



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

**Autorité environnementale**  
**Préfet de région**

**« Programme d'aménagement du site du Puisoz (phase I) :  
projet Grand Parilly »  
présenté par la société Lionheart  
sur la commune de Vénissieux (Rhône)**

**Avis de l'Autorité environnementale  
sur le dossier de permis d'aménager,  
comprenant l'étude d'impact du projet et du programme**

Au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement

**Avis n° 2015-2081**

**émis le 09 OCT. 2015**

no 1241

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD  
5, Place Jules Ferry  
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Avis proposé par : Sarah Olei  
DREAL Rhône Alpes, Service CAEDD, Groupe Autorité Environnementale  
Tél. : 04 26 28 67 53  
Courriel : sarah.olei@developpement-durable.gouv.fr

RÉFÉRENCE: W:\services\00\CAEDD\05-AE\06-AvisAe-  
projets\projet\_urbain\69\venissieux\2015\_site\_puisoz\2015\_EI\_avisAE\04\_avis

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité environnementale, Développement Durable / Unité Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le programme d'aménagement du site du Puisoz (dont fait partie l'opération dite « Grand Parilly »), situé sur la commune de Vénissieux (69), est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L.122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 11 août 2015 par la mairie de Vénissieux, sur une demande de permis d'aménager une partie de ce programme (l'opération « Grand Parilly »). Présenté par la société Lyonheart, ce dossier de permis d'aménager, qui comprend notamment une étude d'impact datée de juillet 2015, a été reçu complet le même jour. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 11 août 2015.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé ont notamment été consultés le 14 août 2015.

***Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.***

***L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.***

***L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : [www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr](http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr), rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

## Synthèse de l'avis

L'étude d'impact porte sur le programme de travaux dit du « site du Puisoz », localisé le long et au Sud du boulevard Laurent Bonnevey sur la commune de Vénissieux (métropole de Lyon), mais plus spécifiquement sur la composante de ce programme qui concerne le projet immobilier « Grand Parilly », prévu sur une « dent creuse » de 20 ha au sein du tissu bâti existant, en entrée Est de l'agglomération.

### Sur la forme

L'étude d'impact est bien structurée et comprend les différentes parties prévues aux 1° à 11° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

L'état initial de l'environnement aborde l'essentiel des thèmes environnementaux visés à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement. Leur analyse reste globalement proportionnée aux enjeux du site et du projet, même si les enjeux liés aux déchets et à la gestion économe de l'espace mériteraient d'être davantage développés. L'étude d'impact visant à prendre en compte l'ensemble du programme, il convient de veiller à ce que chaque enjeu environnemental soit abordé aussi à l'échelle du programme.

L'étude d'impact démontre un effort pour présenter au public une vue d'ensemble du programme de travaux et de son environnement. La concrétisation de cet objectif est néanmoins tributaire des connaissances disponibles à ce stade du programme et cette étude évoque en conséquence la difficulté d'analyser les parties du programme non définies à ce stade. Son contenu concerne donc principalement le projet « Grand Parilly » et des compléments sont prévus ultérieurement au fur et à mesure de l'avancement du programme.

La description du projet « Grand Parilly » est relativement bien détaillée. Les variantes présentées permettent d'appréhender les enjeux environnementaux pris en compte dans l'aménagement de cette partie du site.

L'analyse de l'articulation du programme et du projet avec les documents-cadres mérite en revanche d'être complétée significativement en ce qui concerne les documents-cadres mentionnés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

### Sur le fond

Malgré les difficultés évoquées ci-dessus en ce qui concerne les éléments non stabilisés du programme, l'analyse des impacts de l'ensemble du programme suppose d'être étendue à d'autres enjeux que les déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air (essentiellement), et notamment à l'intégration urbaine, au paysage, aux effets sur la population ou encore à la gestion économe des sols.

Un enjeu principal commun ressort pour l'ensemble de ces opérations (du programme et des projets alentours) : la gestion des déplacements, et notamment des trafics automobiles. Des précisions seront attendues sur ce thème, notamment dans le cadre des compléments ultérieurs annoncés par l'étude d'impact, voire sur les nuisances sonores et la qualité de l'air (essentiellement liées aux déplacements).

Par ailleurs, l'exposé des principales modalités de suivi des mesures et du suivi de leurs effets attendus devra être enrichi. Leurs données seront à intégrer à l'étude d'impact ainsi qu'à la décision de l'autorité compétente conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement (mesures et dispositif de suivi).

À noter que le corps du présent avis présente d'autres observations, notamment sur l'eau et les sols pollués, la faune et la flore, les impacts sur le milieu humain, ou encore l'intégration urbaine, architecturale et paysagère du premier projet (« Grand Parilly ») porté par ce programme.

# Avis

## 1) Analyse du contexte du programme de travaux et du projet « Grand Parilly »

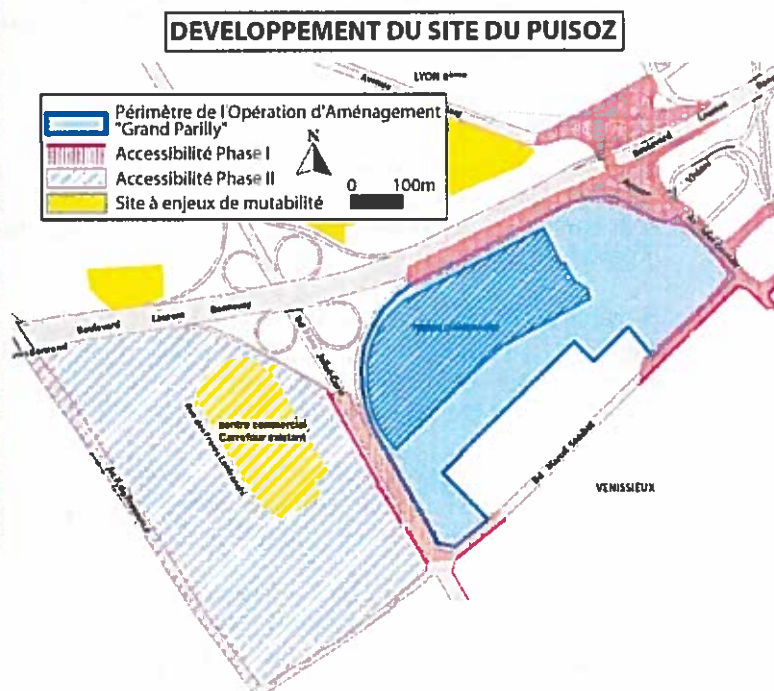
### 1.1. Description du programme

L'étude d'impact porte sur le programme global d'aménagement et de mise en accessibilité du site du Puisoz, localisé le long et au Sud du boulevard Laurent Bonnevey sur la commune de Vénissieux (métropole de Lyon). Ce programme de travaux est divisé en 3 projets, porté par plusieurs pétitionnaires et réparti sur 2 phases :

- l'opération dite « Grand Parilly ». Ce projet, prévu en phase I (2016-2025) et porté par la société Lyonheart, consiste en l'aménagement et la création d'un ensemble immobilier mixte (commerces, équipements, habitat, activités) sur un site agricole de 20,2 ha inséré au sein du tissu bâti de la métropole. Le site de ce projet est délimité au Nord par le boulevard Laurent Bonnevey, au Sud par le boulevard Marcel Sembat, à l'Est par l'avenue Jules Guesde et la place Grandclément et à l'Ouest par le boulevard Joliot-Curie ;
- le développement du centre commercial Carrefour existant, localisé en face du site du projet Grand Parilly, porté par la société Carrefour Property et envisagé en phase II (échéance 2030). Le site existant visé par ce projet d'extension, de 15 ha environ, est délimité au Nord par le boulevard L. Bonnevey, au Sud par le boulevard M. Sembat, à l'Ouest par l'avenue F. de Pressencé et à l'Est par le boulevard Joliot-Curie ;
- le projet de mise en accessibilité du site du Puisoz, porté par la métropole de Lyon et prévu autour des sites des 2 projets précités, de part et d'autre du boulevard L. Bonnevey. La phase I de ce projet, qui concerne la mise en accessibilité du site du projet « Grand Parilly », porte essentiellement sur le boulevard Joliot-Curie, la collectrice Sud du boulevard L. Bonnevey, l'échangeur de Parilly, le boulevard M. Sembat et la place Grandclément. Le périmètre de la phase II reste à déterminer en fonction du projet d'extension du centre commercial Carrefour. Le périmètre de réflexion de ce projet est délimité en rouge ci-dessous.



Sources : ci-dessus : Grand Lyon, janvier 2015  
ci-contre : Étude d'impact, juillet 2015 (p.EII-7)



Ce programme global a pour principaux objectifs :

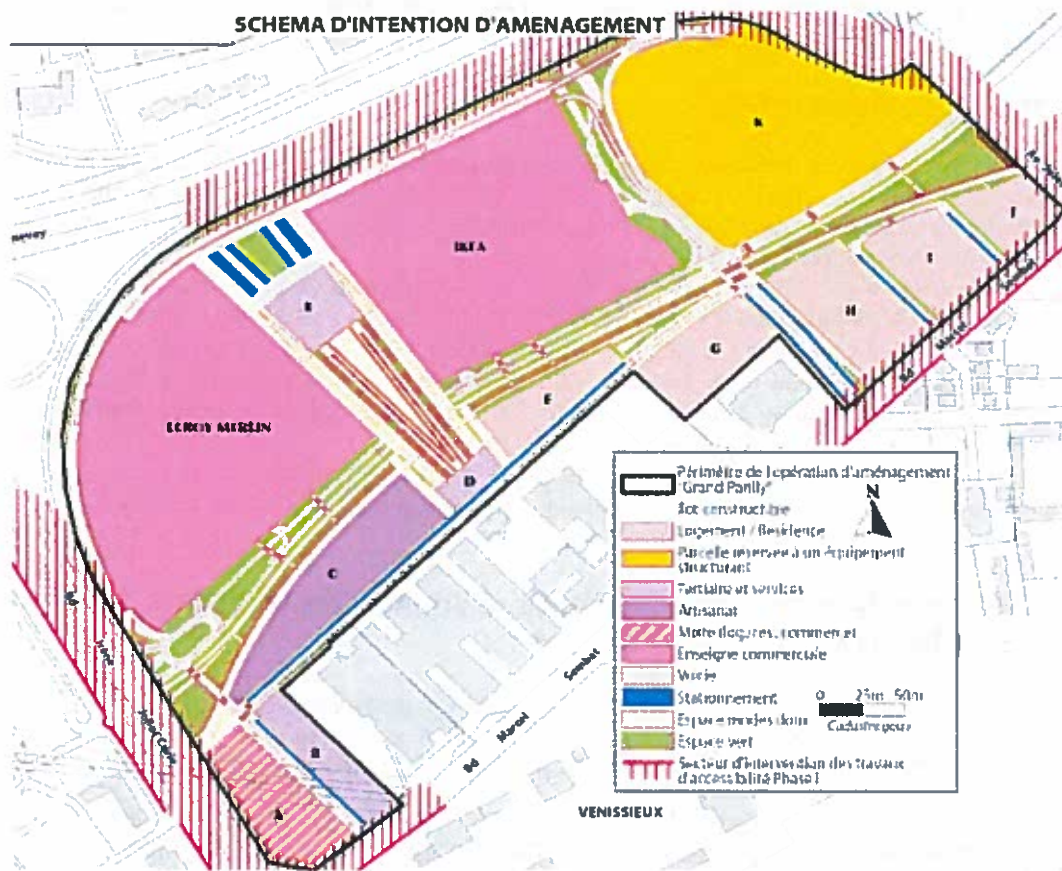
- d'accueillir des équipements commerciaux structurants à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, dans le cadre d'un projet urbain d'ensemble liant habitat, tertiaire, locaux d'activités, espaces publics... ;
- de constituer une véritable « agrafe urbaine » entre Vénissieux, Lyon 8<sup>ème</sup> et le parc de Parilly ;
- de contribuer à la création d'une polarité urbaine autour du pôle multimodal de Parilly ;
- d'assurer une accessibilité satisfaisante et durable au site de ce programme et au secteur environnant.

La présente étude d'impact se concentre plus spécifiquement sur le projet « Grand Parilly », première opération à faire l'objet d'une procédure administrative. Afin de distinguer les observations du présent avis portant sur le programme global de celles portant sur cette première opération, le premier sera dénommé ci-après « programme » ou « programme Puisoz » et la seconde « projet » ou « projet Grand Parilly ».

## 1.2. Aménagement

Le projet « Parilly » est une opération mixte à dominante commerciale. Ses 20 ha sont répartis en 13 îlots et :

- 63 700 m<sup>2</sup> à vocation commerciale (62 200 m<sup>2</sup>) et de restauration (1 500 m<sup>2</sup>), avec principalement la création de 20 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) pour Leroy Merlin et près de 40 000 m<sup>2</sup> de SDP pour Ikéa (début des travaux prévu pour 2017), après transfert des activités existantes de ces 2 enseignes sur la zone d'activités de la Porte des Alpes, à Saint-Priest (et du bâtiment Ikéa existant sur Toussieu). Les 2 enseignes prévoient notamment un parking mutualisé de près de 2 370 places ;
  - 44 420 m<sup>2</sup> de logements avec surfaces dédiées en rez-de-chaussée ;
  - 25 295 m<sup>2</sup> d'activités économiques (tertiaire, parc d'activités mixte et surfaces en rez-de-chaussée) ;
  - 18 730 m<sup>2</sup> d'hôtellerie et résidences étudiantes ;
  - 2,5 ha réservés à l'aménagement d'un futur équipement d'agglomération, non spécifié dans l'étude d'impact en dehors de sa vocation culturelle ;
  - la réalisation d'un parvis central et de voiries et espaces verts, dont un axe principal Est-Ouest regroupant les principales circulations automobiles, piétonnes et cyclistes et un espace paysager (le « sillon vert »).
- Le projet prévoit ainsi la création de 700 logements et l'arrivée de 1 500 habitants et 3 200 employés sur le site



Le projet de mise en accessibilité prévoit principalement, pour sa phase I liée au site du Grand Parilly :  
Au Nord-Est du site du projet « Grand Parilly » :

- la création d'accès directs au site « Parilly » depuis la collectrice longeant le boulevard L. Bonnevey dans le sens Ouest – Est, depuis l'avenue J. Guesde au droit de l'intersection Guesde / Mandela et depuis le boulevard M. Sembat, au droit de l'intersection Sembat / Labourbe ;
- la création d'un accès depuis ce boulevard au niveau de l'échangeur de Parilly (sens Est – Ouest, avec accès en trémie sous les bretelles de sortie existantes) ;
- la modification de la géométrie des voies et/ou des mouvements possibles et/ou des régimes de priorité en amont et sous l'ouvrage de franchissement du boulevard L. Bonnevey au droit de l'échangeur de Parilly ;
- l'augmentation de la capacité de stockage des mouvements tournants vers le site « Parilly » depuis le boulevard M. Sembat (sens Est – Ouest), de stockage des véhicules sur la bretelle de sortie de la collectrice Ouest-Est (en direction de la place Grandclément), et l'optimisation de la capacité d'écoulement en accès depuis le site du Puisoz sur le boulevard L. Bonnevey vers l'Est ;
- la modification du plan de circulation autour de la place Grandclément (surtout par mise à double sens) ;

- la restitution du cheminement piéton existant entre l'avenue Viviani et l'avenue J. Guesde ;
- le maillage des aménagements cyclables autour du site « Parilly », incluant la création de liaisons cyclables à double sens entre les avenues J. Guesde et P. Santy (via la rue du P. Dargent) et entre la piste bidirectionnelle existante de l'avenue J. Guesde et l'avenue Viviani, mais aussi le raccordement de cette piste bidirectionnelle aux aménagements modes doux prévus dans le site du Puisoz.

Au Sud-Ouest du site du projet « Grand Parilly » :

- la création d'un carrefour sur le boulevard J. Curie en franchissement de la plateforme tramway pour accéder au site en tourne-à-gauche depuis le Nord-Ouest et sortie en tourne-à-gauche vers le Sud-Est ;
- la création d'un accès direct au site du Puisoz depuis le boulevard M. Sembat, avec l'aménagement d'une voie de tourne-à-gauche dans le sens Ouest-Est.

Les travaux de cette phase I devraient commencer par le secteur Est et sont décomposés en 6 phases à durées variables (de 2 à 10 mois). La phase II et les aménagements à réaliser autour du site Carrefour seront précisés quand ce projet d'extension de Carrefour sera précisément défini et entrera en phase opérationnelle.

Le projet d'extension sur le site Carrefour, n'est pas connu à ce stade. L'étude d'impact indique une hypothèse d'augmentation de la surface de vente du site existante, avec modification potentielle des entrées et sorties du site. L'hypothèse retenue par l'étude d'impact (p.EII 5) est pour l'instant de 21 500 m<sup>2</sup> de SDP supplémentaires dédiés au commerce et 18 000 m<sup>2</sup> de SDP pour les activités.

### **1.3. Interaction avec d'autres projets**

S'agissant des projets connexes, l'étude d'impact prend en compte le projet d'extension du Matmut stadium, situé à proximité Nord-Est des sites du programme et du projet, et utilisant une partie du site du programme (secteur Carrefour) au titre des mesures qu'il prévoit en matière de sécurité publique et de stationnement (avis de l'Autorité environnementale du 15/04/2014).

Au-delà des projets connus au sens de l'article R. 122-5 (II, 4°) du code de l'environnement, l'étude d'impact souligne la présence de sites mutables à proximité directe du programme de travaux, principalement :

- le projet de renouvellement urbain du site Saint-Jean Industries (3,7 ha) : ce projet immobilier à vocation mixte (2/3 activités, commerces et/ou tertiaire ; 1/3 logements) devrait entraîner la création de plusieurs milliers de m<sup>2</sup> de surfaces bâties à échéance 2020. Une première opération a déjà été réalisée (création d'une concession automobile sur 6 000 m<sup>2</sup>) ;
- un projet de renouvellement de l'ancien site "auberge de Jeunesse" : actuellement en phase de chantier, il prévoit la construction d'un hôtel et d'une concession automobile sur une surface de 6 000 m<sup>2</sup>.

## **2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient**

Sur la forme, l'étude d'impact est bien structurée et comprend les parties prévues aux 1° à 11° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, y compris une analyse succincte des incidences du projet et du programme sur le site Natura 2000 "*Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage*".

Afin d'en améliorer la lisibilité, il est cependant important de conserver tout au long de cette étude la même terminologie que celle retenue en préambule (p.E0-3) pour désigner (et distinguer) le programme de travaux (dit « du site du Puisoz ») de la première opération de ce programme (dite « Grand Parilly »), sur laquelle se concentre cette étude d'impact. Le terme « Puisoz » ou « site du Puisoz » y est en effet souvent employé pour désigner ce premier projet ou le site de ce premier projet, au lieu du programme global ou du périmètre de ce programme (p.EII : 5 ; EIII : 22, 30...)

### **2.1. État initial de l'environnement**

L'état initial (partie EIII de l'étude) aborde l'essentiel des thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement, même s'il conviendra d'aborder aussi l'interrelation entre les différentes thématiques environnementales. Leur analyse reste globalement proportionnée aux enjeux du site et du projet. La question des déchets mérite cependant d'être développée (production, documents-cadres, capacités de traitement et de valorisation...), de même que les enjeux liés à la gestion économe de l'espace (le site Carrefour offrant des potentiels de densification, le site Grand Parilly étant l'une des rares « dents creuses » de l'agglomération lyonnaise). Concernant les déplacements, il serait utile d'évoquer davantage la question de la sécurité routière (évoqués notamment en partie « coût collectifs » p.EVIII : 6), l'absence ou l'existence de stationnements vélos et de risque de transport de marchandises dangereuses par voie routière, ou encore le rôle d'une partie du site du programme (site Carrefour) dans la gestion des stationnements liés à

un projet connexe (le stade du Lou Rugby).

S'agissant des périmètres d'études, la distinction préalable entre « zone d'étude » (dont les limites approchent celles du programme) et « site d'étude » (qui se focalise sur le projet Grand Parilly) permet de faire un zoom sur les caractéristiques du premier projet tout en décrivant l'état initial au niveau du programme du Puisoz. Puisque l'étude d'impact vise à prendre en compte l'ensemble du programme, il convient cependant de veiller à ce que chaque enjeu environnemental soit abordé aussi à l'échelle du programme, en particulier en ce qui concerne les sites et sols pollués, les installations classées pour la protection de l'environnement, la faune et la flore, le patrimoine culturel (où la « zone d'étude » n'est pas évoquée), et de s'en assurer dans les cas où la « zone d'étude » correspond en pratique au « site d'étude » (voir ci-dessous). Cette optique nécessite aussi d'étirer à l'Ouest les limites de plusieurs cartographies des enjeux environnementaux : la plupart des cartes qui sont centrées sur le site du projet Parilly ne permettent pas de mettre en avant les enjeux environnementaux situés à proximité Ouest du site du programme du Puisoz (p. EIII : 15, 33, 39, 49, 51, 65, 67, 71, 95...).

D'autre part, afin de faciliter la lisibilité de cette partie de l'étude d'impact, il conviendrait :

- d'éviter l'usage des notions de « secteur d'études », « périmètre d'étude » et « secteur du Puisoz », non définis préalablement et qui peuvent induire un doute sur le périmètre concerné (p.EIII : 21, 22, 35, 68...) ;
- de renommer la « zone d'étude », lorsque celle-ci ne correspond pas à celle définie en préambule de l'état initial (p.EIII-24) ou lorsqu'elle correspond en l'espèce au « site d'étude » (p.EIII : 44-48, 50...).

Dans ce cadre, compte-tenu de la localisation des sites du projet et du programme en limite immédiate du 8<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, il serait intéressant d'élargir l'état initial aux données relatives à cet arrondissement dans les sous-parties dédiées d'une part aux données démographiques et sociales, et d'autre part aux activités, services et équipements (pour ceux à proximité du site du programme).

L'état initial est conclu par un tableau de « synthèse des enjeux environnementaux » (p. EIII : 97-98). Cette synthèse ne permet cependant pas toujours de dégager les enjeux et/ou le niveau d'enjeu(x) associé(s) aux différentes thématiques -notamment sur la topographie, les déchets et les activités, services et équipements. Une hiérarchisation des enjeux serait sur ce point utile. À ce stade, le seul terme mis en avant par ce tableau est le « principe de liaison verte », lequel ne constitue l'enjeu majeur ni du programme de travaux ni du projet du Grand Parilly.

Même si les dénominations des sites concernés (« zones d'étude », « site du Puisoz », « secteur »...) peuvent interroger sur ce point, cette synthèse concerne surtout le site et le projet du Grand Parilly et peu le site et le programme du Puisoz. La présente étude d'impact visant à prendre en compte à la fois ce projet et ce programme de travaux, la synthèse des enjeux suppose donc de distinguer ces 2 échelles. La hiérarchisation des enjeux est d'ailleurs susceptible de variations d'une échelle à l'autre.

## **2.2. Vue d'ensemble du programme et de son environnement et difficultés rencontrées**

Tenant compte du lien fonctionnel reliant le projet de mise en accessibilité aux projets d'extension de Carrefour et du site « Grand Parilly », mais aussi des perspectives d'évolution de l'environnement autour du site de ce programme global parallèlement à sa mise en œuvre (voir partie 1.3 ci-avant), l'étude d'impact démontre un effort pour présenter au public une vue d'ensemble de ce programme et de son environnement. La concrétisation de cet objectif est néanmoins fonction des connaissances disponibles et dans ce cadre, l'étude d'impact permet de rendre compte des difficultés liées :

- à la multiplicité des maîtres d'ouvrage sur le secteur, l'étude d'impact révélant malgré tout un certain niveau d'échange entre les 3 grands porteurs de projets (Lyonheart, la métropole de Lyon et Carrefour Property), pour esquisser certaines caractéristiques ou incidences du programme ;
- au fractionnement de ce programme dans le temps, la phase I du projet de mise en accessibilité entamant le stade de la programmation au moment de la finalisation de cette étude d'impact, la phase II de ce projet étant à ce jour en attente d'un projet plus précis sur le site Carrefour, et le projet Carrefour étant lui-même annoncé par l'étude d'impact à l'horizon 2030 (cette étude arrive donc à un stade relativement précoce par rapport à la programmation de ce dernier projet). A l'intérieur du site du projet « Grand Parilly », les 2,5 ha prévus pour l'équipement d'agglomération constituent de la même façon une composante non définie et dont l'échéance de réalisation n'est pas déterminée (réserve foncière) ;
- à la multiplicité des sites mutables alentours (voir point 1.3 ci-avant), au calendrier de leurs évolutions respectives par rapport au présent programme de travaux et à leurs incidences directes ou indirectes sur ce programme. À ce stade, seul le projet d'extension du stade provisoire du Lou Rugby, incluant l'usage du parking sur le site du projet d'extension de Carrefour, a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale.

Le niveau d'intégration de la vue d'ensemble au fil de l'étude d'impact ne peut donc être que variable et l'étude tient compte de la « difficulté particulière d'apprécier des projets non définis à ce jour ». En cohérence avec l'article R. 122-8 du code de l'environnement, elle annonce donc des compléments et précisions au fur et à mesure de l'avancement des procédures visant ce programme (p. EII : 6) :

- « Les effets liés aux emprises propres des aménagements d'accessibilités ainsi qu'aux détails définitifs des différentes opérations seront présentés ultérieurement : la présente étude d'impact sera reprise et complétée au fur et à mesure de l'avant des différentes études, et en particulier au regard du calage des voiries (phases 1 et 2 des opérations d'accessibilités), une fois que la définition des avants projets de ces aménagements aura atteint un niveau de détail suffisant » ;
- « En l'absence de détails opérationnels sur les travaux d'accessibilité de la phase 2, l'analyse des impacts propres à ces opérations (liées aux emprises foncières notamment) ne peut être réalisée. Ces impacts devront être appréciés ultérieurement, en coordination avec l'avancement du programme » ;

Le présent avis de l'Autorité environnementale tient compte de cette difficulté et porte donc principalement sur les éléments du programme connus à ce jour (principalement le projet « Parilly »). A l'instar de l'étude d'impact, cet avis pourra être complété ultérieurement, au fur et à mesure de l'avancement du programme.

### **2.3. Description et justification du projet**

En lien avec les limites et compléments annoncés ci-avant, la présentation du programme et du projet (partie EII de l'étude d'impact) varie selon les connaissances disponibles à ce stade d'avancement du programme global. Le projet « Grand Parilly » y est plutôt bien décrit, surtout au niveau des premières réalisations prévues sur ce site (bâtiments Ikéa et Leroy Merlin) et à l'exception -logique- des 2,5 ha de réserve foncière pour un équipement d'agglomération non déterminé à ce stade. Il serait cependant utile de pouvoir localiser la crèche envisagée sur ce site, mais aussi de confirmer ou d'infirmer (et localiser) le projet de « création de 3 classes » évoqué brièvement p.9 et 92 de l'évaluation environnementale de la procédure d'urbanisme visant à permettre la réalisation du projet « Parilly » (voir point 2.4 ci-après).

Au-delà du « Grand Parilly », une première approche des opérations de la phase I du projet de mise en accessibilité du site est esquissée, l'état d'avancement du programme global ne permettant ni la description de la phase II de ce projet, ni celle du projet d'extension du site de Carrefour.

L'analyse des variantes du projet se concentre de ce fait sur le projet « Grand Parilly ». L'étude met en avant 3 variantes d'aménagement interne du site, avec des invariants constitués essentiellement par l'emplacement de l'équipement d'agglomération et l'orientation Est-Ouest du « sillon vert » (en lien avec le SCoT). Leur comparaison fait apparaître les éléments d'explication de l'organisation retenue au regard des enjeux de gestion économe de l'espace, de nuisances sonores, d'intégration urbaine ou encore de promotion des modes doux et transports en commun.

Un premier point de variante est abordé pour le projet de mise en accessibilité du site, l'étude devant être étoffée ultérieurement sur cette partie. A noter que l'étude d'impact fait état d'autres variantes dans les opérations de la phase I du projet de mise en accessibilité, qu'il conviendra d'aborder ultérieurement, une fois ce projet stabilisé (notamment différentes options en amont et sous l'ouvrage de franchissement du boulevard Bonnevey au droit de l'échangeur Parilly).

### **2.4. Compatibilité du projet avec les documents cadres**

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents-cadres est insérée en partie EX de l'étude d'impact. Elle s'appuie en outre sur une présentation préalable de plusieurs de ces documents dans l'état initial (PLU, SCoT, SDAGE, PDU, SRCE, SRCAE...).

S'agissant des documents d'urbanisme, le site du programme et plus spécifiquement celui du projet « Grand Parilly » est identifié comme « pôle commercial d'agglomération » par le SCoT de l'agglomération lyonnaise, avec des enjeux de rayonnement, de mixité fonctionnelle, de qualité urbaine et paysagère, d'accessibilité par tous les modes de transports, de compacité et d'économie foncière. Ce site est aussi identifié comme un secteur « d'agrafe urbaine », qui doit permettre de renforcer les liens urbains et sociaux entre les quartiers et de limiter l'effet de coupure du boulevard périphérique. Enfin, le site est concerné par une liaison verte, reliant les parcs d'agglomération de Parilly et Gerland ; dotée de fonctions écologiques, paysagères, agricoles et de loisirs, elle est particulièrement destinée à la détente et aux modes doux. La présentation du programme et notamment la justification du projet « Grand Parilly » montrent une compatibilité avec le SCoT.

S'agissant du PLU du Grand Lyon, une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU pour permettre le présent programme (ou a minima sa phase I) est en cours de procédure. Dans ce cadre, le projet « Grand Parilly » s'inscrit en cohérence avec le PADD du PLU. Celui-ci prévoit en effet le développement d'un projet urbain mixte sur ce site stratégique d'agglomération, l'ouverture du parc de Parilly sur les quartiers urbains avoisinants, la valorisation de la façade urbaine du boulevard L. Bonnevey, ainsi qu'une meilleure articulation des différents sites de l'entrée nord Vénissieux (pôle commercial, cité scolaire..).

S'agissant des documents-cadres mentionnés à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit aussi décrire l'articulation du programme (ou à ce stade du projet « Grand Parilly », a minima) avec le schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes, le plan de déplacements urbains, le schéma régional



climat air énergie, ainsi qu'avec les plans « déchets » concernés. L'articulation avec le SDAGE Rhône-Méditerranée mériterait d'être un peu plus développée dans cette partie de l'étude, et le doublon constitué par la référence au SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse de 1996 supprimé (p.EIV : 12-13).

### 3) Prise en compte de l'environnement par le programme et le projet

#### 3.1. Aspect formel et approche globale

Sur la forme, l'analyse des impacts et des mesures prévues abordent la plupart des effets positifs et négatifs, temporaires et permanents du projet, même si l'addition et l'interaction des effets du projet entre eux méritent d'être davantage soulignés.

Compte-tenu des limites de connaissances évoquées au point 2.2 ci-avant, l'analyse des impacts de l'ensemble du programme prévue par l'article R. 122-5 (II, 12°) du code de l'environnement se limite essentiellement à l'analyse des effets du programme sur les déplacements, les nuisances sonores et la qualité de l'air (lesquels font toutefois partie des enjeux majeurs du programme). Il serait donc pertinent d'esquisser davantage les effets du programme sur d'autres enjeux tels que l'intégration urbaine, le paysage (notamment depuis le boulevard L. Bonnevey), les effets sur la population, la gestion économe des sols ou encore la sécurité publique (en lien avec les déplacements cumulés).

Deux pages de l'étude sont dédiées à la présentation des « principales modalités de suivi des mesures et du suivi de leurs effets attendus », lesquelles restent assez vagues y compris pour la gestion des sols pollués et la biodiversité (p. EIV : 67-68). Cette partie devra être enrichie notamment en raison de l'état d'avancement du projet, et des études réalisées (plan de gestion des terres...), dont les données seront à intégrer à l'étude d'impact ainsi qu'à la décision de l'autorité compétente conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement (mesures et dispositif de suivi).

#### 3.2. Approche thématique des effets (du projet et/ou du programme) sur l'environnement

##### 3.2.1. Prise en compte des déplacements

Au niveau du programme comme des projets alentours (projet de renouvellement urbain sur le site de Saint-Jean Industries, de l'auberge de Jeunesse...), l'étude d'impact rappelle qu'un **enjeu principal commun ressort pour l'ensemble de ces opérations : la gestion des déplacements**, et notamment des trafics automobiles. En conséquence, l'analyse des effets du programme (projets Carrefour et Grand Parilly) et des effets cumulés en matière de trafics de ces différents projets à été intégrée au projet dès les étapes de conception, à partir d'une étude de circulation réalisée par SYSTRA et d'une modélisation propre au projet afin de déterminer les flux de trafics induits aux horizons étudiés. Les effets cumulés avec l'extension du Matmut stadium ont été vus distinctement mais néanmoins évoqués (cf. partie EVII). Certains points méritent cependant d'être complétés, compte-tenu du niveau d'enjeu représenté par les déplacements sur ce secteur :

- *S'agissant du boulevard périphérique Laurent Bonnevey*

Le diagnostic met en évidence les problèmes de ralentissement du trafic sur le boulevard dans ce secteur, et les problèmes de lisibilité dans l'échangeur de Parilly. Le projet risque d'aggraver cette situation, notamment en prévoyant un nouvel accès depuis l'échangeur aux surfaces commerciales. Or, l'étude d'impact (p.33) indique que « les conditions de déplacement ne sont pas profondément modifiées et la hiérarchisation du réseau structurant reste inchangée » : la conclusion est à nuancer au regard des trafics supplémentaires apportés et des nouveaux mouvements créés.

Par ailleurs, le traitement du boulevard périphérique et de ses entrées / sorties méritent une approche globale. En effet, de nombreuses opérations urbaines sont prévues à court ou moyen terme aux abords de cette voirie et pourraient être intégrées dans l'analyse prospective de la structure du trafic. Selon les perspectives d'évolution de l'équipement du LOU-Rugby, des mesures seront sans doute à imaginer afin que les trafics du samedi après-midi entre les supporters du stade, les clients de Carrefour et les clients de la zone commerciale du Puisoz ne congestionnent pas trop les échangeurs d'accès. Des dysfonctionnements existent d'ores et déjà (stationnement dans l'échangeur...); et si le traitement de cette problématique est en cours, un afflux supplémentaire de trafic devrait être étudié.

De plus, la réalisation du Boulevard Urbain Est pourrait contribuer à une évolution de la fonction du boulevard L.Bonnevey (vers une fonction plus urbaine), en lien avec l'évolution de la rocade Est. Les augmentations de trafic dues aux nouveaux programmes tels que le Puisoz supposent donc être maîtrisées afin de ne pas obérer ces évolutions. Le lien avec le plan de déplacements urbains (PDU), en cours de révision, devrait donc être réalisé dès que possible.

- *S'agissant des voiries environnantes et des accès au stationnement*

Au niveau des voiries environnantes, certains carrefours semblent déjà être en limite de capacité. Aussi les conclusions concernant les effets du projet et du programme sur les déplacements mériteraient-elles d'être plus nuancées.

En outre, la capacité des entrées (payantes) du stationnement dans le centre commercial n'est pas précisée. On ne peut donc savoir s'il y aura des remontées de file dans la zone commerciale, notamment pour l'entrée E4 vers le tramway. Les entrées de parkings étant délibérément placées proches des entrées du site, afin de limiter les circulations dans le « cœur » du site, la problématique risque d'être d'autant plus forte. Il serait intéressant de savoir si des variantes ont été envisagées sur ce point, par exemple une gestion de l'accès pourrait être réalisée sur le tourne-à-gauche du boulevard Joliot-Curie (mais qui supposerait aussi d'analyser le risque de remontée de file sur le boulevard L. Bonnevey).

- *S'agissant des transports collectifs*

Le site du programme bénéficie d'une très bonne desserte en transports en commun (TC) -dont la ligne de tramway T4 et la ligne D du métro- pour laquelle l'étude d'impact précise qu'elle sera facilitée par l'aménagement du « sillon vert » du projet Grand Parilly (liaison « modes actifs » reliant les deux arrêts du réseau structurant TC et constituant la colonne vertébrale du projet urbain). La liaison Est-Ouest entre deux arrêts apporte ainsi une réelle amélioration pour l'utilisation des transports en commun.

Néanmoins, l'étude d'impact propose surtout une approche qualitative de la desserte TC. Certains aspects mériteraient donc d'être développés, afin notamment de préciser notamment les conséquences du projet sur la fréquentation du réseau TC, et de vérifier si les réserves de capacité TC sont suffisantes.

En termes d'aménagement, la création d'un tourne-à-gauche sur le boulevard J. Curie risque de provoquer des conflits entre transports collectifs et véhicules particuliers, dans un secteur très fréquenté par les piétons. De même, les modifications des sens de circulation sur la place Grand Clément a des conséquences sur l'organisation des lignes bus nombreuses dans ce secteur.

- *S'agissant des modes actifs (piétons et deux roues)*

Globalement, les modes actifs sont bien pris en compte par le projet « Grand Parilly », avec un aménagement majeur : le « sillon vert ». Les conséquences sur le réseau modes doux existant sont globalement bien examinées. Cependant, le devenir des bandes cyclables du boulevard M. Sembat n'est pas évoqué : ces bandes sont-elles maintenues, vu les modifications des voies prévues (augmentation des stockages pour améliorer le fonctionnement des carrefours) ? Cette question est d'autant plus importante qu'il existe, sur ce boulevard, une cité scolaire et un gymnase. En outre, le lien entre ces équipements et le projet urbain est peu traité.

### 3.2.2. Prise en compte des nuisances sonores et de la qualité de l'air

Le projet « Grand Parilly » prévoyant à l'arrivée de 1 500 habitants et 3 200 employés à proximité directe du boulevard Laurent Bonnevey est source d'importantes nuisances, en termes de qualité de l'air et de bruit. Dans ce cadre, les enfants et élèves présents concernés par les projets d'équipements scolaires (crèche...) et le lycée sont considérés comme des publics sensibles, notamment du point de vue du plan de protection de l'atmosphère. Les effets du projet sur l'exposition des populations et en particulier des publics sensibles aux nuisances sonores et à une qualité de l'air relative méritent donc d'être davantage développés. La confirmation ou non de ce type d'équipement sur le site, ainsi que leur localisation, méritent une attention particulière (notamment les espaces à l'air libre), l'enjeu étant de localiser les publics sensibles dans des zones les plus lointaines des axes de circulation (boulevard périphérique, ...).

Au niveau de l'aménagement interne du site « Grand Parilly », le recul des logements et bureaux par rapport au boulevard limitera l'exposition aux nuisances, en particulier au bruit. Les dispositions constructives et de composition urbaine y contribueront aussi (isolation des façades, coeurs d'îlots apaisés...). Par ailleurs, la masse bâtie des surfaces commerciales en 1er plan aura un effet de protection et d'écran. L'équipement d'agglomération projeté à plus long terme renforcera cette protection « physique ». On peut toutefois s'interroger sur l'exposition au bruit des logements situés à l'Est du site dans l'attente de cet équipement.

### 3.2.3. Insertion urbaine, architecturale et paysagère

Le projet « Grand Parilly » permettra de valoriser un foncier de 20 ha, situé dans un secteur de l'agglomération en plein développement, et à proximité du pôle multimodal de Parilly. L'intégration urbaine du projet est complexifiée en raison de l'emprise importante (42%) affectée à deux enseignes commerciales de grande ampleur. Le site aurait pu, parmi les scénarii envisageables, accueillir un projet davantage urbain et mixte. Pour autant, ces enseignes ont un effet déclencheur pour l'ensemble du projet et apportent de la visibilité - voire une identité- au site. Une attention a été portée pour leur insertion urbaine : stationnements compacts et semi-enterrés, façades qualitatives, performance environnementale, aménagement d'un parvis central et d'une lisière boisée. Le sillon central sera un espace public structurant, à la fois en termes de fonctionnalité

des cheminements, d'animation urbaine et d'aménagements paysagers.

D'une manière générale, on note un effort de composition interne du projet visant à créer un lieu de vie où se côtoieront différentes fonctions : commerces, loisirs, habitations. La volonté de créer un véritable quartier de vie est palpable, avec l'objectif de ne pas créer un site isolé du reste du territoire. La connexion de ce site avec le reste du territoire mériterait toutefois d'en préciser les prolongements, notamment :

- la continuité des pistes cyclables, des liaisons douces avec le quartier d'habitations au Sud, avec le site Carrefour et avec le territoire au Nord du boulevard L. Bonnevey,
- la lisibilité des continuités végétales, notamment le boisement au nord avec le parc de Parilly, les alignements d'arbres avec la place Grand Clément...

A l'échelle du secteur et du programme de travaux, le projet modifiera substantiellement le paysage, notamment depuis le boulevard périphérique et les habitations avoisinantes, en supprimant les ouvertures visuelles, pour créer un paysage urbanisé. La volumétrie des bâtiments risque de constituer un masque depuis le boulevard, qui offre aujourd'hui des vues sur le grand paysage non négligeables (vers le Pilat...).

#### 3.2.4. Eaux pluviales et souterraines et pollution des sols

L'infiltration des eaux pluviales sur le site « Grand Parilly » fera a priori l'objet d'un dossier de déclaration au titre de la police de l'eau et non à autorisation, comme indiqué par l'étude d'impact (p.EIV : 14). Dans ce cadre, il conviendrait de mettre en cohérence ou d'expliquer les différences entre le périmètre de la surface imperméabilisée (19,9 ha) et le périmètre du projet « Grand Parilly ».

L'étude d'impact présente les grands principes d'infiltration des eaux pluviales sans en détailler précisément les modalités (reportées au dossier "police de l'eau"). Les eaux pluviales des bâtiments seront retenues et infiltrées sur les parcelles. Les espaces publics ainsi que les voiries du sillon central seront infiltrés par le biais de noues, notamment la noue centrale du sillon. Le reste des eaux pluviales des voiries de circulation sera collecté par des réseaux enterrés ou des tranchées drainantes, puis infiltré sur site dans des tranchées. La gestion des eaux pluviales durant le chantier mériterait, bien qu'il soit qualifié de "chantier vert" (p232), d'être plus précise (à part la mise en place de voiries pour la gestion des terres).

Tel qu'il est conçu avec restitution des eaux pluviales à la parcelle, le projet ne devrait pas modifier les apports à la nappe et respecter les équilibres quantitatifs de son alimentation. Le déficit d'infiltration résiduel des eaux par rapport à l'état actuel du fait de la récupération partielle des eaux pluviales et de l'évapotranspiration représente une part marginale et n'est pas à l'échelle des enjeux des volumes de la nappe.

S'agissant des eaux souterraines, la nappe se situe entre 7 et 9 m de profondeur. Le projet « Grand Parilly » prévoit de respecter une zone non saturée de 2 m minimum entre le radier des tranchées d'infiltration et le toit de la nappe. Le maître d'ouvrage s'engage à ne pas infiltrer au droit des sols pollués (évacuation des points chauds, échange de terre entre différents points...). Un plan de gestion des sols pollués figure au dossier.

Alors qu'un niveau de sous-sol est prévu sous Leroy-Merlin et Ikea, pour les résidences, 1 à 2 niveaux de parking en sous-sol sont envisagés : les impacts potentiels sur la nappe ne sont pas à exclure. A ce stade, aucune donnée métrée pour savoir à quelle profondeur seront les parkings ne figure au dossier. Dès lors il n'est pas possible de savoir si un rabattement de nappe sera nécessaire. La surface totale représentée par ces parkings n'est pas non plus indiquée. Le dossier évoque aussi la possible utilisation de la nappe pour la géothermie, en indiquant qu'un dossier spécifique sera alors déposé (cf p180).

En conclusion, l'impact sur la nappe de la construction des parkings mériterait de faire l'objet d'une évaluation plus précise, notamment lors de la phase de construction des résidences avec 2 niveaux de parkings. Les aménagements n'étant pas tous définis (notamment dans la partie lots privés résidentiels), un scénario pénalisant (2 niveaux de parking, partout) aurait pu être étudié. Des précisions sur la gestion des eaux pluviales en phase travaux et sur l'impact des parkings sur la nappe souterraine sont attendues dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

S'agissant de la pollution des sols, les études menées en 2006, 2010 et 2011 sur le site du projet « Parilly » confirment principalement la contamination des sols par des métaux lourds peu mobiles, ainsi que par des substances organiques pas ou peu volatiles, de types hydrocarbures, HAP ou PCB situées au niveau des secteurs de l'ancienne carrière. L'étude d'impact précise également que quelques valeurs de pollutions notables (mais inférieures aux niveaux sanitaires de compatibilité) sont observées de manière plus ponctuelle, principalement sur la partie sud-ouest du site du projet. La problématique que représentent ces pollutions pour les usagers du site (travailleurs, habitants...) et l'eau est abordée par l'étude d'impact.

Le plan de gestion des terres prévoit une gestion essentiellement basée sur l'évacuation des « points chauds » du site du projet dans des décharges appropriées (classe I) pour traitement dans des filières adaptées, le confinement sur site des autres terres présentant un niveau de pollution notable (par substitution des terres inertes et non contaminées situées sous Leroy-Merlin par les volumes de terre polluées précédemment identifiées) et l'évacuation en décharge de classe 2 (déchets non inertes mais non dangereux) de l'excédent éventuel de terres non inertes. L'étude indique que l'espace de voirie prévu à l'emplacement de l'ancienne carrière (laquelle concentre la majeure partie des polluants détectés sur site) doit également permettre de

limiter les transferts de polluants entre le sous-sol et le futur terrain.

### 3.2.5. Faune et flore, trame verte

Les sites du projet « Parilly » et du programme du Puisoz sont situés à proximité de l'espace naturel sensible « Parc de Parilly ». L'enjeu biodiversité est cependant plus prégnant au niveau du site du projet compte-tenu de son caractère agricole et de « dent creuse » en secteur urbain dense. Des inventaires faune-flore ont donc été réalisés en 2010 et 2014, mettant en évidence des enjeux limités (espèces floristiques communes). S'agissant de la faune, on note la présence de lézards des murailles, alouettes des champs, pigeons colombrins (4 espèces d'oiseaux se reproduisent sur le site).

Les terrains cultivés et les abords naturels inexploités pour l'agriculture sont toutefois des lieux favorables au déplacement, à l'alimentation voire à la reproduction de plusieurs espèces protégées. Aussi l'étude identifie-t-elle une liste d'espèces (avifaune, chiroptères, reptiles) susceptibles de fréquenter le site. Le dossier conclut à l'effet favorable des aménagements et travaux sur le développement d'une faune adaptée. En dehors d'effet résiduel sur le lézard des murailles, la doctrine éviter, réduire puis compenser n'est pas mise en œuvre.

### 3.2.4. Activités humaines (populations, ...)

S'agissant des activités économiques, au niveau du secteur dans lequel il s'insère, le projet « Grand Parilly » mettra fin à l'activité de l'exploitant agricole concernée par cette parcelle, en bail précaire. L'arrivée des deux grandes enseignes commerciales (Ikéa et Leroy Merlin) peut également avoir des incidences sur les activités voisines (notamment au Sud du site), mais qui devraient rester limitées, étant donné le positionnement spécifique sur l'équipement de la maison.

Ce projet aura en revanche des effets plus marqués au niveau du site de la Porte des Alpes, avec le départ des activités existantes d'Ikéa et Leroy Merlin de ce secteur (ainsi que du site Ikéa sur Toussieu). Même si les incidences sont présentées de manière positive par l'étude d'impact -comme une opportunité de réaménagement de la ZAC Porte des Alpes- il convient d'évoquer davantage les effets négatifs potentiels sur la population de ce site. L'étude n'identifie toutefois pas Ikéa et Leroy Merlin comme principales locomotives de cette zone d'activités.

Au niveau du Puisoz, le programme entraînera une évolution significative du profil socio-économique du quartier, en premier lieu avec l'arrivée de 1300 à 1500 nouveaux habitants, 3200 salariés liés au projet « Grand Parilly », sans compter les usagers et les clients des zones commerciales créées ou étendues, et de manière plus ponctuelle, du futur équipement d'agglomération à vocation culturelle.

Le Préfet  
de la Région Rhône-Alpes  
Préfet du Rhône  
  
Michel DELPUECH