habitats, la faune et la flore, du fait de l'absence de précisions sur les espèces végétales qui seront plantées. Des informations sont néanmoins requises dès ce stade sur la stratégie visée et les principes posés pour les requalifications urbaines, le PEM et l'ensemble des espaces publics et des cheminements, ainsi que de manière générale sur la structuration des espaces végétalisés, afin d'appréhender la capacité de réponse du projet aux objectifs paysager et écologique affichés.

***L'Ae recommande de préciser la stratégie visée et les principes posés en réponse aux objectifs paysager et écologique du projet.***

Pour la « revitalisation » du Bion, l'étude d'impact prévoit la réalisation d'un diagnostic des fonctionnalités écologiques (en cours de finalisation selon les compléments d'information donnés aux rapporteuses) et la proposition d'un projet d'aménagement permettant de restaurer sa qualité morphologique, de développer sa fonctionnalité de corridor écologique, et d'assurer la cohérence des aménagements avec une démarche de valorisation paysagère et la gestion des eaux pluviales. Ces éléments ont vocation à être présentés dans l'étude d'impact actualisée pour la phase de réalisation de la ZAC.

## **2.4 Evaluation des incidences Natura 2000**

L'étude d'impact procède à une évaluation succincte mais suffisante des incidences Natura 2000. Elle n'identifie pas de connectivités entre le site de la ZAC et le site de l'Isle Crémieu ni d'impact sur les habitats ou les espèces. Pour autant, elle conclut que « *l'incidence du projet de rénovation du quartier de la gare de Bourgoin-Jallieu est donc potentiellement très faible et temporaire sur le site Natura FR8201727 « L'Isle Crémieu »* ». L'Ae rappelle qu'il est de la responsabilité des maîtres d'ouvrage de conclure plus fermement sur l'absence d'incidences de leur projet quant à l'état de

conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation, au titre de Natura 2000, des sites situés à proximité.

## ***2.5 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets***

Le suivi des mesures envisagées est présenté au fil des parties thématiques et un chapitre de synthèse à la fin de l'étude d'impact en reprend quelques termes. L'Ae rappelle que le suivi doit permettre de vérifier le niveau d'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre, et si besoin de réajuster ces mesures, mais plus globalement de vérifier les hypothèses de l'étude d'impact par l'appréciation de l'évolution effective de l'état de l'environnement après réalisation des travaux. Ce volet devra être significativement approfondi pour la phase de réalisation.

## ***2.6 Résumé non technique***

Le résumé non technique de l'étude d'impact est clair et complet, reprenant des tableaux de synthèse présents dans l'EI et des illustrations cartographiques. Il est présenté dans un fascicule de 56 pages à part pour faciliter sa visibilité dans le dossier.

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***