

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale Préfet de région

Projet de centre de marques « The village » sur les communes de Villefontaine et de La Verpillère (38)

Avis de l'Autorité environnementale

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

Avis n° 2013-503

émis le 16 décembre 2013

№ 1871

Avis produit par : Laurence COTTET-DUMOULIN
DREAL Rhône Alpes
Service CEPE
Unité Évaluation Environnementale des plans programmes et projets
Tél : 04 26 28 67 52

Courriel : laurence.cottet-dumoulin@developpement-durable.gouv.fr

REFERENCE : S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_urba\38\villefontaine-laverpilliere\avis\AvisAE4.odt

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, Études, Prospective, Évaluation / Unité Évaluation Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de centre des marques « The Village », situé sur les communes de Villefontaine et de la Verpillère en Isère, présenté par la SCI Vendôme Outlet 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 17 octobre par le service urbanisme de la commune de Villefontaine et le 23 octobre 2013 par le service urbanisme de la commune de La Verpillère sur la base des dossiers de permis de construire du projet, comprenant notamment une étude d'impact. La saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 23 octobre 2013.

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 été consultés par courrier électronique le 4 octobre 2013.

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, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Avis détaillé

I. Présentation du projet et de son contexte

Le dossier d'étude d'impact concerne, au nord du département de l'Isère, un projet de centre commercial d'environ 13 ha, le centre de marques «The Village», localisé sur le terrain d'une ancienne carrière remblayée au lieu-dit du « Couvent », au sein de la zone d'activités du Parc Technologique, à cheval sur les communes de La Verpillière et de Villefontaine. Le projet « The Village » est localisé à proximité des axes routiers majeurs: il se situe au sud de l'autoroute A43 reliant Lyon à Chambéry, à proximité de l'échangeur de la sortie n°6 « La Verpillière-Villefontaine » et est directement connecté à la RD 1006.

Le projet prévoit 82 magasins dont 13 moyennes surfaces pour une superficie globale de 6 429 m² et 69 boutiques réparties sur 14 603 m². Il comprend également un pôle de services et des locaux mis à la disposition de partenaires (Village de créateurs, CAPI, artisans, etc.). Le projet immobilier s'étendra sur 31 873 m² de SHON (dont 25 834 m² de SHON pour les commerces). Il comprend également un parking en silo sur cinq étages de 1 375 places ainsi que trois autres parkings dont un pour les autocars.

Le projet intègre également l'aménagement d'accès routiers : raccordement au giratoire du Planot, connexion à la RD 310 via le giratoire existant Steeve Biko ainsi que l'aménagement d'un shunt sur la branche de l'échangeur de l'A43 du giratoire du péage.

Le projet « The Village », proposant majoritairement des produits haut de gamme, est présenté comme ayant un positionnement commercial se différenciant des offres traditionnelles proposées au sein des centres commerciaux classiques et des centre-villes. Il est également présenté par le dossier comme un levier économique pour l'ensemble du territoire, via les retombées liées au tourisme commercial.

Contexte juridique

DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

Le projet de centre de marques « The Village » est situé au sein du territoire couvert par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. La zone d'activités du Parc Technologique est identifiée dans ce document cadre comme l'un des 17 espaces économiques d'intérêt métropolitain.

La DTA mentionne que « *les zones d'envergure métropolitaine susceptibles d'accueillir préférentiellement des activités technologiques et/ou tertiaires, donc à plus forte densité d'emplois, devront bénéficier d'une desserte par un axe performant de transports collectifs et seront labellisées sur le plan environnemental* ». La zone de projet mérite, ainsi que le mentionne le dossier d'étude d'impact, une forte exigence au niveau de la qualité de l'aménagement.

On rappelle toutefois, que la DTA mentionne, concernant les espaces d'intérêt métropolitain en page 37, que « *le système d'offre hiérarchisé pour l'accueil des entreprises doit pouvoir assurer quelques fonctions spécifiques sur l'ensemble du territoire de la métropole* ». La DTA cite ainsi l'accueil d'entreprises d'envergure internationale, les projets de développement économique et exigeant un isolement pour diverses raisons (confidentialité, nuisances ou risques, par exemple), les zones dédiées aux activités logistiques.

SCoT Nord Isère

Le projet est situé dans le périmètre du SCoT Nord-Isère approuvé le 19 décembre 2012.

Le DOG reprend pour les espaces d'intérêt métropolitain et régional, les orientations définies dans la démarche Inter-SCoT conformément aux directives de la DTA et spécifie en page 99 :

- « • *Rechercher un niveau de qualité environnementale, paysagère et de service,*
- *Promouvoir une politique d'accueil des entreprises valorisantes pour les pôles métropolitains et compatibles avec leurs spécificités,*
- *Mettre en place des politiques de coopération entre les collectivités, garantissant la cohérence, la complémentarité et la qualité du développement de ces sites. »*

D'après le DOG du SCoT Nord-Isère, le parc technologique de la « Porte de l'Isère » a vocation à conforter les pôles d'excellence en lien avec les pôles de compétitivité rhônalpins. « *Pour gagner en visibilité, affiner son*

image de qualité et conforter son positionnement économique, le parc accueille en priorité :

- *Des entreprises d'intérêt métropolitain (recherche, production de pointe, services aux entreprises sur les technologies et l'environnement...), des entreprises de grande taille et des entreprises valorisant les pôles d'excellence du Nord-Isère et les secteurs émergents (innovations constructives, énergies renouvelables et textiles techniques),*
- *Les activités participant à la valorisation d'espaces urbains à enjeux majeurs dans le cadre d'un projet d'ensemble (quartier-gare par exemple). »*

Concernant les activités commerciales, le SCoT prévoit sur son territoire et à l'échelle du bassin de vie, la possibilité de conforter l'offre commerciale pour « *les achats exceptionnels dont le niveau de spécialisation fait la rareté* ». Pour ces équipements de grande taille, le SCoT recommande qu'ils soient réalisés dans le cadre d'opération d'ensemble avec une approche urbaine globale, en complétant l'offre du bassin de chalandise sans compromettre les projets en cours de rénovation urbaine et commerciale et avec des conditions portant sur la bonne accessibilité (infrastructures majeures, desserte multimodale) et la gestion économe en foncier et en énergie. Il prévoit également que le commerce participe à la qualification des entrées de ville.

Si la localisation du projet de Village de marques, à proximité de grandes infrastructures (A43, RD 1006, gares de La Verpillère et de l'Isle d'Abeau) et les engagements pris par le maître d'ouvrage en matière de transports en commun (mise en place d'une navette électrique entre la gare et le centre-ville) répondent à certaines orientations du SCoT Nord Isère, l'étude d'impact doit justifier que le type d'activités du village de marques est bien cohérent avec les orientations du SCoT.

D'autre part, le Document d'Orientations Générales du SCoT Nord-Isère identifie en partie ouest du site du projet un corridor écologique dont la fonctionnalité est à protéger : il s'agit du passage de déplacement de la faune localisé sur les communes de La Verpillère et de Villefontaine entre les plateaux sud et la vallée de la Bourbre, reliant les espaces situés au sud de la voie ferrée située au giratoire de la RD 1006 (corridor n°3). Le dossier d'étude d'impact doit être approfondi concernant l'impact du projet sur la fonctionnalité du corridor et les mesures à prévoir (voir en partie II).

Plan Locaux d'Urbanisme (PLU)

Le projet de centre de marques est localisé sur les communes de Villefontaine et de La Verpillère, toutes deux dotées d'un document d'urbanisme.

L'emprise du futur projet est classée en zone Uya au PLU de Villefontaine, zone réservée aux activités économiques où la construction de commerces est autorisée.

La zone Uya est ponctuellement affectée par une zone de danger concernée par des effets létaux liés au passage d'une canalisation de transport de gaz. Dans la partie affectée par cette zone de danger, le règlement interdit les établissements recevant du public de plus de 100 personnes. Le pétitionnaire indique prendre en compte la servitude par un retrait du premier bâtiment implanté au sud du site, à savoir le parking silo, sera situé à plus de 55 m de la conduite de gaz qui longe la voie ferrée.

On notera que ce projet se situe dans le périmètre d'une zone d'aménagement concertée « Parc Technologique » sur la commune de Villefontaine ; cette ZAC a été intégrée au PLU de la commune lors de sa dernière modification.

Le secteur de projet est classé en zone Nayc au Plan d'Occupation des Sols de la commune de La Verpillère. Une modification du document d'urbanisme approuvée le 26 mars 2012 autorise dans le règlement de la zone concernée, la vocation commerciale.

II. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement dans le projet de ZAC

Sur le plan formel, l'étude d'impact est complète au regard de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Elle aborde un ensemble de thèmes environnementaux (notamment le milieu naturel, le paysage, les eaux superficielles et souterraines, les risques naturels et technologiques, la qualité de l'air, l'énergie, le bruit...). Les sensibilités environnementales du site du projet sont hiérarchisées. Les impacts du projet sont évalués en phase travaux ainsi qu'en phase de fonctionnement. Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et de compensation sont présentées. La compatibilité du projet aux différents documents cadre (SDAGE Rhône-Méditerranée, SAGE de la Bourbre, DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, SCoT Nord Isère) est analysée.

L'étude d'impact présente une justification des choix. Celle-ci apparaît toutefois essentiellement basée sur des critères d'accessibilité. L'étude d'impact ne présente pas de localisation alternative ou de concept d'aménagement alternatif, au regard notamment des flux routiers engendrés par le projet et de la présence du corridor écologique identifié au SCoT comme étant à préserver. On notera que le concept même de centre de marques, générateur de trafic et donc de nuisances environnementales (bruit, qualité de l'air, consommation de l'espace, notamment pour le stationnement) ne correspond pas à un modèle d'aménagement du territoire de type « développement durable ». L'étude ne questionne pas le projet et sa localisation au regard de la vocation d'intérêt métropolitain de la zone affichée dans la DTA et le SCoT Nord-Isère. On note également que si des scénarios d'aménagement sont présentés, ils ne diffèrent que sur des principes de fonctionnement du site du projet en termes d'accès, sans aborder les principes d'évitement d'impact en matière de biodiversité.

Le dossier d'étude d'impact appelle également les remarques suivantes :

Impacts en matière de déplacements

L'étude d'impact présente l'aire de chalandise du projet délimitée selon un temps d'accès en voiture de 30 minutes pour la zone primaire et de 60 minutes pour la zone secondaire. La zone de chalandise primaire s'étend sur le territoire du Nord-Isère, en intégrant l'agglomération de Lyon et de Vienne ; la zone de chalandise secondaire représente un territoire d'environ 3,7 millions d'habitants, intégrant les agglomérations de Saint-Étienne, Bourg-en-Bresse, Annecy, Grenoble et Péage-de-Roussillon.

La réalisation du projet entraînera une hausse de trafic sur les axes routiers départementaux et régionaux, et notamment sur l'A43 ainsi que sur les voiries du secteur. L'étude d'impact donne en page 292 et suivantes certains éléments d'estimation de trafics locaux et de répartition des flux réalisés dans le cadre d'une étude de circulation, dans le but d'analyser le fonctionnement des accès au site de projet et de proposer des mesures correctives. Néanmoins, l'étude d'impact aurait mérité de mettre en évidence le trafic généré par le projet au regard du trafic existant, au vu de l'aire d'influence envisagée.

L'étude montre que 80 à 90 % des flux proviendront de l'A43. Des solutions d'aménagement sont présentées afin de fluidifier les flux d'accès au site de projet :

- la création d'une voie de shunt du giratoire d'accès à l'A43 prolongé par une voie d'insertion sur la RD 1006 en direction de l'accès au site,
- la création d'une seule entrée au site du projet à l'Ouest depuis le giratoire de la Verpillière « le Planot »,
- le raccordement en sortie au giratoire existant de l'entreprise HP à l'Est sur la RD 318.

Néanmoins, l'étude ne précise pas de qui relève la réalisation des différents travaux de voirie externe. On rappelle que les divers travaux induits par l'opération devront être techniquement validés par les différents gestionnaires (l'État et le département de l'Isère) et leur réalisation précisée dans le cadre du permis de construire. À noter que des acquisitions ou autorisations foncières seront nécessaires pour réaliser ces différentes infrastructures complémentaires (voie de shunt et d'insertion, maintien d'un parc de covoiturage en sortie de gare autoroutière...). L'étude d'impact aurait dû présenter un schéma de circulation précis validé par les différents gestionnaires des routes.

Incidences en matière de qualité de l'air

L'aménagement du bâtiment doit être considéré comme un déterminant environnemental de santé important et doit être pris en compte lors des choix d'aménagement au regard de la pollution de fond existante sur le territoire et la pollution atmosphérique de proximité liée au trafic (A 43, RD 1006).

Sur la pollution de fond, il convient de rappeler que la région Rhône-Alpes est très concernée par la pollution particulaire. À ce titre, sur le périmètre d'étude, la commune de La Verpillière est classée en commune sensible d'un point de vue de la qualité de l'air.

L'étude d'impact évalue les incidences du projet liées au trafic sur la qualité de l'air, convenant que l'ouverture du centre de marques induira une augmentation des polluants le long des axes routiers concernés : l'étude relève ainsi le samedi une augmentation des émissions de l'ordre de 8,5 % sur l'A43 et la rue des Alpes (3,1 % en semaine), de 1,4 % le long de la RD 1006.

Mesures de réduction aux incidences en matière de flux routiers et de qualité de l'air

On note que le projet prévoit des mesures de réduction de sorte à pallier l'impact en matière de flux de trafic et de nuisances environnementales. L'étude d'impact met ainsi en exergue la proximité du pôle urbain de

Villefontaine - La Verpillère qui permet au site du projet de bénéficier d'infrastructures et de services de transports en commun : gare TER de La Verpillère et réseau de bus. Le pétitionnaire prévoit la mise en place d'une navette électrique gratuite entre la gare de La Verpillère et le site ainsi que l'aménagement d'un pôle de « transport doux » à l'entrée nord-ouest du site avec notamment des arrêts de bus et des navettes, un abri de stockage des vélos.

On note également que le projet intègre la réalisation d'une plate-forme de covoiturage devant compléter l'offre existante en sortie de l'A43 et que le parc de stationnement disposera d'une aire de 24 places réservées aux véhicules électriques qui pourront être rechargés sur place grâce à des bornes de recharge prévues à cet effet.

Le rapport n'apporte pas de justification sur le dimensionnement de certaines mesures apportées par le maître d'ouvrage (24 places réservées aux véhicules électriques, taille du parking de covoiturage), concernant la part de visiteurs qui pourront utiliser les transports en commun ou les modes doux et la part du recours à la voiture individuelle. Il n'évalue pas l'impact et l'efficacité des mesures proposées au regard des flux de trafic et des nuisances environnementales générées par le projet.

Bruit

Le secteur à aménager est situé en bordure de la voie ferrée au sud, et de la RD 1006 au nord, toutes deux classées en catégorie 2. L'étude d'impact présente une analyse de l'état initial de l'environnement sonore du site de projet en portant une attention particulière aux secteurs habités situés en périphérie. Elle démontre que le projet commercial du centre des marques induira un impact sonore peu significatif au droit des secteurs résidentiels les plus proches, en semaine comme le samedi, du fait de l'éloignement des habitations vis-à-vis du projet et de ses voiries, et du niveau de bruit routier préexistant déjà élevé. Des mesures de réduction d'impact sont présentées liées au timing des livraisons et l'isolation du bâtiment à construire.

On notera toutefois que seules les incidences liées au trafic routier généré par l'activité de la zone commerciale ont été évaluées. Même si le risque de nuisances pour le voisinage est faible du fait de l'éloignement des bâtiments vis-à-vis des tiers, le dossier aurait dû également traiter des mesures à mettre en œuvre pour garantir le respect de la réglementation sanitaire relative aux bruits de voisinage (article R. 1334-30 et suivant du code de la santé publique) par rapport aux sources de bruit des équipements de ce type de zone : installation de chauffage et de climatisation, groupes frigorifiques éventuels voire bruits induits par l'activité des zones de parkings.

Économie d'énergie et recours aux énergies renouvelables

L'approvisionnement en énergie des bâtiments devient avec la maîtrise des performances un enjeu majeur pour réduire les émissions de CO₂. La conception du projet déclare s'inscrire dans un objectif de réduction des consommations d'énergie et de production de gaz à effet de serre. L'objectif énergétique affiché par l'étude d'impact est le niveau Réglementation Thermique 2012. On notera qu'il s'agit du niveau imposé par la réglementation.

L'étude d'impact prévoit le recours aux énergies renouvelables, via la mise en place de panneaux photovoltaïques (3 200 m²) et d'un système solaire thermique intégré dans les vitrages des restaurants. Est également mentionné le recours à la géothermie sur nappe, à l'installation de puits canadiens, et à une chaudière biomasse.

Concernant ce projet, on notera que deux études, réglementairement imposées, ne figurent pas au dossier :

- une étude de faisabilité des approvisionnements en énergie à l'échelle du bâtiment (arrêté du 18 décembre 2007 relatif aux études de faisabilité des approvisionnements en énergie pour les bâtiments neufs et parties nouvelles de bâtiments et pour les rénovations de certains bâtiments existants en France métropolitaine – Article R111-22 du code de la construction)
- une étude du potentiel de développement des énergies renouvelables lors des opérations d'urbanisme (L128-4 du code de l'urbanisme)

Ces études ont pour objectif de permettre à la maîtrise d'ouvrage de faire un choix énergétique raisonné afin de s'assurer d'un impact sur l'environnement réduit à un coût global acceptable. Les choix énergétiques engagent le bâtiment sur le long terme. Or, l'étude d'impact n'apporte pas suffisamment d'éléments sur l'impact environnemental des solutions techniques envisagées et/ou retenues. Les différents besoins en énergie doivent être développés et les choix des solutions techniques en matière d'approvisionnement énergétique justifiés, notamment au regard des enjeux environnementaux du secteur (les études précitées qui

incombent au maître d'ouvrage doivent permettre d'enrichir l'étude d'impact).

Milieus naturels

L'emprise du projet n'est concernée par aucun inventaire du patrimoine naturel, ni aucun zonage réglementaire relevant une richesse écologique particulière. En revanche, le site d'étude est bordé au nord, au sud et à l'ouest par une ZNIEFF de type I, la ZNIEFF n° 38000151 « Ancienne gravière d'Ecorcheboeuf ». Le projet est localisé sur le site d'une ancienne carrière en alluvions fluvioglacières qui a été remblayée après exploitation. Notons en amont, que le dossier d'étude d'impact ne fait pas état des mesures éventuelles qui auraient été dédiées en faveur des milieux naturels dans le cadre de la remise en état de la carrière, dont la pérennité doit être assurée.

Espèces protégées

Le dossier d'étude d'impact présente un état initial en matière de biodiversité fondé sur une analyse bibliographique et sur le résultat d'inventaires de terrains, réalisés en 15 passages de décembre 2012 à août 2013 à la période de l'année la plus favorable. Les inventaires devront toutefois être poursuivis à la période automnale (analyse sur un cycle biologique complet).

Le site présente des enjeux forts en tant que corridor biologique et en matière de faune sauvage : présence d'habitats de reproduction du crapaud calamite, de l'oedicnème criard, du petit gravelot, présence d'odonates à enjeux de conservation, présence de zones de déplacements et de nourrissage de chiroptères. La synthèse des enjeux par habitat fait ressortir un enjeu global écologique fort sur la majorité de la surface de l'aire d'étude rapprochée. L'étude fait état de la présence de 30 espèces protégées avérées et de 16 espèces protégées potentielles sur la zone d'étude (tableau pp. 138-142). Le nombre d'espèces réellement présentes devra toutefois être clarifié, en réalisant au besoin des inventaires complémentaires.

Les impacts sur les espèces protégées sont identifiés en page 264. Néanmoins, l'étude indique que « *seuls les chiroptères, l'oedicnème criard le crapaud calamite et le petit gravelot font l'objet d'un statut de protection au niveau national* » (page 280). Cette affirmation est erronée et biaise l'analyse des impacts sur les espèces protégées ainsi que le niveau des mesures compensatoires à prévoir. Ainsi, alors que 46 espèces protégées sont potentiellement présentes sur le site de projet, les mesures compensatoires proposées par l'étude d'impact ne concernent que deux espèces : le crapaud calamite et l'oedicnème criard. L'analyse des impacts sur les espèces protégées et la définition des mesures méritent donc d'être reprises en prenant en compte l'ensemble des espèces protégées présentes sur le site qu'elles soient patrimoniales ou non, sur la base de la liste indiquée pp. 138-142. Parmi les espèces oubliées de l'analyse, on mentionnera tout particulièrement les chiroptères qui représentent un groupe à fort enjeu de conservation.

L'étude présente des mesures compensatoires : au sud, le projet prévoit la création de mares temporaires favorables au crapaud calamite ainsi que la création de milieux favorables à l'oedicnème criard au niveau de l'ancien moto-cross de Villefontaine et Vaulx-Milieu sur une surface de 10,3 ha. Néanmoins, le dossier tel que présenté ne permet pas de juger si ces mesures compensatoires apportées pour les espèces (crapaud calamite et oedicnème criard) sont suffisantes. Le dossier ne présente pas précisément les surfaces d'habitat impactées pour chaque espèce, ni ne détaille les méthodes pour fixer le niveau des mesures. On rappelle également que le dossier doit avant tout proposer des mesures d'évitement et de réduction d'impact.

Si le projet de centre de marques devra faire l'objet d'une demande de dérogation à la destruction des espèces protégées (articles L.411-1 et 2 du code de l'environnement), le dossier d'étude d'impact doit être dès à présent complété tant sur l'analyse des impacts que sur le dimensionnement des mesures compensatoires à prévoir. On rappelle que sur le plan méthodologique, l'analyse doit permettre d'identifier la surface ou le linéaire d'habitats d'espèces protégées qui seront impactés une fois les mesures d'évitement et de réduction d'impact mises en œuvre, de sorte à dimensionner les mesures compensatoires à prévoir. L'étude d'impact doit définir la méthode qui permettra de dimensionner correctement les mesures compensatoires en fonction du niveau de rareté et de vulnérabilité des espèces protégées, ainsi que de l'impact prévisible du projet à l'échelle locale. Le détail de ces mesures compensatoires sera défini ultérieurement dans le dossier de demande de dérogation à la destruction des espèces protégées à réaliser. Rappelons également que ces mesures devront s'inscrire dans le plan local de sauvegarde de l'oedicnème criard en cours de validation, réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon, de la CAPI ainsi que d'autres collectivités territoriales.

Corridors écologiques

Le projet de Schéma Régional de Cohérence Écologique identifie en partie ouest du site du projet, un corridor d'importance régionale, d'orientation sud-est / nord-ouest, reliant le réservoir de biodiversité des zones humides de la vallée de la Bourbre à celui des étangs de Saint-Bonnet, Neuf et de Vaugelas ; l'objectif associé est sa remise en état. Il est inclus dans le secteur « Vallée de la Bourbre de la plaine de l'est lyonnais aux terres froides » pour lequel l'objectif est de faire émerger de nouveaux secteurs de démarches opérationnelles. À l'échelle du SCoT Nord-Isère, le DOG identifie en bordure Ouest du projet, un secteur à enjeu pour le passage de la faune entre les plateaux sud et la vallée de la Bourbe, reliant les espaces situés au sud de la voie ferrée au giratoire de la RD 1006.

Le dossier aborde la problématique des impacts sur ce corridor écologique (p. 285) et présente des mesures de réduction d'impact : aménagements d'espaces naturels en limite ouest du site (plantation d'arbres et arbustes) et aménagement d'un passage à faune inférieur à la voie d'accès au site par le nord-ouest (connexion au rond point du Planot sur la RD 1006). Concernant l'axe identifié au SRCE, le dossier spécifie que « *les aménagements paysagers participeront dans une certaine mesure au maintien de la continuité verte* » (p.286).

Néanmoins, la démonstration de la pertinence et de l'efficacité de ces mesures apparaît insuffisante compte tenu des enjeux environnementaux de maintien de la fonctionnalité du corridor biologique identifié au niveau régional. Le dossier d'étude d'impact manque de précisions sur l'analyse de la fonctionnalité actuelle du corridor, sur la quantification des impacts du projet et sur les compensations à prévoir. La rupture du corridor engendrée par la voie d'accès à l'ouest mérite ainsi d'être quantifiée, de sorte à évaluer les mesures à prévoir. L'analyse du dossier n'évoque pas l'impact sur les chiroptères, ni ne propose de mesures de réduction ou de compensation, alors qu'il indiquait au sein de l'état initial, que ce corridor était important pour ce groupe d'espèces à enjeu.

Il pourrait être intéressant de resituer l'analyse faite à l'échelle du projet dans le contexte local du corridor, au regard des différents ouvrages et franchissements existants.

Risques inondation

Les communes de La Verpillère et de Villefontaine sont concernées par le Plan de Prévention des Risques naturels d'Inondation de la Bourbre Moyenne, approuvé le 14 janvier 2008. Le site de projet est concerné par la présence de zones inondables en son pourtour, liées à un risque de crue rapide des rivières. Le canal de l'Aillat, qui le longe au nord est une zone rouge, classée RC, zone d'interdiction. À l'ouest, le site est bordé par une zone violette BC, zone de projet possible sous maîtrise collective.

Le dossier d'étude d'impact présente cet état des lieux lié aux risques naturels. Néanmoins, l'impact du projet n'est pas analysé sur les zones violettes et rouges qui le bordent.

Gestion des eaux pluviales

L'étude d'impact présente les principes de gestion des eaux pluviales, assurée pour partie par des noues enherbées, et par un bassin de rétention situé au nord-ouest du projet, les eaux étant in fine rejetées dans le canal de l'Aillat localisé en bordure nord du site. Le dimensionnement des ouvrages a été réalisé selon la méthode des pluies pour un événement trentennal. Les eaux de ruissellement de voiries seront filtrées par un séparateur à hydrocarbures.

On note que le projet intègre des dispositions de sorte à permettre une économie d'eau ou de réduire le ruissellement d'eaux pluviales : il prévoit des surfaces de toitures (10 000 m²) dédiées à la récupération de l'eau pluviale (qui représente d'après l'étude d'impact 7 000 m³/an). Les bâtiments périphériques seront équipés de toitures végétalisées. Ces mesures sont à souligner.

Conclusion

Le projet de centre de marques « The Village » réside en un concept basé sur les déplacements, donc fort peu en adéquation avec les principes de développement durable. Les impacts les plus prégnants en matière de déplacements, de qualité de l'air et de bruit ont été évoqués dans le dossier. Certains méritent néanmoins d'être précisés :

- Concernant les déplacements et la qualité de l'air, l'étude d'impact présente des mesures de réduction ou de compensation telles que la création de navettes entre la gare de La Verpillère et le site de projet, la création d'un parking de covoiturage, un pôle de « transport doux ». Le rapport doit être complété par l'évaluation de

l'impact et de l'efficacité des mesures proposées au regard des flux de trafic et des nuisances environnementales générées par le projet.

- Concernant le bruit, seules les incidences liées au trafic routier généré par l'activité de la zone commerciale ont été évaluées. Le dossier doit être complété sur les mesures à mettre en œuvre pour garantir le respect de la réglementation sanitaire relatif aux bruits de voisinage par rapport aux sources de bruit des équipements du projet, même si ce risque est plutôt faible du fait de l'éloignement des bâtiments vis-à-vis du projet.

Par ailleurs, le site du projet apparaît concerné par des enjeux en matière de risques inondation et de biodiversité (présence d'espèces protégées et d'un corridor écologique d'intérêt régional repéré comme à préserver au SCoT Nord Isère). L'étude d'impact doit être complétée sur ces aspects, tant sur le plan de l'analyse des impacts que sur le plan des mesures proposées, en privilégiant en priorité les mesures d'évitement et de réduction d'impact.

Pour le préfet de la région, par délégation,

~~DREAL Alpes~~
La directrice régionale

Le directeur régional adjoint

Jean-Philippe DENEUVY

