

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection
de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en
matière d'environnement

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'administration

Date de réception :

11/06/2012

Dossier complet le :

27/06/2012

N° d'enregistrement :

F-082-12-C-0003

1. Intitulé du projet

CREATION PASSERELLE GARE BOURGPIN - JALLIEU (ISERE)

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

RESEAU FERRE DE FRANCE

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne
morale

LASSERRE. SD

RCS / SIRET

141212801737100401

Forme juridique

EPIC

Joignez à votre demande le document CERFA n° 14734*01

3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Catégorie 7 Ouvrages d'art a) parti d'une longueur inférieure à 100m	Création d'une passerelle ferroviaire d'une longueur de 40m

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1

4.1 Nature du projet

Création d'une passerelle ferroviaire

4.2 Objectifs du projet

Titre en accessibilité des quais dans le cadre des gares de niveau 1 du
SDRA de la région Rhône-Alpes

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Titre en place d'une passerelle accompagnée de 3 ascenseurs et de 3 volées
d'escalier

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Après la mise en service de la passerelle, la fréquentation de la gare sera similaire à l'actuelle

4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Etude d'impact

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
longueur	40m
hauteur sous tablier	6,50m

4.6 Localisation du projet

Adresse

Place de la Gare
39300 BOURGOIN-JALLIEU

Coordonnées géographiques¹

Long. 45°35'01" Lat. 5°16'22"

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ? Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ? Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Emprise ferroviaire au niveau de la gare de Bourgoin-Jallieu

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui Non

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

Pos Bourgoin - Jallieu approuvé le 26/06/87 et
modifié le 12/10/01

Intitulé et date d'approbation :
Précisez le ou les règlements
applicables à la zone du projet

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation
environnementale ? Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPR: de la Bourbre moyenne et de ses affluents approuvé le 30/10/2007
si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SiG de l'Isle Crémieu (FR 8201727) se situe à environ 2 kms au nord - est du projet
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	projet concerné par le périmètre d'un monument historique - Balcon d'un immeuble (02/05/1956)

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	No n	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Extraction de faible volume dans le cadre des piles de l'ouvrage et des forages d'ascenseurs.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	↓
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Zone de BC 2 du PPRi de la Basse-Normandie exposée à des risques de tsunamis le projet sera compatible avec le règlement et n'aggravera pas l'état et n'augmentera pas la vulnérabilité
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	uniquement en phase travaux
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	passage de train
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet
<input type="checkbox"/>	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, au 1/50 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;
<input type="checkbox"/>	Des photographies datées (2 ans maximum) de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des différentes prises de vue ;
<input type="checkbox"/>	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;
<input type="checkbox"/>	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Diagnostic environnemental (comprenant les annexes 1 à 4 du chapitre 8.1)

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus




Fait à

LYON

le,

08 JUIN 2012

Signature



BOURGOIN-JALLIEU

MISE EN ACCESSIBILITE DE LA GARE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

DIAGNOSTIC
ENVIRONNEMENTAL



Rhône-Alpes

CAPI
L'AGGLO



HISTORIQUE DE LA PUBLICATION

<i>Version</i>	<i>Date</i>	<i>intitulé</i>	<i>Rédigé par</i>	<i>Contrôlé par</i>
V1	29 février 2012	Diagnostic_gare_bourgoin_jallieu_fev2012_V1	Blandine GEHIN	Evelyne MONTAGNON
V2	2 mars 2012	Diagnostic_gare_bourgoin_jallieu_fev2012_V2	Blandine GEHIN	Evelyne MONTAGNON
V3	5 mars 2012	Diagnostic_gare_bourgoin_jallieu_fev2012_V3	Blandine GEHIN	Evelyne MONTAGNON
V4	28 mars 2012	Diagnostic_gare_bourgoin_jallieu_mars2012_V4	Blandine GEHIN	Evelyne MONTAGNON
V5	16 avril 2012	Diagnostic_gare_bourgoin_jallieu_avril2012_V5	Blandine GEHIN	Evelyne MONTAGNON

Sommaire

Préambule	6
1. Description du projet.....	7
1.1 Localisation.....	7
1.2 Présentation du projet	10
2. Diagnostic environnemental, analyse des impacts potentiels et proposition de mesures.....	14
2.1 Diagnostic environnemental du site et de son environnement.....	14
2.1.1 Milieu physique	14
2.1.1.1 Contexte hydrogéologique	14
2.1.1.2 Contexte hydrologique.....	14
2.1.2 Milieu naturel	15
2.1.2.1 Réseau Natura 2000.....	15
2.1.3 Milieu humain	16
2.1.3.1 Documents d'urbanisme et intercommunalité	16
2.1.3.2 Contexte urbain	20
2.1.3.3 Patrimoine historique et archéologique.....	27
2.1.3.4 Projets recensés au droit du site d'étude.....	27
2.1.4 Le paysage	28
2.1.5 Synthèse des sensibilités environnementales.....	30
2.2 Évaluation des Impacts potentiels du projet sur l'environnement et mesures proposées	34
2.2.1 Milieu physique	34
2.2.1.1 Topographie et contexte géologique.....	34
2.2.1.2 Hydrogéologie, hydrologie et assainissement.....	34
2.2.2 Milieu naturel	36
2.2.2.1 Espaces naturels inventoriés ou protégés	36
2.2.2.2 Réseau Natura 2000.....	36
2.2.3 Milieu humain	37
2.2.3.1 Documents d'urbanisme et intercommunalité	37
2.2.3.2 Ambiance sonore	38
2.2.3.3 Contexte urbain	38
2.2.3.4 Risques	39
2.2.3.5 Patrimoine historique et archéologique.....	40
2.2.3.6 Projets	41
2.2.3.7 Qualité de l'air	41
2.2.4 Le paysage	41
ANNEXES.....	42

Sommaire des figures

Figure 1 : Vue aérienne du Sud de Bourgoin-Jallieu.....	8
Figure 2 : Vue aérienne du secteur de la gare de Bourgoin-Jallieu	9
Figure 3 : Le Bion au Nord de la gare (fevrier2012).....	14
Figure 6 : photo d'immeuble de l'Avenue des Alpes (RD 1006) (fevrier2012).....	20
Figure 8 : logement pavillonnaire, avenue des Alpes (RD 1006), en face de la Halle des sports (fevrier2012)	20
Figure 7 : Immeubles mixtes de la RD 522, au Nord de la gare (fevrier2012).....	20
Figure 11 : entrepôts de logistique, au Sud de la gare (fevrier2012).....	21
Figure 14 : Escalier Nord (quai 1) connecté au passage souterrain (fevrier2012).....	21
Figure 15 : Passage souterrain (fevrier2012).....	22
Figure 16 : Escalier Sud (parking) connecté au passage souterrain (fevrier2012).....	22
Figure 19 : d'après le schéma simplifié des installations de Bourgoin-Jallieu – situation actuelle (source : Etude préliminaire - SNCF).....	23
Figure 21 : Extrait de la cartographie des cavités souterraines (source : BRGM)	24
Figure 22 : Extrait du plan de zonage réglementaire du risque du PPRi de la Bourbre moyenne et ses affluents	25
Figure 23 : Définitions issues du PPRi de la Bourbre moyenne et de ses affluents.....	26
Figure 25 : Extrait de la carte de référence environnementale de la ville de Bourgoin-Jallieu (source : diagnostic du futur PLU de la Ville).....	28
Figure 26 : Photographie de la gare et des pentes de la colline de Plan Bourgoin	28
Figure 27 : Prise de vue depuis les pentes de Plan Bourgoin en direction du Nord-Ouest (fevrier2012)	29
Figure 28 : Prise de vue de la gare depuis la RD 522 en direction du Sud.....	29
Figure 29 : Prise de vue depuis la gare en direction du Sud (fevrier2012)	29

NB : une localisation des prises de vue est présente en annexe

Préambule

Le Conseil Régional Rhône-Alpes a adopté un « Schéma Directeur Régional d'Accessibilité du service TER » définissant les sites qui feront l'objet d'aménagements afin de respecter la loi du 11 février 2005, qui impose que tous les établissements recevant du public soient accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Parmi ces sites, la gare de Bourgoin-Jallieu n'est aujourd'hui pas accessible en toute autonomie aux Personnes à Mobilité Réduite. En effet, l'accès aux différents quais se fait par des passages souterrains desservis par des escaliers. Les Personnes à Mobilité Réduites doivent emprunter un passage planchéié en présence d'un agent de la SNCF. De plus différents dispositifs ne sont pas adaptés à ces personnes : certaines signalétiques et affichages non-conformes, pentes des quais, ...

C'est dans ce contexte que RFF a décidé de faire réaliser la mise en accessibilité PMR de la gare de Bourgoin-Jallieu :

- par la mise en accessibilité PMR du quai central par passerelle depuis le Bâtiment Voyageur (BV) avec prolongement côté Sud (opposé au BV) vers le domaine public,
- par la mise aux normes d'accessibilité PMR de l'ensemble des équipements situés sur le périmètre RFF.

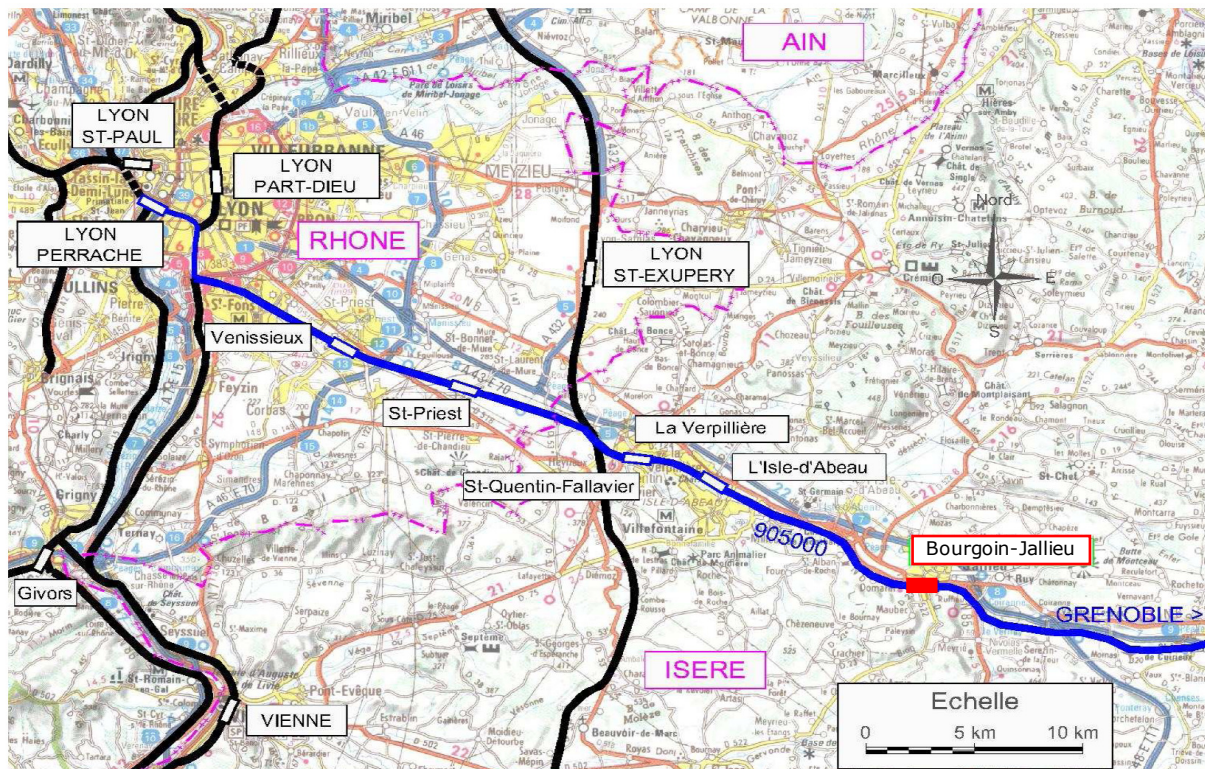
Dans l'objectif de recueillir l'avis de l'Autorité Environnement sur la nécessité de réaliser ou non une étude d'impact pour ce projet (examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du Décret no 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements), le présent dossier comprend :

- une présentation succincte du projet, de ses objectifs et de sa justification,
- un diagnostic environnemental du site du projet qui présente les contraintes et les enjeux par thématique,
- une évaluation des impacts potentiels et premières propositions de mesures.

1. Description du projet

1.1 Localisation

La commune de Bourgoin-Jallieu se situe dans le département de l'Isère à une trentaine de kilomètres au Sud-Est de Lyon. Elle est traversée par deux grands axes de circulation : Lyon-Chambéry et Lyon-Grenoble constitués des autoroutes A 43 et A 46, de la route départementale RD 1006 ainsi que de la voie ferrée « Lyon - Marseille via Grenoble ».



La gare de Bourgoin-Jallieu se situe au Sud-Est du territoire communal, au Sud du centre-ville (cf. carte « Zone d'étude »).

La prise en compte effective des différentes contraintes préexistantes au droit d'un secteur concerné par un projet d'aménagement nécessite d'identifier et de délimiter une **zone d'étude**. La taille de cette zone doit être adaptée d'une part au projet lui-même (emprise directe de ce dernier et zone d'influence), et, d'autre part aux différents paramètres analysés (géologie, hydrologie, milieu naturel, qualité de l'air,...) qui requièrent des niveaux d'analyses spécifiques.

Le **site d'étude** constitue une aire d'analyse plus restreinte correspondant de manière plus précise au secteur d'influence directement concerné par le projet (zone d'emprise, zone soumise aux nuisances acoustiques,...).

La zone d'étude est centrée sur le centre ville de Bourgoin-Jallieu. Elle est délimitée au Nord, par l'A43 et la colline de Grande-Terre, au Sud par la colline de Plan Bourgoin, à l'Ouest par la RD 522 et la zone d'activité de la Maladière et à l'Est par la ville de Ruy.

Le site d'étude correspond au quartier de la Gare. Il est compris entre, au Nord, l'Avenue de la gare (RD1006), à l'Est par la colline de Plan Bourgoin, à l'Ouest, par la colline de la Ransinière, et au Sud, par la zone d'activité de Charges.



Figure 1 : Vue aérienne du Sud de Bourgoin-Jallieu
(Source : Géoportail)



Figure 2 : Vue aérienne du secteur de la gare de Bourgoin-Jallieu
(Source : Géoportail)

1.2 Présentation du projet

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances impose que les Etablissements Recevant du Public (ERP) soient accessibles à toutes les PMR (Personnes à Mobilité Réduite), au plus tard avant février 2015.

Afin de respecter cette contrainte légale, la Région Rhône Alpes a adopté un schéma directeur régional d'accessibilité du service TER définissant les sites qui feront l'objet d'aménagement.

Parmi ces sites, la gare de BOURGOIN-JALLIEU n'est aujourd'hui pas accessible en toute autonomie aux Personnes à Mobilité Réduite.

C'est dans ce cadre que RFF a décidé de faire réaliser la mise en accessibilité PMR de la gare de BOURGOIN-JALLIEU :

- Par la mise en accessibilité PMR du quai central par passerelle depuis le bâtiment voyageur (BV) avec prolongement côté sud (opposé au BV) vers le domaine public,
- Par la mise aux normes d'accessibilité PMR de l'ensemble des équipements situés sur le périmètre RFF.

Le programme comprend (cf. schéma ci-après) :

- La création d'une traversée de voie accessible aux PMR :
 - construction d'une **passerelle** avec **ascenseurs** reliant le quai 1, le quai 2 et le côté sud de la gare (opposé au bâtiment voyageur (BV)),
 - mise en place de **3 ascenseurs et volées d'escalier** au droit des accès de la passerelle,
 - **installation d'une clôture sur une centaine de mètres** pour assurer une liaison sécurisée entre l'arrivée de la passerelle et le parking côté sud,
 - **déplacement éventuel du portail coulissant** existant pour l'accès au site de maintenance côté sud.

Outre les travaux de génie civil, la construction de la passerelle nécessitera les travaux suivants :

- raccourcissement de la voie 7 électrifiée d'une vingtaine de mètre avec dépose et repose du heurtoir.
- modification de l'encombrement de la caténaire des voies A et B est, modification de la hauteur et du désaxement du feeder côté quai 2 ainsi que le remplacement du câble porteur de la caténaire par un câble protégé sur les voies A et B.
- élargissement d'une partie du quai 1 (surface limitée au niveau de la future passerelle) et adaptation des installations électriques (caténares et feeders).
- La mise aux normes PMR de l'ensemble des équipements situés sur le périmètre RFF. Elle doit répondre aux prescriptions du référentiel national commun RFF/SNCF de mise en accessibilité des gares pour les voyageurs handicapés et à mobilité réduite :
 - remplacement des **bandes d'éveil de vigilance podotactiles** absentes ou abîmées,
 - reprise et homogénéisation des **revêtements de quais**,
 - **suppression d'un passage planchéié** de service (à l'Ouest du bâtiment voyageur),

- mise aux normes de l'éclairage des quais et du souterrain,
- mise aux normes des trémies d'escaliers d'accès aux quais depuis le passage souterrain,
- amélioration de la **signalétique**.

Fonctionnalités attendues :

Le projet doit permettre d'améliorer l'accessibilité des voyageurs aux trains et en autonomie pour les PMR.

La mise en place de la passerelle avec ascenseurs va leur permettre d'accéder au quai central depuis la passerelle et permettra d'assurer la transition entre le parking côté Sud de la gare et les quais.

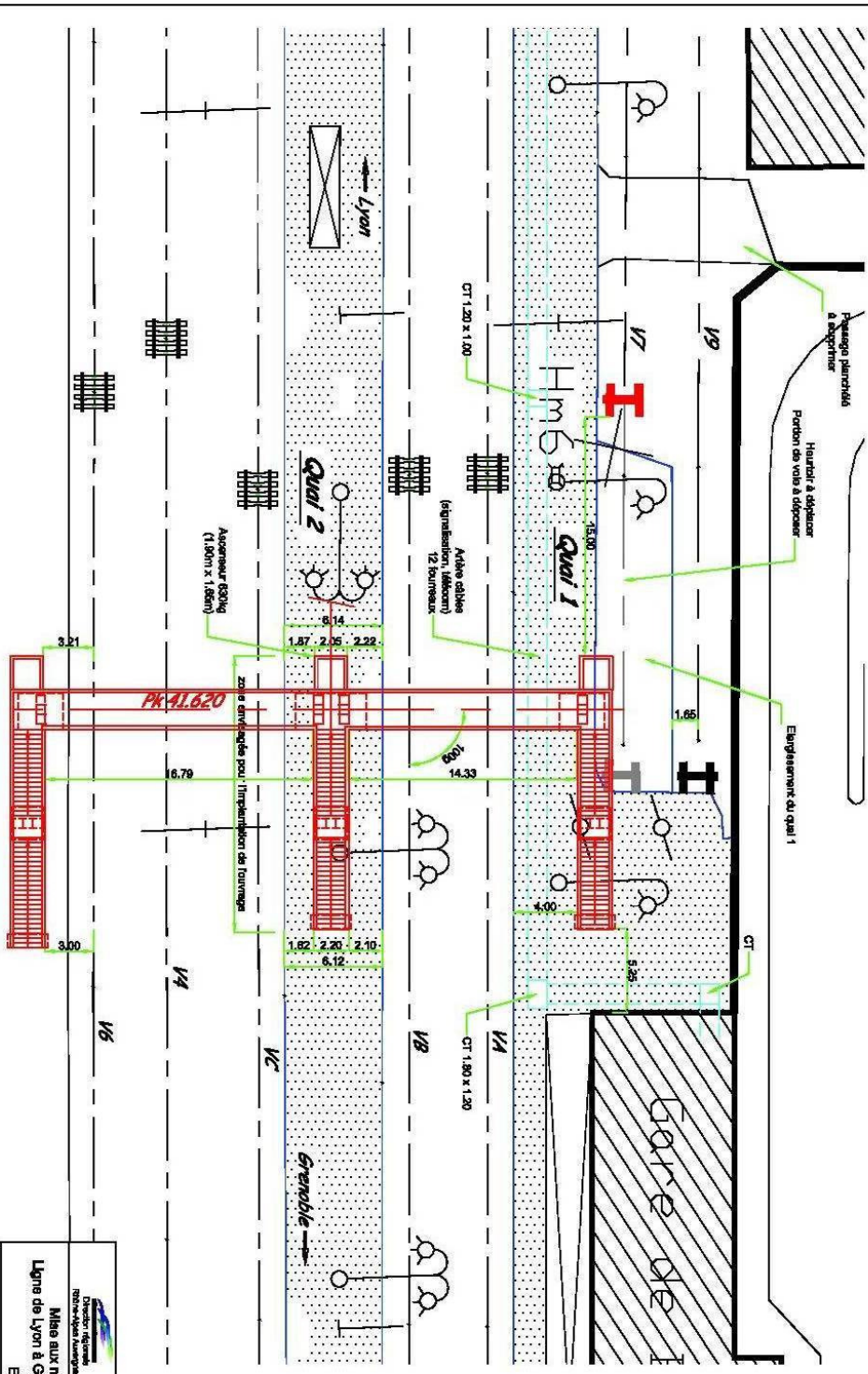
De plus, l'emplacement retenu pour l'axe de la passerelle permettra :

- d'équilibrer les flux de voyageurs sur le quai central,
- de rapprocher l'accès de ce quai des places de parking PMR,
- d'avoir un escalier supplémentaire par rapport aux escaliers existants qui sont un peu sous dimensionnés du point de vue de leur capacité d'évacuation pour les trains les plus chargés.

Les travaux sont prévus à partir du 2ème semestre 2015 pour une durée d'environ 8 mois. Ils seront réalisés alternativement quai 1, quai 2 et sortie sud.

Solution Passerelle prolongée

Vue en plan - Ech. 1/250



 Direction Régionale Rhône-Alpes Auvergne		 Ingénierie Sud-Est Pôle régional Ingénierie de Lyon	
Mises aux normes d'accessibilité PMR Ligne de Lyon à Grenoble - Gare de Bourgoin-Jallieu Etude Préliminaire			
Solution passerelle prolongée - Vue en plan Codification du document			
PRELIV	0A	806	BOURJOIN EP VP 00 0



Perspective paysagère du projet de passerelle
document à valeur illustrative (projet non encore arrêté)

2. Diagnostic environnemental, analyse des impacts potentiels et proposition de mesures

2.1 Diagnostic environnemental du site et de son environnement

2.1.1 Milieu physique

2.1.1.1 Contexte hydrogéologique

Source : Base de données Eaufrance

Le secteur de la gare est concerné par deux nappes souterraines :

- Alluvions de la Bourbre – Cattelan,
- Molasses miocènes du Bas Dauphiné entre les vallées de l’Ozon et la Drôme + complexes
- D’après un sondage, réalisé par le BRGM, situé à environ 300 m au Nord-Est de la gare (le plus proche de la gare), la profondeur de la nappe est de 13m en dessous de la surface du sol.

Aucun captage d’alimentation en eau potable n’est situé dans le secteur de la gare.

2.1.1.2 Contexte hydrologique

Le secteur de la gare est également concerné par le Schéma d’Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Bourbre, approuvé le 8 Août 2008.

Au travers de la présence de la rivière Le Bion (décrite ci-après), le site d’étude est concerné par le contrat de rivière de la Bourbre signé le 25 Octobre 2010.

Eaux superficielles

La zone d’étude se situe dans le bassin versant de la Bourbre, affluent direct du Rhône.

Le secteur de la gare est traversé en souterrain par le cours d’eau « le Bion » (canalisé) qui s’écoule du Sud vers le Nord.

Figure 3 : Le Bion au Nord de la gare (fevrier2012)



Le risque sismique

La ville de Bourgoin-Jallieu se situe dans une **zone de sismicité 3 (modéré)**, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens (Cf. Arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal »).

Autres thématiques étudiées qui ne font pas l'objet d'enjeux spécifiques :

- Topographie (Source : carte IGN)
- Contexte géologique (sources : Bureau des Recherches Géologiques et Minières (BRGM))
- Pollution des sols (sources : base de données BASIAS, BASOL)

2.1.2 Milieu naturel

Le site d'étude correspond à un secteur très minéralisé puisqu'il correspond à une gare ferroviaire. La présence de la flore se limite aux espèces spontanées poussant dans les délaissés, en bordure de voies. Le Bion traverse le site d'étude en souterrain et même si il revêt un caractère encore « naturel » en amont (présence d'une faible ripisylve à ses abords), il est entièrement canalisé au niveau de la gare. La faune présente au droit du site d'étude se limite aux espèces dites « communes » des milieux urbains. On notera que le secteur, traversé régulièrement par des trains, fréquenté par des voyageurs, et très minéralisé, est peu favorable à l'installation de la faune.

2.1.2.1 Réseau Natura 2000

Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 2 km au Nord-Est de la gare, sur la commune de Ruy. Il s'agit de l'Isle Crémieu, Site d'Importance Communautaire (SIC – directive Habitat, code : FR8201727), dont le DOCOB a été élaboré en Juin 2007.

Ce site compte au moins 23 habitats d'intérêt communautaire, dont 7 prioritaires (Forêt de pente, forêt alluviale à Aulne et Frênes, pelouse calcaire, pelouse sèche, marais calcaire, pavements calcaires, sources pétrifiantes), et 34 espèces de l'annexe II de la directive Habitats, dont 13 espèces d'invertébrés et 12 espèces de mammifères.

Compte tenu du caractère fortement minéralisé du site d'étude, celui-ci n'entretient pas de relation fonctionnelle avec le réseau Natura 2000.

Autres thématiques étudiées qui ne font pas l'objet d'enjeux spécifiques :

- Espaces naturels inventoriés ou protégés (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (Znieff), ENS,...)
- Inventaire des zones humides remarquables d'intérêt national et européen recensées par l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse ainsi que la DREAL Rhône-Alpes
- Réseau écologique de Rhône-Alpes (RERA).

2.1.3 Milieu humain

2.1.3.1 Documents d'urbanisme et intercommunalité

Le Schéma de Cohérence Territorial Nord-Isère

Le site d'étude est concerné par le périmètre du SCoT Nord-Isère qui a été approuvé par délibération du 5 février 2001. Le SCoT définit l'élargissement de l'offre de transport en commun interurbaine comme une priorité notamment en assurant la desserte des pôles majeurs de l'axe Lyon - Chambéry et le rabattement vers les gares. Ce **développement multipolaire passe par l'organisation de l'accès aux gares**.

Le SCoT a notamment **pour objectif de faciliter les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite** par le traitement des espaces publics, la création de liaisons piétonnes continues et l'aménagement des accès aux équipements et services.

Intercommunalité

La communauté d'agglomération Porte de l'Isère dans laquelle s'inscrit la ville de Bourgoin-Jallieu est dotée d'un PDU (octobre 2009).

Le plan d'actions de PDU prévoit notamment :

- **le réaménagement des espaces de circulation tous modes dans un souci de sécurité et de confort pour les usagers (ex : éclairage, abris, prise en compte des personnes à mobilité réduite, signalétique mutualisant l'information des opérateurs,...)** – ex gare de Bourgoin-Jallieu (action 3),
- **poursuivre la mise en œuvre du schéma d'accessibilité du réseau de transport aux Personnes à Mobilité Réduites** ; concrétiser le plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux PMR ; réaliser une charte d'aménagement des espaces publics (action10),

Document d'urbanisme : Plan d'Occupation des Sols (cf. carte Plan de zonage)

La ville de Bourgoin-Jallieu est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS), approuvé 25 juin 1987 et modifié le 12 octobre 2001.

La gare se situe dans le **zonage US** qui correspond à une zone directement affectée au domaine public ferroviaire avec les équipements nécessaires à l'exploitation du domaine et activités complémentaires.

Le règlement de cette zone précise que **la hauteur des constructions est fixée à 15 m** au dessus du terrain naturel. Toutefois des adaptations pourront être autorisées pour des motifs [...] de fonctionnement et d'intérêt général expressément reconnu, **dans la limite absolue de 22 m** (article US 10).

En outre, les constructions doivent s'intégrer à l'environnement existant. Les pastiches d'architecture ou de décoration extérieurs à la ville sont interdits (article US 11).

Le site d'étude est concerné par les servitudes suivantes :

- Terrains riverains des cours d'eau non domaniaux (A4) :

L'accès au cours d'eau « le Bion », situé à l'Ouest de la gare, doit être maintenu pour les personnes effectuant l'entretien du cours d'eau.

- **Protection des monuments historiques (AC1) :**

La gare se situe dans le périmètre de protection d'un monument historique inscrit (02/05/1956). Il s'agit d'un balcon d'un immeuble du centre-ville.

- **Lignes électriques (I4) :**

Le secteur de la gare est concerné par deux lignes électriques, au droit de la RD 522 et à l'Ouest du bâtiment voyageur.

- Voisinage des cimetières (Int1) :

Cette servitude mentionne : « Nul ne peut, sans autorisation, élever aucune habitation, ni creuser aucun puits, à moins de 100 mètres des nouveaux cimetières transférés hors des communes ».

- Transmission radioélectrique - protection contre les perturbations électromagnétiques (PT1):

La ville Bourgoin-Jallieu possède une station radio-électrique dont le périmètre de protection interdit de mettre en service du matériel susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du centre.

- Transmission radioélectrique - protection contre les obstacles (PT2):

Cette zone, à l'intérieur de laquelle les hauteurs de constructions sont limitées, se situe au Nord-Est de la gare et forme un cône dont l'ouverture se dirige vers le Nord-Ouest.

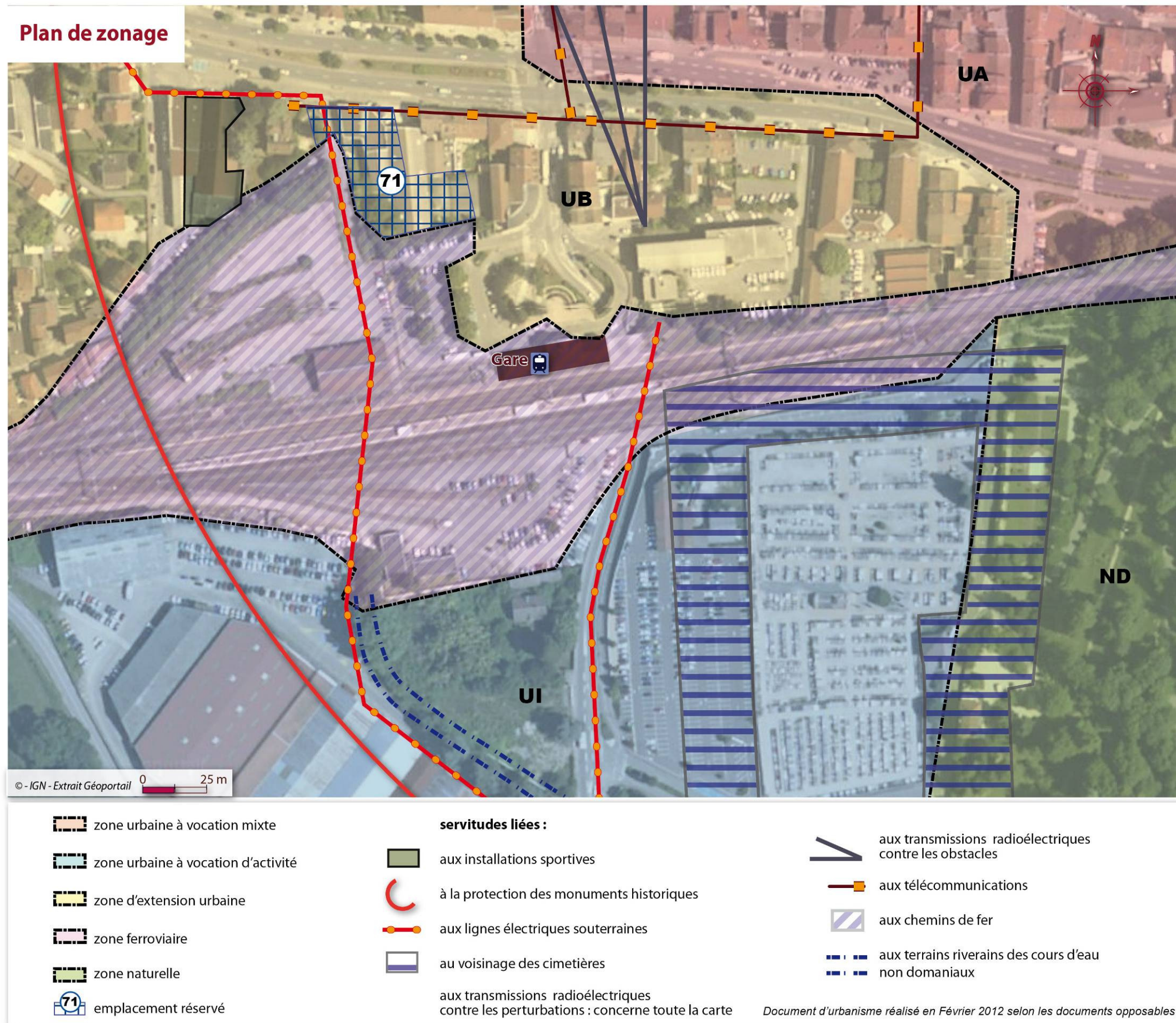
- Communications téléphoniques et télégraphiques (PT3) :

Des réseaux de télécommunication sont présentes sous la RD 1006, l'avenue des Alpes.

- **Chemins de fer (T1) :**

Cette servitude intègre toute la zone d'activité ferroviaire. L'article 8 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer indique que « dans une distance de moins de 5m d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

- Installation sportive (JS1) : cette servitude correspond à une halle des sports.



2.1.3.2 Contexte urbain

Le secteur de la gare est situé au Sud du centre-ville. Il est essentiellement constitué de zones urbanisées à vocation mixte. En effet, l'avenue des Alpes (RD 1006) est bordée de commerces en rez-de-chaussée et habitations à l'étage. Il en est de même pour la RD 522 au Nord de la gare. Au Sud de la gare, à l'Ouest de la RD 522, les zones urbaines sont majoritairement occupées par des industries et bureaux. A l'Est et plus au Sud, le milieu urbain est constitué essentiellement d'habitations (cf. carte « secteur de la gare »).

Logements et habitat

Les logements du secteur de la gare peuvent être classés en 3 catégories (Cf. carte « secteur de la gare »):

- les immeubles, situés essentiellement au Nord-Est de la gare, au bord de l'avenue des Alpes,



Figure 4 : photo d'immeuble de l'Avenue des Alpes (RD 1006) (fevrier2012)

- les immeubles mixtes, qui comprennent des commerces au rez-de-chaussée et des habitations dans les étages. Ils sont localisés au Nord de la gare, le long de la RD 1006 et la RD 522,



Figure 6 : Immeubles mixtes de la RD 522, au Nord de la gare (fevrier2012)



Figure 5 : logement pavillonnaire, avenue des Alpes (RD 1006), en face de la Halle des sports (fevrier2012)

- les habitations pavillonnaires qui sont distribuées de manière plus aléatoire. Elles se situent au Nord-Ouest de la gare ainsi qu'au Sud-Est du cimetière.

Activités et services

Dans le secteur de la gare, les commerces de proximité sont localisés au Nord de la gare, le long de la RD 522 et la RD 1006. Ils sont en rez-de-chaussée des immeubles.

Les zones d'activités

Deux zones d'activités se situent à proximité de la gare. La première se situe au Nord-est de la gare, elle correspond aux bâtiments de France-Telecom. La seconde se situe au Sud-Ouest de la gare et comprend notamment un centre hospitalier, des entrepôts,



Figure 7 : entrepôts de logistique, au Sud de la gare (février 2012)

Au Sud de la gare, se situe « la zone de brigade » de la SNCF qui se compose d'un parking privé ainsi que deux bâtiments d'exploitation.

Equipements, Etablissements publics

Dans le secteur de la gare, les équipements et établissements publics présents sont composés de la halle des sports et d'un cinéma, localisés au Nord-Ouest de la gare, le long de la RD 1006 ; d'une salle des arts martiaux, salle de billard et service culturel-théâtre situés au Nord-Est de la gare.

Déplacements doux

❖ La traversée des voies ferrées

Au niveau de la gare, la traversée des voies ferrées peut s'effectuer par un passage souterrain mixte. En effet, celui-ci est composé de deux voies de circulation, une piste cyclable et un trottoir séparés par un garde-corps de la voirie. Le trottoir relie ainsi les deux quais par des escaliers composés chacun par deux volées de marche et un palier intermédiaire.

L'accès au quai 1 s'opère via le bâtiment voyageur lui-même et par les deux espaces de cheminement qui l'encadrent. Ces deux cheminements sont équipés d'abris à vélos.



Figure 8 : Escalier Nord (quai 1) connecté au passage souterrain (février 2012)

L'accès au quai 2 s'effectue par le passage souterrain en provenance soit du bâtiment voyageur soit du parking Sud de la gare. Ce parking est, lui aussi, desservi par un escalier.

Actuellement, le passage d'un quai à l'autre s'effectue donc seulement par un passage souterrain public.

Infrastructures routières

Sources : PDU de la CAPI, ville de Bourgoin-Jallieu

❖ Offre de stationnement

Dans le secteur de la gare, on recense quatre parkings (cf. carte « secteur de la gare ») :

- au Nord de la gare, au droit du bâtiment voyageur,
- au Sud-Ouest de la gare et des voies ferrées. Ce parking est réservé au personnel de la SNCF. Cette zone est grillagée,
- au Sud-Ouest de la gare et des voies ferrées,
- au Sud de la gare.

❖ Desserte routière par véhicules particuliers

Le secteur de la gare est desservi au Nord par la RD 1006 puis la RD 522. L'accès principal depuis le Sud se fait par la route départementale RD 522.

❖ Desserte routière par le bus

La ville de Bourgoin-Jallieu possède un réseau de bus urbain : « Ruban » qui possède 16 lignes. Le secteur de la gare est desservi par 5 lignes pour lesquelles la gare constitue un terminus (C, D, E, M et Dim'bus).



Figure 9 : Passage souterrain (février 2012)



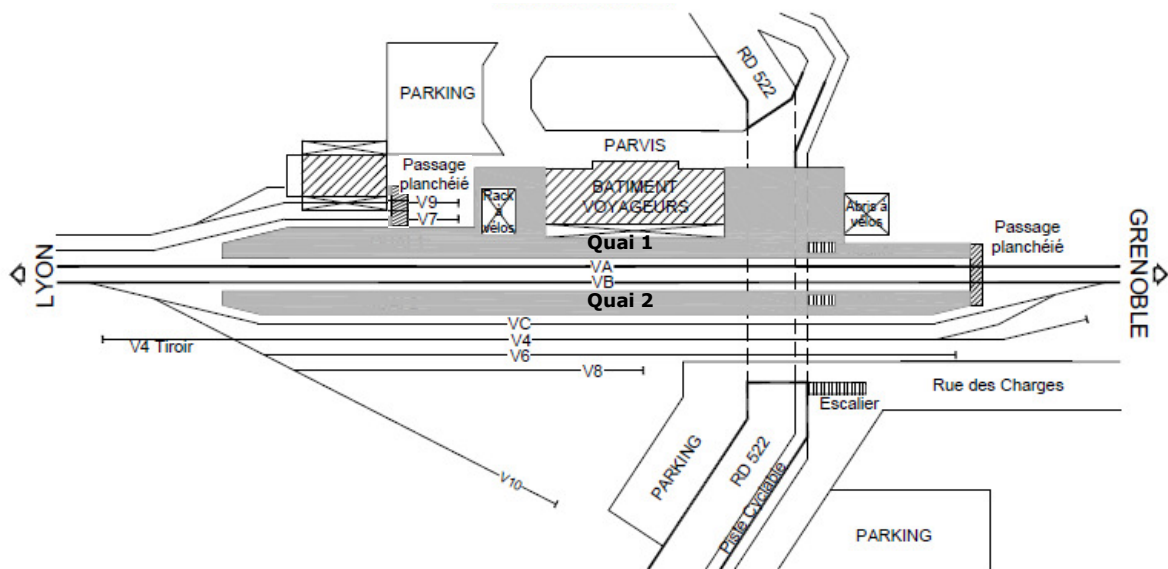
Figure 10 : Escalier Sud (parking) connecté au passage souterrain (février 2012)

Infrastructures ferroviaires

La gare de Bourgoin-Jallieu se situe sur l'axe Lyon-Marseille via Grenoble.

On compte environ 20 000 voyages/jours sur la totalité de la ligne Lyon - Grenoble dont 1/3 sur Bourgoin - Lyon (2008). La gare de Bourgoin-jallieu est fréquentée à la hauteur de 4 400 voyages/jour.

La gare de Bourgoin-Jallieu s'organise de la manière suivante :



*Extrait qui ne visualise pas l'exhaustivité des installations du site

Figure 11 : d'après le schéma simplifié des installations de Bourgoin-Jallieu – situation actuelle (source : Etude préliminaire - SNCF)

Les deux quais 1 et 2 (grisés sur le schéma précédent) permettent aux voyageurs d'accéder aux trains circulant sur les voies VA, VB et VC.

Le quai 1 est accessible depuis le bâtiment des voyageurs ou par le passage souterrain desservi par un escalier.

Le quai 2 est accessible par le passage souterrain desservi également par un escalier.

Le passage en souterrain permet de relier le quai 1, au quai 2 ainsi que le parking Sud de la gare.

Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite :

Actuellement, l'accès aux différents quais s'effectue par le Nord de la gare. Le quai 1 est accessible depuis le bâtiment voyageur tandis que pour accéder au quai 2, les Personnes à Mobilité Réduite traversent les voies par un passage planchéié, accompagnées par un membre du personnel de la SNCF (cf. carte « secteur de la gare »). Ce passage est situé à l'Est du bâtiment voyageur.

Réseaux

Au Plan d'occupation des sols de la commune de Bourgoin-Jallieu, le site d'étude appartient à la zone US, secteur ferroviaire, pour lequel le règlement précise que, pour les eaux pluviales :

« Les eaux pluviales provenant des constructions doivent faire l'objet **d'un traitement approprié sur la parcelle** – stockage, infiltration ou autre – permettant leur gestion sur la parcelle même. Tout projet de construction devra comporter un dispositif compatible avec la géologie du sol et du sous sol et la configuration des terrains. En aucun cas, les eaux pluviales ne doivent être déversées dans le réseau des eaux usées ».

D'après le plan des servitudes du POS de la ville, le secteur gare est concerné par des lignes électriques dont une longe la RD 522 et l'autre traverse la voie ferrée le long du cours d'eau le Bion.

Cavités souterraines

Le site internet cavités souterraines, développé par le BRGM, présente aux professionnels et au grand public une série d'informations relatives aux cavités souterraines abandonnées (hors mines) sur le territoire français métropolitain. La base BDCavité s'intègre dans la politique de prévention des risques naturels mise en place depuis 1981, en permettant le recueil, l'analyse et la restitution des informations de base nécessaires à la connaissance et à l'étude préalable des phénomènes liés à la présence de cavités.

Le secteur de la gare est concerné par des cavités souterraines abandonnées de type ancien ouvrage militaire (donnée extraite du site internet <http://www.bdcavite.net>, développé par le BRGM). On notera que la précision de leurs localisations est de 5 mètres (cf. carte « secteur de la gare »).

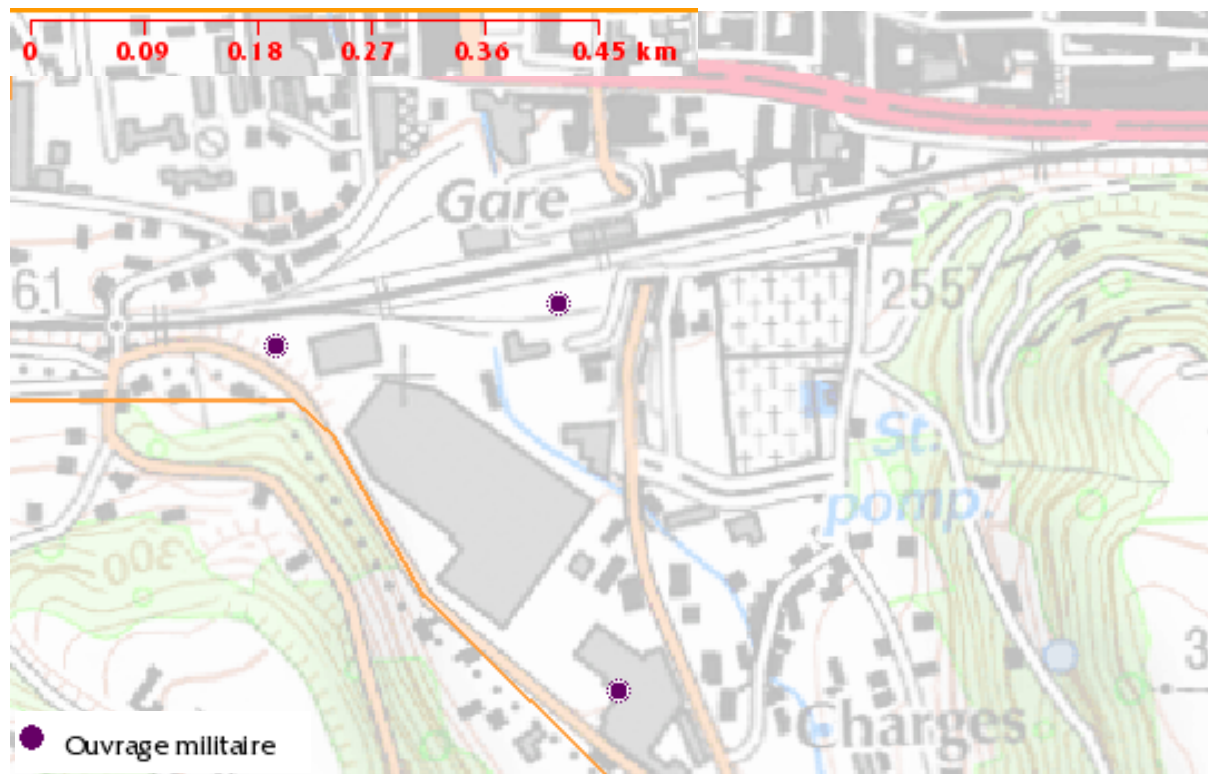


Figure 12 : Extrait de la cartographie des cavités souterraines (source : BRGM)

Risques d'inondation

La ville de Bourgoin-Jallieu est concernée par le **risque d'inondation de la Bourbre moyenne et de ses affluents**. Ce cours d'eau fait l'objet d'un Plan de Prévention des Risques d'inondation approuvé le 30/10/2007.

D'après le zonage réglementaire, le secteur de la gare est concerné par les trois types de zones :

- zone d'interdiction,
- zone de projet possible sous maîtrise collective,
- zone de contraintes faibles.

Le bâtiment gare se situe entre (cf. carte « secteur de la gare »):

- à l'Est, une zone RI' : zone rouge inconstructible exposée à un **risque d'inondation en pied de versant** et/ou ayant une fonction de régulation hydraulique. Ce secteur semble correspondre au passage sous la voie ferrée (RD522).
- à l'Ouest, une zone bleu Bc2 :

Une zone bleue est une **zone de contrainte faible, zone constructible sous conditions de conception**, de réalisation, d'utilisation et d'entretien **de façon à ne pas aggraver l'aléa et à ne pas accroître la vulnérabilité** des biens et des personnes.

La zone bleue Bc2 est une zone exposée à **un risque faible ou moyen de crue rapide des rivières** nécessitant une surélévation.

Le règlement de cette zone indique que la « hauteur de référence » (cf. définition ci-dessous) est de 0,6m. Le Rapport d'Emprise au Sol en zone Inondable (RESI) (cf. définition ci-dessous) est défini de 0,3 à 0,5m.

Certains travaux ou aménagements, en fonction de leurs caractéristiques, peuvent nécessiter par ailleurs une procédure Loi sur l'eau, dès lors qu'ils entrent dans le champ de la nomenclature des travaux devant faire l'objet d'une déclaration ou d'une autorisation.

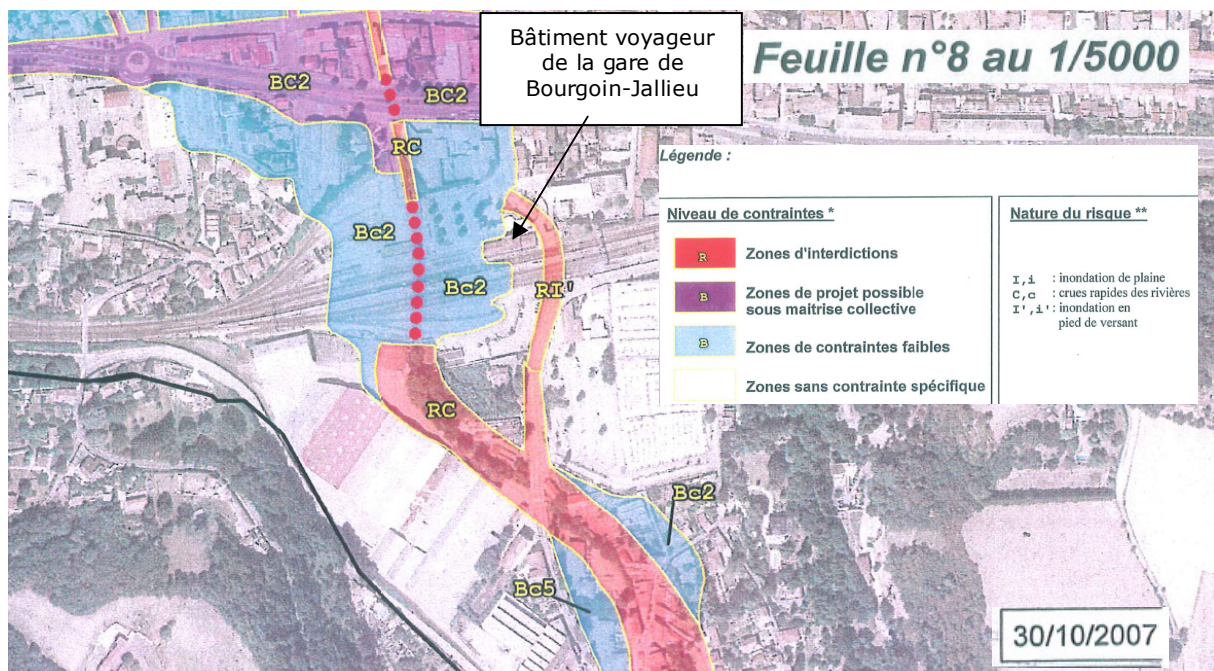
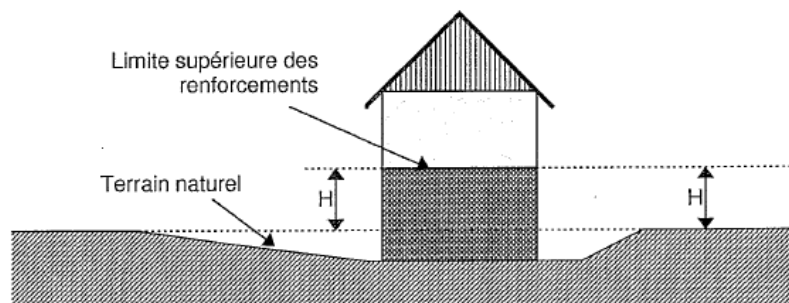


Figure 13 : Extrait du plan de zonage réglementaire du risque du PPRi de la Bourbre moyenne et ses affluents

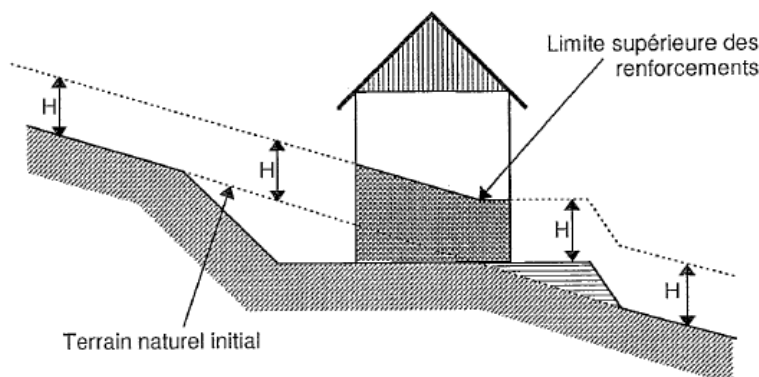
Définition de la hauteur par rapport au terrain naturel, dénommée "hauteur de référence C"

Le règlement utilise aussi la notion de « hauteur par rapport au terrain naturel » et cette notion mérite d'être explicitée pour les cas complexes. Elle est utilisée pour les écoulements des fluides (débordements torrentiels, inondations).

- Les irrégularités locales de la topographie ne sont pas forcément prises en compte si elles sont de surface faible par rapport à la surface totale de la zone considérée (bleue ou rouge). Aussi, dans le cas de petits thalwegs ou de petites cuvettes, il faut considérer que la côte du terrain naturel est la côte des terrains environnants (les creux étant vite remplis par les écoulements), conformément au schéma suivant :



- En cas de **terrassements en déblais**, la hauteur doit être mesurée par rapport au terrain naturel initial.
- En cas de **terrassements en remblais**, ceux-ci ne peuvent remplacer le renforcement des façades exposées que s'ils sont attenants à la construction et s'ils ont été spécifiquement conçus pour cela (parement exposé aux écoulements subverticaux sauf pour les inondations de plaine, dimensionnement pour résister aux efforts prévisibles, ...). Dans le cas général, la hauteur à renforcer sera mesurée **depuis le sommet des remblais**.



Toute disposition architecturale particulière ne s'inscrivant pas dans ce schéma de principe devra être traitée dans le sens de la plus grande sécurité.

Définition du RESI et du tènement

Le Rapport d'Emprise au Sol en zone Inondable (RESI) est défini par le rapport de l'emprise au sol des bâtiments, des remblais, des accès à ces derniers et des talus nécessaires à la stabilité des remblais, sur la surface de la partie inondable de la parcelle ou du tènement.

$$\text{RESI} = \frac{\text{partie inondable de l'exhaussement (construction et remblai)}}{\text{partie inondable de la parcelle (ou du tènement)}}$$

Un tènement est défini comme un ensemble de parcelles contiguës appartenant au même propriétaire ou à une même copropriété.

La présente définition porte sur les parcelles et tènements tels qu'ils existent à la date d'opposabilité du présent Plan de Prévention des Risques.

Le RESI ne s'applique pas aux équipements d'intérêt collectif ou d'intérêt général dans la mesure où leur implantation est liée à leur fonctionnalité.

Les surfaces nécessaires à la réalisation des rampes pour personnes handicapées ne sont pas comptabilisées dans le calcul du RESI.

Figure 14 : Définitions issues du PPRi de la Bourbre moyenne et de ses affluents

2.1.3.3 Patrimoine historique et archéologique

La ville de Bourgoin-Jallieu possède deux monuments historiques dont un situé au Nord-Est de la gare. Ce monument historique inscrit (02/05/1956) correspond à un balcon d'un immeuble du centre-ville. Son périmètre de protection intègre la gare de Bourgoin-Jallieu (cf. carte « secteur de la gare »).

2.1.3.4 Projets recensés au droit du site d'étude

Le RD 522 qui constitue l'entrée Sud de la commune fera l'objet d'une revalorisation.

La gare de Bourgoin-Jallieu fera également l'objet du **projet « Urbagare »** à l'initiative du « G4 » (CAPI, Le Grand Lyon, CA Pays Viennois et Saint-Étienne Métropole) au quartier de Charges qui dessinera la restructuration urbaine de l'entrée sud de Bourgoin-Jallieu, avec de l'activité économique, du logement et de nouveaux axes routiers en lien avec le fort développement de la gare multimodale.

Autres thématiques étudiées qui ne font pas l'objet d'enjeux spécifiques :

- Contexte démographique
- Directive Territoriale de l'Aire Métropolitaine de l'Agglomération Lyonnaise (DTA)
- Emplacements réservés
- Classement sonore des infrastructures de l'Isère (arrêté n° 2011-322-0005) (source : DDT de l'Isère)
- Plan général des itinéraires de randonnées de la ville
- Les itinéraires cyclables
- Carte des entités archéologiques de la ville de Bourgoin-Jallieu (DRAC - mars 2012)
- Mesures de la qualité de l'air à Bourgoin-Jallieu en 2011 (source : atmo-Rhône-Alpes)
- Sites inscrits et sites classés
- Risques industriels et technologiques
- Risques de mouvement de terrain
- Projet ferroviaire Lyon-Turin (Source : <http://www.lyon-turin.info>)

2.1.4 Le paysage

La commune de Bourgoin-Jallieu possède un paysage diversifié : plateaux agricoles, milieux urbanisés, boisements, espaces verts urbains mais marqué par des coupures constituées des infrastructures routières, de la voie ferrée ainsi que des cours d'eau.

Dans le Sud de la commune le paysage est composé de milieux urbanisés entrecoupés de boisements et parcs urbains :



Figure 15 : Extrait de la carte de référence environnementale de la ville de Bourgoin-Jallieu (source : diagnostic du futur PLU de la Ville)

Le secteur de la gare s'inscrit dans un milieu faisant la transition entre la plaine urbanisée et les milieux naturels de Plan Bourgoin.



Figure 16 : Photographie de la gare et des pentes de la colline de Plan Bourgoin (Prise de vue en direction de l'Est) (février 2012)



Figure 17 : Prise de vue depuis les pentes de Plan Bourgoin en direction du Nord-Ouest (fevrier2012)

Au Nord de la voie ferrée le paysage est relativement urbain, composé de bâtiments mixtes (rez-de-chaussée occupé par des commerces et étages correspondant à des habitations). Le secteur situé au Sud de la voie ferrée correspond à une mosaïque paysagère juxtaposant des bâtiments à vocation d'activité ou d'habitat individuel et des milieux plus ou moins naturels (friche, boisement, ...).



Figure 18 : Prise de vue de la gare depuis la RD 522 en direction du Sud (Source Google earth) (fevrier2012)



Figure 19 : Prise de vue depuis la gare en direction du Sud (fevrier2012)

La gare est visible depuis les pentes de la colline de Plan Bourgoin ainsi que depuis les premières habitations de la commune de Maubec (cf. carte « Zone d'étude »).

Dans le secteur de la gare, le bâtiment voyageur et les quais de la gare sont perceptibles depuis les bâtiments situés de part et d'autre du cimetière, de la zone d'activité située au Sud de la gare ainsi que depuis le haut des immeubles localisés au Nord-Ouest de la gare (cf. carte « secteur de la gare »).

2.1.5 Synthèse des sensibilités environnementales

Les sensibilités environnementales identifiées au droit du site d'étude sont :

Milieu physique :

- la présence d'un cours d'eau, le Bion, qui traverse le site d'étude en souterrain au travers d'une canalisation,
- la présence d'une nappe souterraine, mais dont les données récoltées précisent qu'elle se situe à une profondeur importante (à plus de 10 m).
- Le site d'étude se situe dans une zone de sismicité 3 (modéré)

Milieu naturel :

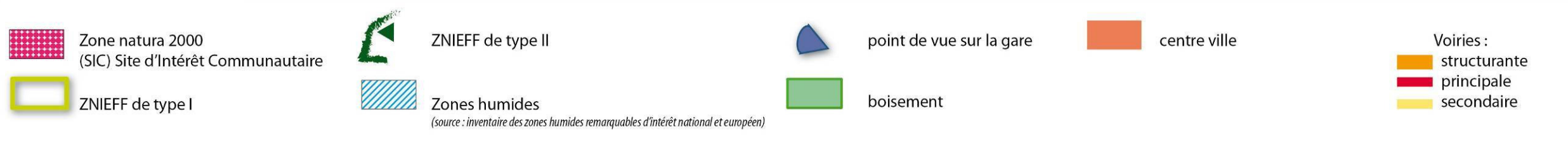
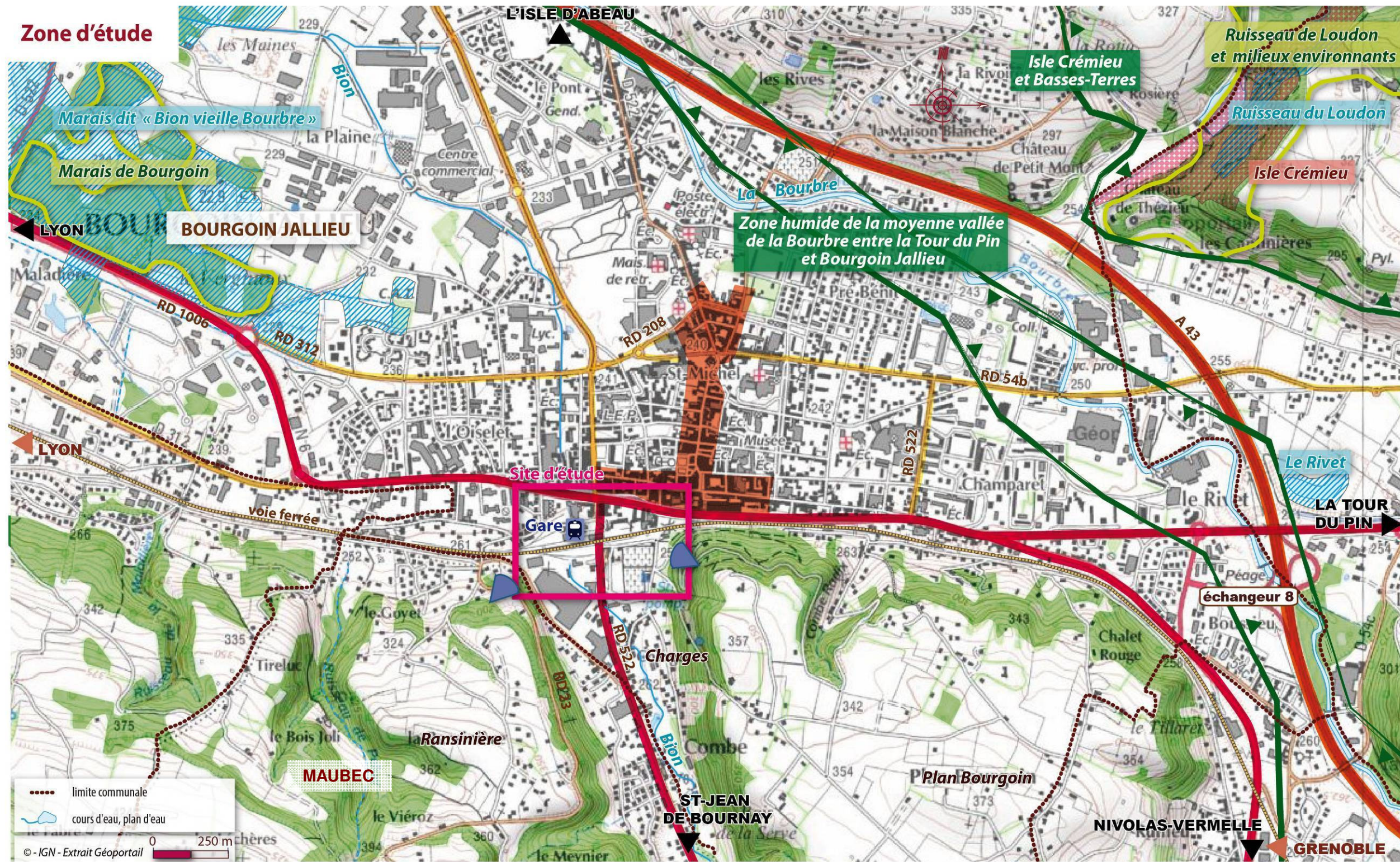
- Le site d'étude, qui correspond au quartier de la gare de Bourgoin-Jallieu, ne présente pas de contrainte majeure concernant les milieux naturels. Il s'agit d'un site fortement minéralisé qui n'est pas concerné par des inventaires ou des zones de protection des milieux naturels.
- Le site Natura 2000 le plus proche est situé à environ 2 km au Nord du site d'étude. Le site d'étude n'entretient pas de relation fonctionnelle avec le réseau Natura 2000.

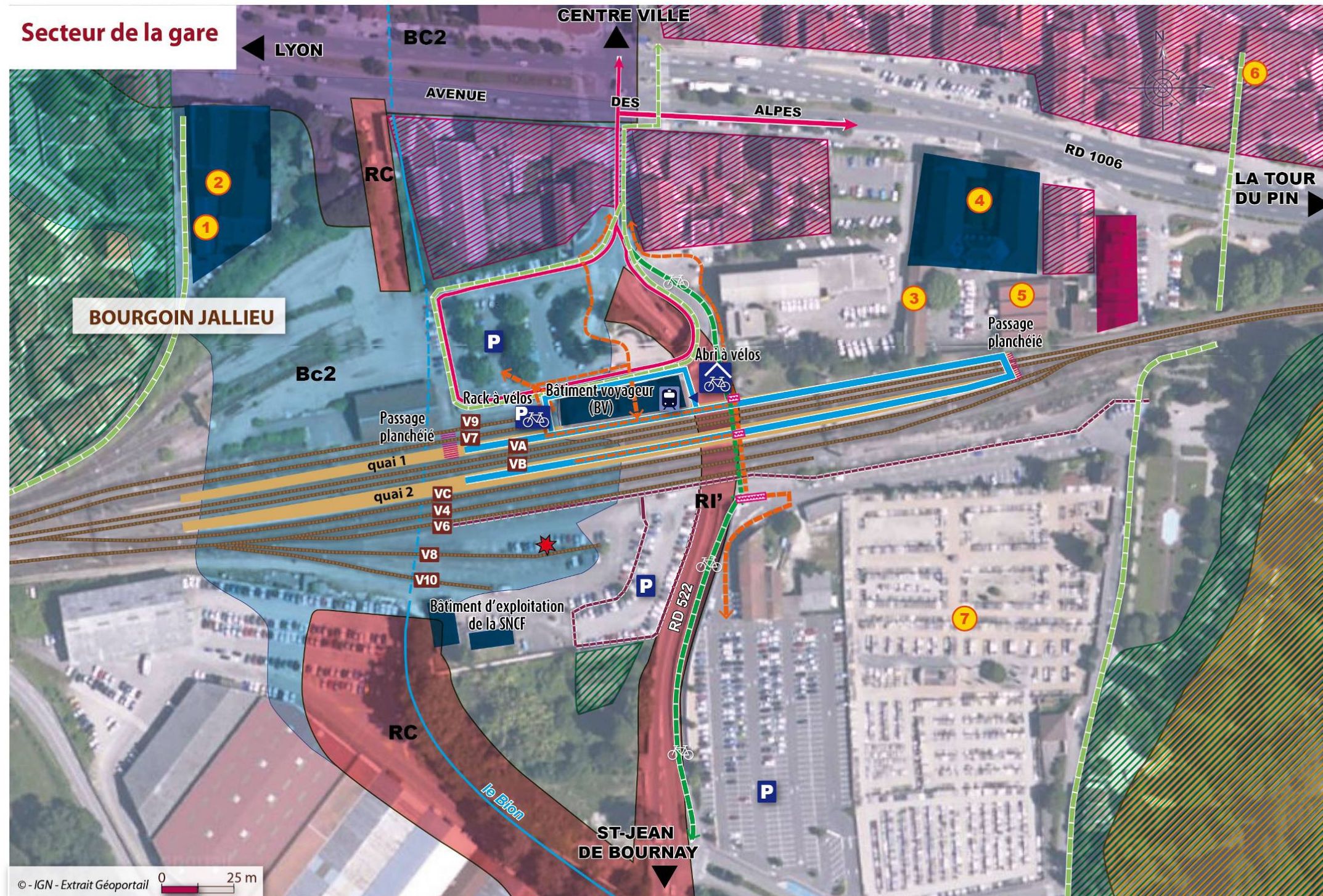
Milieu humain :

- Au POS de Bourgoin-Jallieu, le site d'étude est concerné par le zonage US, zone directement affectée au domaine public ferroviaire. Le règlement de cette zone précise que la hauteur des constructions est fixée à 15 m au-dessus du terrain naturel et que les constructions doivent s'intégrer à l'environnement existant. Les pastiches d'architecture ou de décoration extérieurs à la ville sont interdits.
- Le site d'étude est concerné par plusieurs servitudes d'utilité publiques, dont des servitudes relatives à la protection des monuments historiques (AC1) et aux Chemins de fer (T1). Le secteur de la gare est concerné par une liaison souterraine électrique à l'Ouest du bâtiment voyageur.
- Le secteur de la gare est situé au Sud du centre-ville de Bourgoin-Jallieu. Il est essentiellement constitué de zones urbanisées à vocation mixte : habitat / activités / services / équipements.
- Le site d'étude est accessible aux modes doux par l'intermédiaire de cheminements piétonniers et de pistes cyclables. Au sein même de la gare ferroviaire, l'accessibilité aux différents quais par les personnes à mobilité réduite ne fait pas l'objet d'équipements qui permettent une autonomie.
- Le site d'étude est concerné par le risque d'inondation :
 - à l'Est du bâtiment gare, par une zone RI' : zone rouge inconstructible exposée à un risque d'inondation en pied de versant et/ou ayant une fonction de régulation hydraulique. Ce secteur semble correspondre au passage sous la voie ferrée (RD522).
 - à l'Ouest, une zone bleu Bc2 : zone de contraintes faibles, zone constructible sous conditions de conception, de réalisation, d'utilisation et d'entretien de façon à ne pas aggraver l'aléa et à ne pas accroître la vulnérabilité des biens et des personnes.Le site d'étude est concerné par le projet de restructuration urbaine Urbagare.
- Le site d'étude est concerné par une cavité souterraine de type «ouvrage militaire».
- Aucun site archéologique n'est recensé au droit des emprises ferroviaires de la gare de Bourgoin-Jallieu.

Paysage :

La sensibilité paysagère du site d'étude se fait surtout au regard des perceptions riveraines qui restent limitées au Nord du quartier depuis quelques immeubles de grande hauteur, et au Sud depuis les premières habitations. En effet, la gare est visible depuis les immeubles situés au Nord-Ouest, les bâtiments à vocation d'activité et habitations au Sud de la gare, depuis les flancs de la colline de Plan Bourgoin, ainsi que depuis les premières habitations de la commune de Maubec.





© - IGN - Extrait Géoportail 0 25 m

voie	portail	Typologie des bâtiments :	activité	Risques :
quai	accès PMR	équipement et loisirs	habitation pavillonnaire	cavités, ouvrages militaires (Source BRGM)
parking public	piste cyclable	1 cinéma	immeuble mixte	glissement de terrain (diagnostic du futur PLU de la ville)
escalier	itinéraire cyclable	2 halle des sports	immeuble	PPri : (source : PPri de Bourbre moyenne et de ses affluents)
cours d'eau	cheminement piéton	3 salles d'arts martiaux		Zone d'interdictions
clôture	bus	4 conservatoire		Zone de projet possible sous maîtrise collective
		5 salles de billard, judo		Zone de contraintes faibles
		6 centre culturel/théâtre		
		7 cimetière		

2.2 Évaluation des Impacts potentiels du projet sur l'environnement et mesures proposées

Cette partie décrit pour chaque thème abordé dans l'état initial, les impacts permanents et mesures envisagées.

2.2.1 Milieu physique

2.2.1.1 Topographie et contexte géologique

Impacts du projet

La création d'une passerelle et d'ascenseurs va nécessiter des fouilles afin de mettre en place les piles de l'ouvrage.

Cependant cet impact est très localisé et aura lieu sur des sols déjà remaniés pour la création des voies.

L'étude géotechnique en cours permettra de détailler plus finement cette analyse.

Mesures envisagées

Selon les résultats de l'étude géotechnique, si les matériaux à terrasser sont de bonne qualité, ils pourront faire l'objet d'un réemploi sur des chantiers nécessitant l'apport de matériaux. Les matériaux non valorisables seront évacués et mis en dépôt dans différents sites autorisés en fonction de leur nature.

2.2.1.2 Hydrogéologie, hydrologie et assainissement

Impacts du projet

Eaux superficielles

Le projet n'est pas de nature à modifier sensiblement le contexte hydrologique d'autant plus que le Bion est canalisé et passe en souterrain au niveau de la gare.

Le projet n'aura aucun impact sur la qualité des eaux ni sur l'hydrologie du Bion.

Eaux souterraines

Le pont rail situé à proximité de la future passerelle est fondé superficiellement. Le même type de fondation a été retenu pour les appuis de la passerelle et des cages d'ascenseurs. Ces dispositions seront confirmées en phase ultérieure après réalisation de sondages.

Les données actuellement disponibles permettent d'estimer la profondeur de la nappe à environ 10m.

Ainsi, compte-tenu de la nature des fondations et de la profondeur de la nappe, le projet ne devrait pas impliquer d'incidence sur la nappe.

Zones inondables

Le projet de passerelle se situe en zone bleue Bc2 exposée à un risque faible ou moyen de crue rapide des rivières.

La zone RI' : zone rouge (inconstructible exposée à un risque d'inondation en pied de versant et/ou ayant une fonction de régulation hydraulique) présente à l'Est du bâtiment voyageur semble correspondre au passage souterrain sous la voie ferrée. En ce sens, le projet n'est pas concerné par cette zone.

Assainissement / ruissellement d'eaux pluviales

Le projet respectera le règlement de la zone US du POS de la ville de Bourgoin-Jallieu.

Mesures envisagées

Eaux superficielles et souterraines

Il sera établi les installations nécessaires à la réalisation des travaux (parc de stockage et d'entretien du matériel, dépôts de matériaux) sur des sites aménagés pour éviter tout risque de pollution des eaux superficielles et souterraines.

Un dossier Loi sur l'Eau sera réalisé dès lors que les aménagements prévus par le projet entrent dans le champ de la nomenclature des travaux devant faire l'objet d'une déclaration ou d'une autorisation.

Zones inondables

De manière à être compatible avec le règlement, le projet respectera les conditions de conception, de réalisation, d'utilisation et d'entretien de façon à ne pas aggraver l'aléa et à ne pas accroître la vulnérabilité des biens et des personnes.

D'autre part, le mécanisme nécessaire au bon fonctionnement des ascenseurs sera mis hors d'eau ou rendu étanche.

2.2.2 Milieu naturel

2.2.2.1 Espaces naturels inventoriés ou protégés

Impacts du projet

Le projet n'est concerné par aucun inventaire patrimonial ou protection réglementaire. Le projet n'est pas de nature à avoir un impact sur les milieux naturels.

La faune présente à proximité de la gare se limite aux espèces « communes » des milieux urbains.

Le projet, localisé sur des milieux imperméabilisés et sans enjeu pour l'habitat de la faune, n'aura aucun impact sur la faune.

Les espèces végétales situées à proximité de la gare ne présentent pas d'enjeu écologique. Le projet n'aura aucun impact sur la flore présente sur le site de la gare.

Mesures envisagées

Aucune mesure n'est envisagée.

2.2.2.2 Réseau Natura 2000

Impacts du projet

Le projet est situé à environ deux kilomètres au Sud du site Natura 2000 le plus proche (SIC n° FR8201727 - La petite île Crémieu ou Isle Crémieu).

Les travaux réalisés dans la Gare de Bourgoin-Jallieu n'entraîneront aucun impact sur les sites Natura 2000

Les secteurs concernés par la zone de chantier, constitués de milieux anthropisés, ne présentent pas de sensibilité écologique. Ces zones ne peuvent donc pas constituer de milieu refuge pour les espèces protégées par le SIC. De plus, il n'existe aucun corridor biologique (haie, cours d'eau, fossé etc.) entre le SIC et la Gare de Bourgoin-jallieu (les deux sites étant séparés par des secteurs fortement urbanisés).

Enfin, pour accéder à la zone de chantier les engins emprunteront des infrastructures existantes (voies routières, et ferroviaires). Les zones de stockage se localiseront également à proximité immédiate de la gare, soit, en dehors des zones écologiquement sensibles. Les secteurs présentant des sensibilités environnementales, et notamment les milieux et espèces ayant conduit à inscrire l'Isle Crémieu en Natura 2000 ne seront nullement impactés.

Le projet de mise en accessibilité PMR de la gare de Bourgoin-Jallieu n'aura aucun impact sur la flore et la faune protégée par le réseau Natura 2000.

Mesures envisagées

Aucune mesure n'est envisagée.

2.2.3 Milieu humain

2.2.3.1 Documents d'urbanisme et intercommunalité

Impacts du projet

Documents de cadrage supracommunaux

Le projet s'inscrit dans la logique des grandes orientations de la DTA, du SCOT et du PDU, en développant l'accessibilité de la gare de Bourgoin-Jallieu aux personnes à mobilité réduite et en favorisant les modes doux.

Document d'urbanisme à l'échelle communale

- **Le zonage**

Le projet respectera les hauteurs imposées par le règlement de la zone US du POS de la ville.

- **Les servitudes d'utilité publique**

- cours d'eau non domaniaux : le projet n'aura pas d'impact,
- monuments historiques : l'Architecte des Bâtiments de France a été consulté dans le cadre du projet. Il précise que le projet n'a aucune covisibilité avec le monument,
- deux liaisons électriques souterraines traversent les voies ferrées : une longe la RD 522 (passage souterrain sous les voies ferrées), l'autre se situe à l'Ouest du bâtiment voyageur et passe sous un bâtiment d'exploitation de la SNCF. La passerelle PMR se situera à proximité de la liaison située la plus à l'Ouest.
Le maître d'ouvrage prendra contact avec le concessionnaire afin de déterminer l'emplacement exact de la canalisation et définir les mesures appropriées ;
- cimetière : le projet de passerelle se situe à moins de 100m d'un cimetière faisant l'objet d'une servitude qui précise que toute construction, située à moins de 100m d'un cimetière, doit faire l'objet d'une autorisation,
- transmissions radioélectriques : le projet n'est pas concerné par la servitude sur la protection contre les obstacles. Le projet ne prévoit pas la mise en place de matériel susceptible de perturber les réceptions radioélectriques et n'aura donc aucun impact sur cette servitude,
- réseau de télécommunication : le projet n'aura aucun impact,
- secteur ferroviaire : les dépôts sont interdits à moins de 5m de la voie ferrée. Lors de la phase chantier, le maître d'ouvrage respectera cette servitude dans le cadre des dépôts qui seront réalisés,
- installation sportive : le projet n'aura aucun impact.

Mesures envisagées

- cours d'eau non domaniaux : aucune mesure n'est envisagée,
- monuments historiques : bien que, comme le rappelle l'Architecte des Bâtiments de France, consulté dans le cadre du projet, le projet n'a aucune covisibilité avec le monument historique en question, le maître d'ouvrage porte une attention particulière à l'insertion paysagère de la passerelle : le traitement architectural du projet sera confié à un architecte,

- liaison électrique souterraine : le maître d'ouvrage prendra contact avec le service responsable, à savoir, DDE, Distributeurs EDF et/ou Régies
- cimetière : le projet fera l'objet d'une autorisation on notera que la localisation de la base chantier devra être pensée au regard de cette servitude,
- transmissions radioélectriques : aucune mesure n'est envisagée,
- réseau de télécommunication : aucune mesure n'est envisagée,
- secteur ferroviaire : le projet respectera le règlement associé à la servitude des zones ferroviaires. Aucun dépôt ne sera réalisé à moins de 5m des voies ferrées,
- installation sportive : aucune mesure n'est envisagée.

2.2.3.2 Ambiance sonore

Impacts du projet

Le projet n'entraînera pas d'augmentation des nuisances sonores.

Les impacts acoustiques seront essentiellement liés à la phase chantier.

Mesures envisagées

Les engins de chantier devront respecter les valeurs limites d'émission de bruit fixées par la réglementation.

Une déclaration de travaux sera nécessaire en mairie, en particulier pour les travaux qui seront réalisés de nuit.

2.2.3.3 Contexte urbain

Impacts du projet

- **Infrastructures et déplacements**

Accessibilité aux PMR

Le projet aura des impacts positifs vis-à-vis de l'accessibilité aux services de la gare ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite. Il permettra aux PMR d'accéder au quai 2 ainsi qu'au parking Sud en toute autonomie et à toute heure de la journée (en dehors des heures de services de la SNCF). D'autre part, la sécurité sera renforcée lors du cheminement inter quais et sur les quais.

La signalétique, les quais, les luminaires,... seront adaptés aux Personnes à Mobilités Réduites, leur autonomie et conditions de vie seront donc améliorées.

Autres usagers

En outre, l'accessibilité sera également renforcée pour les autres usagers : l'ajout d'escaliers permettra de réguler le flux de voyageurs sur le quai central (quai 2), ce qui améliorera la circulation des voyageurs à l'arrivée d'un train. En effet, les escaliers actuels sont sous dimensionnés du point de vue de leur capacité d'évacuation pour les trains les plus chargés.

La mise en place de la passerelle permettra d'assurer la transition entre le parking côté Sud de la gare, les quais et le bâtiment voyageur.

De plus, ce nouvel accès, facilitera la traversée de la voie ferrée. Il améliorera la transition entre le centre-ville et le quartier situé au Sud des voies ferrées.

Phase travaux

La circulation des voyageurs sera perturbée durant la phase travaux. Pour les travaux réalisables de jour, il y aura coexistence entre les travaux et la présence de voyageurs. Sur les quais, au droit des travaux, la largeur pour les voyageurs sera réduite.

La réalisation de la passerelle nécessitera la mise en défens des quais faisant l'objet de travaux. La circulation des trains pourra également être impactée : consignation caténaire, mise en place de limitations temporaires de vitesse,...

Une aire de chantier d'environ 200m² sera réservée sur un emplacement en cours de définition. Les voies pourront également servir au garage de trains de travaux. Des **installations complémentaires** seront réservées sur les quais et éventuellement à proximité des quais d'embarquement pour les trains de travaux.

Mesures envisagées

La zone chantier sera clôturée et des panneaux de signalisation seront mis en place afin de signaler les cheminements piétons et les zones interdites au public.

- **Réseaux**

Impacts du projet

Le projet est susceptible d'intercepter les réseaux de distribution et transport de la Ville.

Mesures envisagées

Le maître d'ouvrage prendra contact avec les concessionnaires afin de déterminer l'emplacement exact des canalisations et lignes et définir les mesures appropriées.

2.2.3.4 Risques

Impacts du projet

Les risques liés aux inondations sont traités dans le paragraphe Hydrogéologie, hydrologie et assainissement

Le projet de passerelle et ascenseurs se situe à proximité d'une cavité souterraine de type ouvrage militaire recensée sur le site internet du BRGM. Le maître d'ouvrage s'engage à obtenir plus d'informations sur cette cavité (consultation des fiches papiers dans les Services Géologiques Régionaux du BRGM, ...) de manière à prendre les mesures nécessaires pour éviter tout risque : effondrement,...

Mesures envisagées

Les mesures envisagées face au risque d'inondation sont traitées dans le paragraphe Hydrogéologie, hydrologie et assainissement.

Le maître d'ouvrage se rapprochera du BRGM afin de connaître l'emplacement exact et de l'état actuel de l'ancienne cavité militaire présente au Sud de la gare.

En fonction des données recueillies, le maître d'ouvrage pourra faire procéder à un diagnostic préalable par un spécialiste (bureau d'étude géotechnique, ...) qui précisera l'extension des cavités, leur état de stabilité et, si nécessaire, rédigera des recommandations en termes de modalités de construction.

Pour information, d'après le droit commun français, le propriétaire d'une parcelle de terrain est également propriétaire de son sous-sol. C'est également le cas pour les cavités souterraines abandonnées (hors mines). Le corollaire de la loi est que le propriétaire de la parcelle surmontant une cavité souterraine est également responsable de tout désordre que l'effondrement de cette cavité pourrait induire en surface.

2.2.3.5 Patrimoine historique et archéologique

Impacts du projet

Patrimoine historique

Ce thème est développé dans le chapitre servitude.

Patrimoine archéologique

Les sites archéologiques recensés au sein du site d'étude sont localisés à l'Est de la gare. Le projet n'aura donc aucune incidence sur ces entités archéologiques.

Les travaux réalisés dans le cadre de la mise en terre des fondations de la passerelle peuvent entraîner la découverte fortuite de vestiges archéologiques.

Mesures envisagées

Le maître d'ouvrage et les entreprises chargées d'effectuer les travaux devront se conformer à la législation relative à la protection des vestiges archéologiques. Toute découverte fortuite devra être signalée aux autorités compétentes de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Rhône-Alpes (service régional d'archéologie) en application de la loi du 27 septembre 1941 et leurs abords préservés (mise en œuvre de fouilles de sauvegarde en cas de découverte).

De plus, bien qu'aucun site archéologique ne soit connu à ce jour, la Direction Régionale des Affaires Culturelles émet la possibilité que des sites peuvent exister au droit du site d'étude. Ainsi, le territoire concerné par l'opération peut faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive afin d'évaluer l'impact éventuel de ce projet sur le patrimoine archéologique.

2.2.3.6 Projets

Impacts du projet

Le projet est compatible avec les autres projets prévus dans le secteur de la gare.

Mesures envisagées

Aucune mesure n'est envisagée.

2.2.3.7 Qualité de l'air

Impacts du projet

Le projet de l'opération n'est pas de nature à avoir d'effets conséquents sur la qualité de l'air.

Mesures envisagées

Aucune mesure n'est envisagée.

2.2.4 Le paysage

Impacts du projet

Le projet s'inscrit dans le secteur de la gare, contexte urbanisé qui comprend des équipements spécifiques, des bâtiments, des secteurs d'activité à proximité. Ainsi, la sensibilité paysagère se fait principalement au regard des perceptions riveraines. La passerelle qui sera aménagée dans le cadre du projet sera perceptible uniquement depuis certaines habitations (grand bâtiment collectif situé au Nord-Ouest et premières habitations au Sud du secteur de la gare et de la commune de Maubec) ainsi que depuis les pentes de la colline de Plan Bourgoin où est présent un parc public.

Mesures envisagées

Le projet fera l'objet d'une insertion paysagère. Des études architecturales sont en cours afin de définir une conception esthétique qui garantie son intégration dans le paysage.

ANNEXES

Localisation des prises de vue

