



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur l’aménagement du quartier de la gare à
Ambérieu-en-Bugey (01)**

n°Ae : 2025-148

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 12 février 2026 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du quartier de la gare à Ambérieu-en-Bugey (01).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Emmanuelle Guilmault, Christine Jean, Noël Jouteur, Thierry Laffont, François Letourneux, Laurent Michel, Jean-Michel Nataf, Laure Tourjansky, Éric Vindimian, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 absent(e)s : Olivier Milan, Serge Muller, Alby Schmitt, Patricia Valma.

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis le 26 novembre 2025 par le président de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 15 décembre 2025.

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 a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même article, l'Ae a consulté par courriers du 17 décembre 2025 :

- le préfet de l'Ain, qui a transmis une contribution le 13 janvier 2026,
- la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Auvergne-Rhône-Alpes, qui a transmis une contribution le 13 janvier 2026.

Sur le rapport de Bertrand Looses et Laurent Michel, qui ont rencontré la maîtrise d'ouvrage sur site le 27 janvier 2026, l'Ae rend l'avis qui suit, après en avoir délibéré.

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 au V de l'article L. 122-1 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.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD)

Synthèse de l'avis

L'Ae est saisie pour avis sur l'évaluation environnementale du réaménagement du quartier de la gare d'Ambérieu-en-Bugey, porté par la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain (CCPA), dans le cadre d'une procédure de permis d'aménager. La CCPA a choisi de réaliser de manière volontaire une évaluation environnementale, le projet relevant de l'examen au cas par cas au titre de la réglementation de l'évaluation environnementale.

Le projet comprend les opérations suivantes : l'aménagement d'un pôle d'échange multimodal (PEM), la création d'un ensemble de locaux d'activités, dit Quartier des affaires et du savoir (QDAS), en rénovant des bâtiments de la friche Cordier, la création ou le réaménagement de plusieurs parkings : un parking SNCF près de la gare (200 places de stationnement automobile), un parking de covoiturage (60 places), un parking relais+ QDAS (440 places), pour compléter les possibilités de stationnement pour accès à la gare, et l'aménagement de l'avenue du Général Sarrail, qui passe devant la gare en orientation est-ouest. Une partie des aménagements est déjà réalisée.

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

- le développement d'un pôle multimodal assurant la valorisation des transports en commun et des modes actifs de déplacement et le développement de ceux-ci à l'échelle du quartier et au-delà ;
- la gestion des eaux de ruissellement ;
- la pollution des sols ;
- l'artificialisation des sols et la végétalisation des aménagements.

L'étude d'impact est claire et bien présentée. Elle est bien documentée sur la présentation du projet et de certains partis pris, dont les principes de gestion des eaux de ruissellement par infiltration, la stratégie de végétalisation ou la gestion des pollutions des sols. Cependant, elle est incomplète sur plusieurs aspects, tant sur les incidences du projet que sur certains de ses apports positifs. Les choix effectués conduiront à une absence d'artificialisation des sols et à une diminution de l'imperméabilisation de certaines emprises du chantier et se caractérisent aussi par certains choix de sobriété, comme la réutilisation des dalles existantes pour l'aménagement des parkings.

L'Ae recommande principalement de compléter le périmètre du projet en y intégrant une parcelle destinée à accueillir un cheminement « modes actifs » entre les parkings du nord du site et la gare, de mieux décrire les aménagements cyclables à l'échelle du quartier élargi et de la commune ainsi que les perspectives de renforcement de la desserte en transports en commun du PEM. Elle recommande aussi d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre liées au chantier et de présenter les mesures prévues pour les limiter, et d'effectuer, avant travaux, des inventaires des gîtes et nids potentiels dans les bâtiments à rénover et d'en déduire les mesures d'évitement, réduction voire de compensation nécessaires. Elle recommande enfin de mettre en place un suivi attentif des actions ambitieuses envisagées en matière de plantation d'arbres et végétalisation et des méthodes d'entretien.

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

1.1 Contexte et contenu du projet

La Communauté de communes de la Plaine de l'Ain (CCPA) porte un projet d'aménagement du quartier de la gare, en poursuivant selon le dossier plusieurs objectifs d'ensemble : renouvellement urbain et densification autour de la gare, meilleur accès des usagers à la gare, optimisation des stationnements, création d'une centralité urbaine et d'un axe nord-sud du centre-ville vers la gare, en privilégiant « une ambiance végétale apaisée » des aménagements et une gestion des eaux par infiltration.

Les aménagements présentés à l'avis de l'Ae portent sur une surface de cinq hectares, sur des emprises déjà artificialisées, en grande partie sur la « friche Cordier », du nom d'une ancienne entreprise de transports. Une partie des bâtiments de cette friche a été démolie, les emprises se présentant sous forme de dalles en béton ou d'autres surfaces artificialisées, tandis que d'autres bâtiments seront rénovés pour accueillir des locaux d'activité.

Le projet prévoit les opérations suivantes :

- aménagement d'un pôle d'échange multimodal avec deux quais pour bus,
- création d'un ensemble de locaux d'activités, dit Quartier des affaires et du savoir (QDAS), en rénovant des bâtiments de la friche Cordier,
- création ou réaménagement de plusieurs parkings automobiles : un parking SNCF près de la gare (200 places de stationnement), un parking de covoiturage, dit Bravet (60 places), un parking relais+QDAS (100 places en surface pour les usagers du QDAS et 340 places dans un parking à étages), afin de compléter les possibilités de stationnement pour accéder à la gare,
- aménagement de l'avenue du Général Sarrail, qui passe devant la gare en orientation est-ouest.

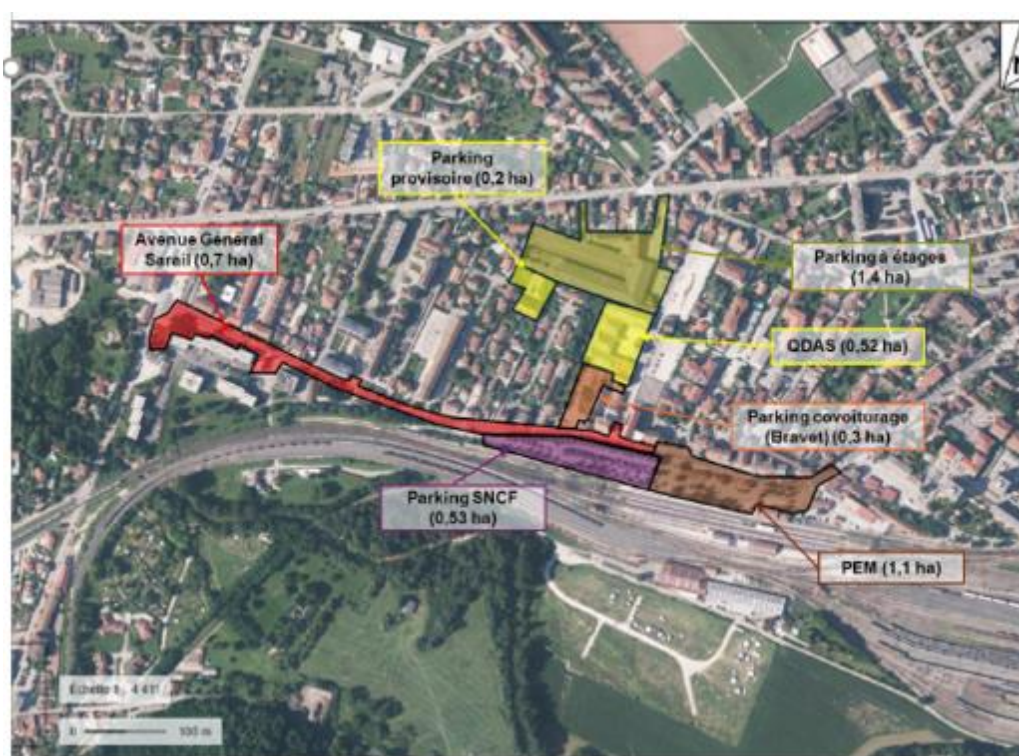


Figure 2 : localisation des différents aménagements (source : dossier)

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le dossier présente de manière assez détaillée dans l'ensemble les différentes opérations, pour certaines déjà réalisées. Les modalités de gestion des eaux pluviales sont en particulier définies précisément, afin de les gérer en général par infiltration jusqu'à une pluie trentennale³. Il en est de même des partis pris en matière de végétalisation des différents aménagements, en particulier les parkings automobiles. Des éléments de planning sont fournis pour certains aménagements mais pas pour tous et sans présenter une vision d'ensemble de l'enchaînement des travaux.

Le pôle d'échange multimodal (PEM)

L'aménagement du PEM, mis en service en 2024, comprend la réalisation d'un parvis d'accès à la gare, en matériaux perméables et accessible aux personnes à mobilité réduite, de deux quais bus (six emplacements de bus), d'une zone de dépose minute – dépose taxis – stationnement limité à 30 minutes, une piste cyclable (dont l'insertion dans un schéma plus vaste de liaisons cyclables n'est pas exposée) et les aménagements de voiries et trottoirs découlant du projet. Il a été indiqué aux rapporteurs que l'aménagement du PEM avait été revu par rapport au projet initial pour limiter le nombre d'arbres abattus (un arbre abattu et un transplanté et 17 maintenus par rapport au projet initial). Des tranchées drainantes assurant un volume de rétention de 412 m³ (pour un volume à gérer de 361 m³ en cas de pluie trentennale) permettront de gérer les eaux pluviales en infiltration.

Les locaux d'activité du QDAS.

Ceux-ci seront aménagés dans des bâtiments existants de l'ancienne entreprise Cordier (un bâtiment en U et une maison centrale) sur une parcelle de 0,52 ha. Les mesures de terrain ont montré une très bonne perméabilité, favorable donc à l'infiltration, et il sera prévu un ouvrage d'infiltration composé d'un bassin de 200 m² et de 0,5 m de profondeur, surmontant un massif drainant de 170 m² et de 0,5 m de haut ; l'ensemble présente un volume utile de 118 m³, supérieur au volume nécessaire pour tamponner une pluie d'occurrence trentennale, estimé à 95 m³.



³ Qui a une chance sur trente de se produire chaque année.

Les études de conception sont prévues jusqu'à mars 2027 et les travaux d'avril 2027 à fin 2029.

Création et réaménagement de parkings automobiles

Le parking SNCF près de la gare a fait l'objet d'un réaménagement simple de janvier à juillet 2024, avec adjonction de quelques places de stationnement d'automobiles (dont des places pour les personnes à mobilité réduite), de dix installations de recharge de véhicules électriques (conformément à la réglementation) et d'un ouvrage d'infiltration (chaussée réservoir de 108 m³).

Le parking de covoiturage, dit Bravet, est installé sur une parcelle de 0,31 ha, qui accueillera aussi le bâtiment d'accueil d'un centre de formation. Cette parcelle était en partie occupée par des bâtiments, qui ont déjà été détruits. Le dossier indique que ce parking est traité comme une placette urbaine, square public perméable au sol et largement végétalisé avec parvis d'accès sur l'avenue du Général Sarrail. Les analyses ont révélé que les sols étaient très perméables, les eaux pluviales seront gérées par infiltration via des dalles perméables.

Le parking QDAS+ relais sera déployé sur une parcelle de 1,4 ha de l'ancienne entreprise Cordier, dont les bâtiments ont été déjà démolis. Elle a fait l'objet de l'aménagement au sud-ouest d'un parking planté et d'un parking en enrobé sur une autre partie de la parcelle.

Les aménagements prévus comprendront à la fois un parking à étages (R+2) et un parc extérieur paysager, dédié au QDAS d'une part et au stationnement pour l'accès à la gare d'autre part, en complément de l'actuel parking de la SNCF. Tout en conservant les dalles en béton actuellement en place, l'aménagement du parking extérieur est prévu en square paysager, avec mise en place de matériaux drainants, de noues végétalisées et plantation d'une canopée dense sur le parking (un arbre pour trois places), ainsi que de haies denses, de saules et cornouillers dans les zones d'infiltration. Un réseau séparatif sera mis en place pour gérer les eaux de ruissellement, le site étant divisé en dix bassins versants, avec systèmes indépendants de filtration (bassins de 1 à 87 m³, noues paysagères de 44 et 58 m³). Le taux d'imperméabilisation de la parcelle passera de 84 % avant démolition à 69 % dans le projet. Cette évolution pourrait utilement être documentée à l'échelle de l'ensemble du projet.

Le parking provisoire sera installé sur une surface de 2 080 m² (déjà utilisée comme parking sur les dalles existantes) avec un revêtement drainant et des noues, le maintien des arbres existants et des plantations supplémentaires. La parcelle a vocation, selon le dossier, à accueillir ensuite des logements, le programme n'étant pas arrêté à ce jour.

Tant pour le PEM que pour les différents parkings, la création de stationnements pour les vélos n'est pas décrite, alors que des aménagements ont été réalisés ou sont prévus. Par exemple Il a ainsi été indiqué aux rapporteurs que sur le PEM et la gare, outre un parking sécurisé de SNCF Réseau, la Communauté de communes a mis en place deux abris et quatorze arceaux, ainsi que dix arceaux sur l'avenue du Général Sarrail. Une consigne sécurisée a aussi été réalisée sur le parking covoiturage. Des places de stationnement vélos sont aussi prévues au parking QDAS+relais. Ces aménagements doivent être présentés dans le dossier. Il conviendra également de démontrer qu'ils satisfont aux obligations réglementaires⁴.

⁴ [Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare](#), qui en prévoit 60 pour la gare d'Ambérieu-en-Bugey.

Aménagement de l'avenue du Général Sarrail

Cet aménagement a été réalisé de septembre 2023 à décembre 2024 entre la rue Émile Bravet (légèrement à l'ouest de la gare) et le carrefour avec l'avenue de la Libération plus à l'ouest. Le dossier indique que les sols sont très peu perméables et donc que les réaménagements ne permettent par conséquent d'envisager une stratégie d'infiltration que pour une pluie d'occurrence mensuelle, avec mise en place de deux tranchées drainantes et d'un ouvrage en terre et pierre, d'une capacité de stockage de 87 m³, les pluies excédentaires étant rejetées comme aujourd'hui dans le réseau public unitaire.

La nature des aménagements de la voirie n'est pas décrite en détail dans le dossier, par exemple la mise en place ou pas de nouvelles pistes cyclables (la visite des rapporteurs a permis de constater qu'une voie verte avait été réalisée le long de cette avenue, se connectant plus à l'ouest à une piste cyclable reliant Ambérieu au village de Bettant).

Des estimations du coût du projet sont fournies pour chaque opération (sauf pour le parking de covoiturage), ce qui aboutit à un total reconstitué par l'Ae de 29,44 M€ (29,85 M€ en rajoutant le parking de covoiturage selon les informations recueillies par les rapporteurs).

Il a été indiqué aux rapporteurs qu'une parcelle supplémentaire faisait l'objet d'une déclaration d'utilité publique pour créer un cheminement en « modes actifs », en particulier piéton, pour créer un raccourci piéton accès entre les parkings situés au nord du projet (QDAS et relais) et la gare ; l'aménagement serait aussi largement végétalisé. Cette opération devrait être incluse dans le projet.

L'Ae recommande de :

- ***compléter le dossier par la présentation des aménagements cyclables : pistes cyclables sur le site du projet et leur articulation avec la vision d'ensemble des aménagements cyclables existants envisagés sur le territoire communal, places - vélo prévues –dans les différents parkings et l'avenue du Général Sarrail, et par la présentation de l'opération d'aménagement d'un cheminement en « modes actifs » entre les parkings situés au nord et la gare,***
- ***présenter de manière plus complète les aménagements réalisés sur l'avenue du Général Sarrail à l'occasion du projet,***
- ***compléter le dossier avec un planning d'ensemble des travaux et un tableau récapitulatif des coûts prévisionnels du projet, ainsi qu'avec un bilan d'ensemble de l'évolution du taux d'imperméabilisation des emprises.***

Les travaux d'aménagement de la place Pierre Sépard voisine débiteront à l'hiver 2026–2027 pour une livraison en 2028. Si ces travaux, déjà décidés, sont prévus quels que soient l'aboutissement des opérations envisagées du quartier gare et en sont indépendants, ils en sont néanmoins proches géographiquement et semblent participer, selon le dossier, d'une vision d'ensemble du réaménagement du quartier dans une optique de renouvellement urbain. À défaut d'être intégrés dans le projet, ils devraient être décrits dans le dossier et faire l'objet d'une analyse d'articulation et d'effets cumulés.

L'Ae recommande de faire une présentation du réaménagement de la place Pierre Sépard dans le dossier, pour fournir une vision d'ensemble de l'évolution du quartier, et de conduire une analyse des effets cumulés des projets prévus.

1.3 Procédures relatives au projet

Du fait de son dimensionnement, le projet relève de l'examen au cas par cas pour apprécier la nécessité d'une évaluation environnementale (rubriques 39 et 41 de la nomenclature annexée à l'article R 122-2 du code de l'environnement).

La Communauté de communes de la Plaine de l'Ain a choisi d'effectuer une évaluation environnementale.

S'agissant d'un projet porté en partie par SNCF Gares & Connexion, l'Ae est compétente pour l'avis d'autorité environnementale.

Du fait de la réalisation d'une étude d'impact, le projet doit faire l'objet d'une évaluation des incidences au titre de la directive Natura 2000.

Le projet nécessitera un permis d'aménager (puis des permis de construire en particulier pour les bâtiments du QDAS) et devra, selon le dossier, faire l'objet d'une déclaration au titre de la législation sur l'eau (installations, ouvrages, travaux et aménagements). Selon le porteur de projet, la réglementation ne prévoit pas de procédure formalisée de participation du public au stade actuel du permis d'aménager. Il pourrait néanmoins être utile de prévoir une mise à disposition volontaire du dossier, en incluant la prise en compte de l'avis de l'Ae, en complément des actions d'information et d'échange déjà mises en œuvre par le porteur de projet.

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 pôle multimodal assurant la valorisation des transports en commun et des modes actifs de déplacement et le développement de ceux-ci à l'échelle du quartier et au-delà ;
- la gestion des eaux de ruissellement ;
- la pollution des sols ;
- l'artificialisation des sols et la végétalisation des aménagements.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est dans l'ensemble claire et en particulier présente de manière détaillée les différentes composantes du projet et les principaux partis d'aménagement pris, particulièrement sur la gestion des eaux de ruissellement et la végétalisation des aménagements. Cependant elle est lacunaire sur divers aspects, ce qui peut également conduire à ne pas mettre en exergue des aspects positifs de la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet.

⁵ 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.

2.1 Analyse des solutions de substitution raisonnables et justification des choix retenus

Le dossier explique que le projet s'inscrit dans les réflexions d'ensemble menées sur l'évolution du quartier de la gare, dont les enjeux sont définis par les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune. Il s'agit notamment des OAP A-1 (Bravet, secteur d'OAP à proximité immédiate de la gare) et A-2 (Jean de Paris, secteur d'OAP à l'entrée de ville au sud-ouest, à l'ouest de la gare). Il indique qu'une réflexion conjointe a donc été conduite entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de l'Ain, la CCPA, la ville d'Ambérieu, SNCF Gares et Connexions et SNCF Réseau, pour l'aménagement des abords de la gare et l'amélioration de ses accès.

Le dossier décrit les caractéristiques et enjeux du quartier (voir partie 1 de l'avis) et présente les OAP concernées ; le projet apparaît cohérent avec les OAP et leurs objectifs affichés :

- densifier le quartier de la gare par le renouvellement urbain et améliorer l'attractivité du pôle de la gare ;
- optimiser les emprises foncières dédiées au stationnement de véhicules ;
- affirmer un axe structurant Nord-Sud permettant l'accès à la gare ;
- permettre la création d'emplois ;
- créer une centralité urbaine au milieu du tissu de faubourg.

Cependant le dossier ne fait pas état de solutions de substitution ou de variantes qui auraient été étudiées, ou auraient pu l'être, pour atteindre ces objectifs, ni ne présente de synthèse des options étudiées et retenues pour les modalités des aménagements retenus. La stratégie de gestion des eaux pluviales et de ruissellement fait exception, avec pour chaque aménagement un exposé des analyses conduites, en particulier en termes de perméabilité des sols, et des choix effectués. De même, le choix de garder autant que possible la végétation en place est affirmé pour certains parkings.

Les indications apportées aux rapporteurs tendent à montrer qu'il y a eu par ailleurs des réflexions itératives, conduisant par exemple à limiter le nombre d'arbres abattus (notamment sur le parvis de la gare) ou à ajuster certains partis paysagers, entre autres suite à des échanges avec les riverains. Le dossier gagnerait à intégrer une synthèse de ces démarches et des décisions retenues.

2.2 État initial, scénario de référence, incidences, mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

2.2.1 Contexte urbanistique et socio-économique, planification

Le projet de réaménagement du quartier gare apporte une réponse à la volonté communale de donner un visage nouveau, « ancré résolument dans le siècle », adapté aux défis de la transition écologique, à un faubourg ancien, créé dans la première moitié du XX^{ème} siècle, marqué par la présence mixte de zones industrielles et d'habitat, l'ensemble se situant autour d'une gare d'importance stratégique tant pour le transport de voyageurs que de marchandises (voir partie 1). Les démarches de planification, traduites dans le PLU notamment par l'OAP Bravet et par l'OAP thématique « Mobilités », ainsi que par le classement en périmètre NPNRU de l'ensemble Sémard,

traduisent cette volonté. Selon le dossier la réalisation des opérations composant le projet créera une nouvelle centralité de la commune, amorce d'une entrée de ville nouvelle, bien dessinée autour de la création du pôle multimodal de la gare et attractive du fait de la dimension végétale du projet.

2.2.2 Mobilités, infrastructures, trafics.

Le dossier présente des informations sur les principales voiries structurantes du secteur de projet, des éléments sur la desserte de la gare, avec une part modale importante de la voiture particulière (77 % au total, stationnement et dépose, selon une enquête de 2017). Trois lignes de bus urbain la desservent (le dossier n'apporte pas d'indications sur le niveau de desserte par les cars ou bus interurbains).

Malgré son importance, la gare d'Ambérieu s'inscrivait dans un environnement dégradé, avec des stationnements épars, provisoires, sur friches, sauvages dans le quartier de logement social, avec des emplacements de cars dépassés et une prise en considération des cycles et des piétons réduite à la portion congrue. Travaillée par l'ensemble des partenaires compétents, Région, Département Communauté de communes, commune et SNCF, l'offre de service se construit autour de quatre piliers : la gare ferroviaire le rail desservie par les cars interurbains et les bus urbains (six emplacements d'arrêt dans le PEM), l'accueil des véhicules automobiles (de 380 à 440 places, avec parking de covoiturage, emplacements en nombre pour l'électromobilité) l'offre de cheminements cyclables, associée systématiquement à l'offre de stationnements vélos, ainsi qu'au déploiement du projet sur le quartier, enfin l'offre piétonne qui propose de nouveaux cheminements abondamment végétalisés, maillant les diverses composantes du quartier.

Le travail d'aménagement devant la gare est également marqué par l'adjonction d'une piste cyclable bien dimensionnée, connectée à une liaison intercommunale entre Ambérieu et Bettant.

La phase de travaux entraînera une réduction temporaire sensible de l'offre de stationnement automobile, ramenée à 180 places lors du chantier du parking silo. Le traitement de cette situation ne fait pas l'objet d'un plan d'action adapté, qui serait utile pour limiter les inévitables nuisances liées à l'occupation temporaire d'espaces de toute nature par des stationnements automobiles non autorisés.

Enfin le dossier devrait davantage décrire l'insertion du projet dans l'ensemble des projets favorisant la mobilité cyclable à l'échelle intercommunale et les perspectives de renforcement de la desserte de la gare par les transports en communs (bus et cars) en décrivant leur capacité, leur amplitude et leur fréquence.

L'Ae recommande de compléter le dossier par des descriptions, à l'échelle intercommunale, de l'état actuel et des projets en matière de desserte du quartier, en particulier de la gare et de son PEM, par les mobilités cyclables (de type schéma des voiries itinéraires cyclables) et en transports en commun, en tenant compte des perspectives de renforcement de la desserte prévues par les autorités organisatrices de la mobilité.

2.2.3 Bruit, qualité de l'air.

L'état initial de l'étude d'impact présente des données issues des mesures de qualité de l'air à Ambérieu-en-Bugey par l'association régionale agréée de surveillance de la qualité de l'air, Atmo Auvergne Rhône-Alpes, qui amènent à considérer que la qualité de l'air est bonne sur la commune

(par exemple la concentration moyenne annuelle est de 7 µg/m³ pour le dioxyde d'azote). La partie sud de la ville d'Ambérieu-en-Bugey est en revanche dans l'ensemble exposée à des niveaux de bruit assez élevés, du fait de la présence des axes ferroviaires et routiers (avenues Jean de Paris et Paul Painlevé en limite nord de l'emprise du projet), avec des niveaux pouvant atteindre à proximité du secteur du projet des valeurs de 55 à 75 db(A) (voire des niveaux de 70 à 75 dB(A) près des voies ferrées).

Aucun trafic automobile additionnel significatif ne serait induit par la mise en œuvre du projet et l'étude d'impact considère que le projet n'a que des impacts négligeables sur ces enjeux en phase exploitation. Les aménagements à venir se situent dans des zones moins exposées au bruit que celles proches des voies ferrées ou des routes structurantes à trafic élevé.

Le dossier prévoit par ailleurs des mesures de réduction classiques des nuisances des travaux dont une limitation aux jours ouvrés et en journée des horaires de 8 h à 20 h, des vitesses limitées de circulation sur les chantiers, le choix d'engins de chantier adaptés. Il conviendra que le maître d'ouvrage soit proactif en termes d'information et d'écoute des riverains pour anticiper et résoudre d'éventuelles difficultés.

2.2.4 Risques naturels et technologiques

La commune d'Ambérieu-en-Bugey est concernée par un plan de prévention des risques naturels (PPRN), qui couvre l'ensemble des aléas identifiés : débordement de l'Albarine, de ses affluents et divers ruisseaux, remontée de nappe, glissements et instabilité de terrain. Le secteur du projet est concerné principalement par des aléas de remontée de nappe. L'Albarine est située à 100 m au sud de la zone de projet, mais celle-ci n'est pas exposée au risque de débordement de par la topographie.

Le risque de retrait-gonflement des argiles est faible ou moyen dans le secteur de projet.

Les aménagements respecteront les prescriptions applicables en matière géotechnique et celles découlant du PPRN en matière de remontée de nappe et le projet, par la nature de ses aménagements, ainsi que par sa stratégie de gestion des eaux de ruissellement, n'apparaît pas susceptible d'augmenter l'exposition aux risques naturels.

2.2.5 Pollution des sols

L'étude d'impact traite avec grande précision cette dimension en ce qui concerne l'opération de réutilisation de la friche Cordier. S'agissant d'une ancienne entreprise de transports, l'emprise comporte de nombreuses cuves (14) et plusieurs zones de sols pollués. Des investigations de terrain et des analyses des sols (28 sondages et quatre piézomètres) ont permis d'établir une cartographie détaillée des pollutions des sols. Les préconisations émises par le bureau d'étude, sur la base de sondages, répondent à la nécessité d'une bonne prise en considération de cette situation. La définition du projet en tient compte, en les reprend de manière intégrale, et prévoit si besoin l'évacuation des matériaux pollués en filières agréées. La phase chantier intégrera la mise en place de protections en cas de pollutions accidentelles.

Le parking de la SNCF avait aussi fait l'objet d'un diagnostic qui avait identifié des pollutions ponctuelles et conclu à la compatibilité des usages prévus avec l'état des sols, moyennant des prescriptions simples de recouvrement.

2.2.6 Eau

L'état initial présente les eaux superficielles et souterraines identifiées à proximité du projet. Le cours de la rivière l'Albarine, affluent de l'Ain (qui prend sa source à 950 m d'altitude), est situé à environ 100 m au sud du secteur de projet, au-delà des voies ferrées, dans ses parties centre et ouest, et plus loin à l'est. L'Albarine n'est pas exposée à un risque de pollution directe depuis le secteur de projet, mais sa nappe d'accompagnement l'est. Les états chimique et écologique du cours d'eau sont identifiés comme bons.

L'aquifère proche de la surface est situé à l'aplomb du site à une profondeur entre 5 et 10 m, en lien avec la nappe de l'Albarine. Cet aquifère est considéré comme vulnérable.

Les captages d'alimentation en eau destinée à la consommation humaine les plus proches sont situés à plus de 1,7 km du secteur de projet, en amont hydraulique du site.

Le projet, conformément à la règle édictée dans le PLU, vise à n'entraîner aucun rejet d'eau pluviale dans le réseau collectif de collecte. Le schéma d'aménagement et gestion des eaux (Sage) du bassin versant de l'Ain ne prévoit aucune règle précise sur la gestion des eaux pluviales et de ruissellement. D'après le dossier, toutes les techniques disponibles seront ainsi mobilisées selon la configuration des opérations. Pour les parkings une perméabilité maximale est mise en place : pavés drainants, massifs drainants, avec un parti pris de création en parallèle d'un parc urbain autour de noues⁶ paysagères traversées par des pontons.



Figure 4 : parking covoiturage avec revêtement drainant (source : rapporteurs)

⁶ La noue est une dépression peu profonde et de grande largeur, qui favorise le stockage des eaux pluviales et leur infiltration. Source : Cerema

Devant la gare, les massifs préservés étant de capacité insuffisante, des tranchées drainantes de faible profondeur, mais d'une centaine de mètres de longueur, sont réalisées, de manière à protéger la nappe de l'Albarine. L'ensemble des dispositifs est calé sur l'absorption d'une pluie trentennale, avec une exception pour l'avenue du Général Sarrail, pour laquelle, compte tenu d'une moindre perméabilité des sols, la référence est une pluie décennale, avec rejet de l'excédent dans le réseau public de collecte des eaux pluviales. En diminuant l'imperméabilisation de l'ensemble du secteur du projet, celui-ci contribue à une diminution des volumes de ruissellement. Pour les aménagements de la friche Cordier, les dispositifs d'infiltration sont conçus de manière à intégrer la cartographie des sols pollués, pour éviter leur lessivage et préserver la nappe sous-jacente.

2.2.7 Paysage et patrimoine

Le dossier présente un ensemble d'analyses sur le paysage, ~~au niveau~~ à l'échelle du grand paysage, et de nombreuses vues locales et du site, avec en particulier des perceptions de friche et de bâtiments dégradés ou en voie de l'être. Aucun monument historique ou site patrimonial d'intérêt n'est recensé à proximité du site.

Le projet, par ses actions, tend à transformer l'aspect du quartier par un parti pris fort de plantations et de végétalisation. Ainsi, chaque opération fait l'objet d'un schéma de végétalisation spécifique : parking, voie piétonne, avenue, parc urbain etc. De plus la démarche s'appuie sur un guide de plantation, réalisé par la CCPA, qui propose une méthode de conception de travail et d'emploi d'une palette végétale travaillée avec les professionnels, selon les contraintes de l'usage et les conséquences du changement climatique. Cela nécessitera une gestion rigoureuse et un suivi précis des phases de chantier grâce à une démarche de formation des maîtrises d'œuvre concernées. Par exemple, un doublement du nombre d'arbres de l'avenue du Général Sarrail est planifié, avec introduction d'espèces nouvelles porteuses de réponses au changement climatique, notamment ici la création d'îlots de fraîcheur. La protection d'arbres remarquables devant la gare est assurée.

Cette dimension du projet a également joué un rôle essentiel dans le dialogue avec les riverains et futurs usagers en favorisant l'acceptation des travaux, en renforçant l'intégration notamment du parking silo, par la mise en place d'un rideau d'arbres de haute tige le long du principal front bâti adjacent.

Le parti pris du travail végétal joue également un rôle majeur dans le tissage de nouvelles coutures urbaines destinées à mieux rapprocher le quartier de l'accès principal au centre-ville que constitue l'avenue Painlevé, située au nord du site.

2.2.8 Milieux naturels et biodiversité

L'état initial est établi dans une aire d'étude rapprochée d'un kilomètre de rayon autour du secteur du projet. Le site est situé en contexte urbanisé, presque totalement artificialisé. Aucune zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)⁷ ne concerne l'emprise du projet, deux d'entre elles se trouvant au sud des voies ferrées (qui constituent un obstacle fort à la continuité écologique) : « l'Albarine » (Znieff de type 1), et la zone « Gorges de l'Albarine et Cluse

⁷ 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.

des Hôpitaux » (Znieff de type 2). Le site n'est pas concerné par le recensement départemental des zones humides conduit par le département de l'Ain. De même, aucun réservoir de biodiversité ou corridor écologique recensé dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Auvergne-Rhône-Alpes ne recoupe l'emprise du projet.

S'agissant d'un projet en milieu bâti, l'impact sur les milieux naturels est considéré par la maîtrise d'ouvrage comme faible voire inexistant. Cependant plusieurs parcelles comportant des friches ou d'anciens bâtis, une analyse de la faune susceptible de s'y abriter et des habitats favorables devrait figurer dans l'étude d'impact, en particulier pour les bâtiments devant être rénovés afin de construire le QDAS. La visite ayant permis de constater la réalisation d'inventaires sur certaines parcelles, ils devraient être inclus dans le dossier et conduire ainsi à la mise en place, si nécessaire, de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) adaptées.

L'Ae recommande d'établir, concernant les parcelles de friches et les bâtiments à rénover ou détruire, un inventaire proportionné des habitats et de la biodiversité susceptibles d'être présents, en particulier et des gîtes à chauves-souris ou nids d'oiseaux avérés ou potentiels, avant réalisation des travaux, et d'en déduire les mesures d'évitement, réduction, voire de compensation nécessaires.

Selon les informations recueillies par les rapporteurs, des arbres auraient été abattus pour le réaménagement du parking de la SNCF. Le dossier devrait décrire cette situation et les mesures d'évitement, réduction et compensation mises en œuvre ou envisageables.

L'Ae recommande de présenter un bilan complet des abattages d'arbres et des plantations d'arbres déjà réalisés ou prévus.

Par ailleurs il conviendra, dans la réalisation des travaux, notamment dans le choix des espèces végétales et l'entretien des espaces végétalisés, de prendre en compte plusieurs problématiques sanitaires, en s'appuyant sur les éléments réglementaires et techniques pertinents⁸ : évitement des espèces végétales allergènes, en particulier l'ambrosie qui affecte le territoire de l'Ain, lutte contre le moustique tigre (la commune est considérée comme colonisée par le moustique tigre depuis 2020). Le maître d'ouvrage pourra utilement contacter l'Agence régionale de santé à cet effet.

2.2.9 Synthèse sur la transition écologique

Le dossier présente un parti pris résolu d'adaptation, de promotion, et de mise en pratique de la transition écologique.

Au-delà du volet paysager et végétal développé par le projet, favorable à la création ~~porteur~~ d'îlots de fraîcheur, il est prévu de faire appel à une construction en ossature bois, complétée de l'usage de bois scolytés⁹ appelés en circuit court. Les modes actifs sont par ailleurs favorisés, avec un souci marqué de rendre attractives les circulations piétonnes, des points relais vélos à taille humaine etc. Si des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au chantier sont définies aucun bilan du projet, y compris sa phase d'exploitation, n'est cependant présenté.

⁸ A titre d'information des ressources peuvent être trouvées sur les sites internet suivants : réglementation et techniques à mettre en œuvre concernant l'ambrosie, <https://Ambrosie.fredon-aura.fr/documentation-reglementation>, pouvoir allergisant des essences, site des espèces à enjeux pour la santé humaine : <https://plantes-risque.info.fr/risques/respiratoire>, moustique tigre : <https://agirmoustique.fr>.

⁹ Bois issus d'arbres attaqués par des scolytes (insectes), qui sont aptes à l'utilisation en construction.

L'Ae recommande d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre du projet dans l'ensemble de ses composantes et de leur cycle de vie et de présenter les mesures prévues pour les éviter et les réduire, voire les compenser.

Doit aussi être soulignée la recherche de sobriété dans les choix de conception, par exemple une optimisation de la réalisation des parkings en réutilisant au maximum les dalles existantes, ou en systématisant l'emploi d'enrobés décarbonés et mis en œuvre à basse température.

Enfin la méthode de conduite et d'élaboration du projet mérite mention, et sans doute un développement plus conséquent dans l'étude d'impact, avec comme fil conducteur le dialogue permanent avec les parties prenantes, itérations entre les maîtres d'ouvrages, avec les riverains et les usagers futurs, notamment une opération originale de mise en perspective volumétrique sur site du futur parking silo, sous forme de journée portes ouvertes anticipée.

Le traitement exemplaire du volet relatif à la gestion des eaux pluviales sur sites anthropisés doit être mis en avant dans son aspect pédagogique.

L'ensemble de ces éléments plaide pour la constitution d'une synthèse du dossier sous l'angle de son apport à la transition écologique, afin qu'elle soit pleinement portée à la connaissance du public.

2.3 Évaluation des incidences Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche, « Basse vallée de l'Ain, confluence Ain-Rhône » (FR8201653) est situé au plus proche à 3,6 km du site du projet. L'étude d'impact indique que vu la nature du projet et cette distance, le projet n'est pas susceptible d'incidences d'impact sur le réseau Natura 2000, ce que l'Ae partage.

2.4 Effets cumulés

Le dossier indique qu'aucun projet à prendre en compte au titre des effets cumulés (article R. 122-5, II 5°e) du code de l'environnement) n'a été identifié.

Comme indiqué en partie 1 de cet avis, l'aménagement de la place Pierre Sépard, autre opération de renouvellement urbain, s'inscrit à proximité immédiate de la gare et participe de l'évolution d'ensemble du quartier. Il serait donc intéressant de l'intégrer au dossier pour information, afin de compléter la vision d'ensemble de l'évolution du quartier, et de conduire une analyse d'éventuels effets cumulés, en particulier en phase de travaux, en veillant si nécessaire à une coordination des chantiers, notamment au regard des nuisances pour les riverains.

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

L'étude d'impact présente les actions de suivi du projet pendant les phases de chantier, avec des mesures classiques pour s'assurer de son bon déroulement. La réduction, importante lors de certaines phases du projet, du nombre de places de stationnement dans le quartier de la gare pourrait induire une forte saturation des parkings d'accès à la gare, voire du stationnement sauvage. Un suivi de cette situation devra être mis en place pour définir si besoin des mesures correctives

(dessertes en car renforcées, incitations accrues à l'accès à la gare en covoiturage et à l'utilisation des modes actifs).

Le dossier présente des mesures, « indicatives et non exhaustives », de suivi en phase d'exploitation, consacrées au suivi des ouvrages d'infiltration, comme les noues, en situation normale et en situation exceptionnelle.

Le projet comprenant un volet ambitieux de végétalisation dans l'aménagement des parkings, il sera important d'assurer un suivi de la réussite de ses composantes (état des arbres, de la végétation, respect des pratiques d'entretien préconisées etc.), ce qui est apparu lors de l'entretien avec les rapporteurs être un objectif partagé par les services de la CCPA.

L'Ae recommande de formaliser un protocole de suivi des mesures de végétalisation, de leur réussite, et des actions d'entretien, et d'en présenter les grandes lignes dans le dossier.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique de l'étude d'impact comporte 35 pages et constitue une introduction claire et complète à l'étude d'impact, dont il reflète les qualités et lacunes.

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