

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,
Prospective et Évaluation

Lyon, le 14 MAR. 2012

Affaire suivie par : Laurence Cottet-
Dumoulin
Unité Évaluation Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 52
Télécopie : 04 26 28 67 79
Courriel : laurence.cottet-dumoulin
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale
concernant le projet d'hypermarché Leclerc route de trévoux à Genay
(69)**

REFER : S:\CEPE\EEPPP\06_EIE\Avis_AE_Projets\AE_urba\69\Genay69\avisAE\avis_AE.odt

Compte-tenu des incidences potentielles du projet sur l'environnement, le projet de permis de construire n°069 278 11 Z0053 déposé par Neudis SAS relatif à la création d'un hypermarché Leclerc sur la commune de Genay (route de Trévoux) est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

Comme prescrit à l'article L. 122-8 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet, la société Neudis a produit un dossier comportant une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale. L'étude d'impact a été déclarée complète au regard de l'article R122-3 du Code de l'Environnement. L'autorité environnementale en a accusé réception le 16 janvier 2012. Il comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R. 122-3 du code de l'environnement.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-1-1, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés.

I. PRESENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1 Le projet et son contexte

Le projet est motivé par la nécessité de déplacer l'hypermarché E. Leclerc actuel localisé au sein de la zone industrielle de Genay, dans un secteur à risques industriels et technologiques. L'emplacement choisi se localise à 1 km au nord de l'actuel hypermarché, au lieu dit « Aigue Passe », route de Trévoux à Genay, à la sortie d'une bretelle de l'autoroute A46, reliant la Rocade Est à l'autoroute A6 vers Paris.

L'opération consiste en l'aménagement d'un terrain d'une superficie de 170 574 m², Elle comprend:

- un bâtiment commercial avec parvis,
- une cour de service,
- un parking de 1475 places pour les voitures légères et 84 places pour les deux roues,
- des espaces verts dont une bande de retrait le long de la route de Trévoux.

Le projet permet l'augmentation de la surface de vente de l'hypermarché « LECLERC » de 2920 m² à 5654 m² et celle de la galerie marchande de 270 m² à 400 m². La surface de vente totale sera de 6054 m².

L'accès au futur supermarché se fera à partir du giratoire du Franc Lyonnais desservant l'entrée du péage de l'autoroute A46 et la RD 433 en direction de Trévoux et de Neuville-sur-Saône.

2 Contexte juridique

La commune de Genay est couverte par le SCOT de l'Agglomération lyonnaise, approuvé le 16 décembre 2010. Le secteur d'implantation du projet d'hypermarché est classé comme espace métropolitain d'interface où le développement économique est favorisé. Le secteur est également identifié comme faisant partie des secteurs de vigilance sur lequel un principe de précaution vis à vis des pollutions diffuses ou accidentelles et de l'imperméabilisation des sols doit être développé du fait de la présence de ressources stratégiques.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Genay intégré au PLU du Grand Lyon et approuvé le 11 juillet 2005 classe les parcelles concernées par le projet en zone AUX : il s'agit d'une zone spécialisée à dominante commerciale ayant pour vocation principale de gérer les pôles commerciaux existants ou à créer ». Le projet est compatible avec le PLU.

En terme de servitude d'utilité publique, le nord du secteur AUX est couvert par le périmètre éloigné des puits de captage de Port Masson : cela concerne une partie du futur parking des clients de l'hypermarché. Le site est par ailleurs traversé par plusieurs lignes électriques aériennes (63 et 400 KV)

Le projet est situé partiellement en zone rouge R2 et en zone verte du PPRNi du Rhône et de la Saône sur le secteur du Grand Lyon-secteur Saône approuvé le 12/12/2006. La zone rouge correspond à la zone inondable à la crue exceptionnelle; elle interdit les nouvelles constructions, ainsi que les remblais sauf ceux limités à l'accès des bâtiments. La zone verte correspond à des secteurs soumis à un risque inondation lié, soit à une remontée de nappe, soit au débordement d'un réseau d'assainissement : cette zone n'est soumise à aucune restriction particulière. Le projet de bâtiment du centre Leclerc est positionné en zone verte. Seules une voirie d'accès et une cour de services sont implantées dans la zone rouge R2. Le projet est donc compatible au PPRi dans la mesure où les éventuels remblais se limitent à l'accès au bâtiment.

II. ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

L'étude d'impact est complète au regard de l'article R122-3 du code de l'environnement. Un ensemble de thèmes environnementaux est abordé (le milieu naturel, le paysage, l'hydrologie, les risques inondation, l'alimentation en eau potable, l'assainissement, les déplacements, la qualité de l'air et le bruit...) ; les impacts du projet sont évalués tant en phase travaux qu'en phase de fonctionnement. L'estimation des dépenses des mesures destinées à réduire les effets du projet sur l'environnement aurait dû toutefois être plus détaillée.

Concernant la justification de la localisation du projet

L'étude d'impact insiste de manière justifiée sur la nécessité de déplacer l'hypermarché actuel des zones à risques des établissements SEVESO. La justification de la localisation du site de projet au regard des enjeux environnementaux est toutefois très sommaire. L'argument principal des avantages environnementaux liés à sa situation dans la même zone d'influence de l'hypermarché actuel en regard de la gestion de trafic est à relativiser dans la mesure où le projet prévoit le doublement de la surface commerciale initiale et que le site de projet s'éloigne des zones urbanisées : le projet est générateur de nouveaux déplacements routiers. Il apparaît par ailleurs que le site de projet n'est pas exempt d'enjeux environnementaux puisqu'il se localise pour partie en zone inondable et dans la zone de protection éloignée des captages de Port Masson (Massieux) et que le projet nécessite le détournement d'un ruisseau (les Rouettes) pour sa réalisation. L'étude d'impact aurait dû présenter des scénarios alternatifs d'implantation de l'hypermarché et les comparer.

Concernant les incidences en matière de consommation d'espaces

L'impact en matière de consommation d'espace n'est pas évaluée. L'opération consiste en l'aménagement d'un terrain de 170 574 m² dont 23 000 m² sont dédiés au bâtiment commercial et 44 117 m² au stationnement. L'étude d'impact aurait dû envisager plusieurs scénarios d'aménagement de l'équipement commercial de sorte à réduire la consommation de foncier.

Concernant les incidences en matière de déplacement

L'impact du projet en matière d'augmentation du trafic est évalué par le porteur de projet à environ 10-15 % ; il apparaît sous-estimé au regard du doublement de la surface de vente de l'hypermarché. Le projet prévoit le raccordement de l'hypermarché au giratoire existant sur la RD 433, qui dessert l'entrée nord-est du péage de l'autoroute A46, et les communes de Trévoux au nord, et Neuville-sur-Saône au Sud. Or le territoire d'influence du projet connaît de nombreuses situations de saturation du trafic en heure de pointe : autoroute A46, pont de Neuville / Albigny-sur-Saône, ... L'augmentation du trafic du fait du doublement de la surface de vente de l'hypermarché est susceptible de générer de nouvelles difficultés dans la mesure où les heures de fréquentation de l'hypermarché correspondent aux heures de pointe des trafics routiers. L'étude d'impact aurait dû étudier plus précisément l'impact du projet en situation d'heures de pointe.

L'étude d'impact ne présente pas de réflexion en matière de desserte du site en transport en commun. A l'heure actuelle, le projet se trouve en dehors des réseaux de transports en commun. L'arrêt de bus le plus proche sur la ligne 43 des TCL, « ZI Neuville-Genay », se trouve à 1200 m environ. L'usage de la voiture sera donc quasi-indispensable.

Concernant les incidences sur les milieux naturels

L'étude d'impact s'appuie sur des inventaires de terrains réalisés en août 2008. Au delà de l'ancienneté de l'étude, il est regrettable que ces inventaires n'aient porté que sur les seules espèces faunistiques et

floristiques liées au milieu aquatiques du fossé des Rouettes. L'étude d'impact aurait dû caractériser via des inventaires, les milieux naturels, espèces et habitats de l'ensemble de la superficie de projet. On attirera l'attention notamment sur la présence potentielle d'oedonème criard, espèce protégée sur le plan national et la nécessité de s'assurer de l'absence de fréquentation de l'espèce et de son habitat à proximité du site de projet. On notera par ailleurs que le projet est identifié par le RERA (cartographie des réseaux écologiques de Rhône Alpes) comme étant localisé au sein d'un corridor écologique reliant Massieux à Chazay d'Azergue. L'étude d'impact ne précise pas plus avant les espèces concernées par ce corridors et les impacts potentiels liés au projet de centre commercial.

Concernant le ruisseau des Rouettes, les inventaires ont mis en évidence la présence de certaines espèces protégées (voire de leur habitat), pour lesquels une demande de dérogation de destruction peut être nécessaire si les mesures de réduction d'impact ne suffisent pas au maintien de l'espèce sur le site : le lézard des murailles, le lézard vert, la grenouille verte sp, la pie – grièche écorcheur ont été inventoriés. Les mesures de réduction n'apparaissent pas assez détaillées dans l'étude d'impact. Il apparaît également nécessaire d'affiner la détermination de la grenouille verte sp, ce complexe comportant plusieurs espèces dont la destruction est interdite (ainsi que son habitat correspondant aux aires de cycles biologiques -arrêté du 19/11/2007). On rappelle que le transport de grenouille verte (*rana perezi rana lessonae rana esculenta* ..) est lié à l'arrêté pêche du 17/12/1985. On note enfin, que l'étude de ne présente pas d'inventaires de chiroptères.

Concernant les incidences en matière de gestion des eaux pluviales

L'étude d'impact prend en compte la sensibilité du site lié à la présence de périmètres de protection de captages de Port Masson (DUP par arrêté inter-préfectoral du 08/09/2000 modifié le 10/08/2007). Elle prévoit, conformément à l'avis de l'ARS :

-la collecte de eaux pluviales et l'absence d'infiltration à l'intérieur des périmètres de protection de captage,

-l'absence de canalisation de transit de ces eaux pluviales à l'intérieur de ces mêmes périmètres de protection : la canalisation de refoulement vers la Saône longe la limite extérieure des périmètres (plan p.104),

-l'absence de stockage d'hydrocarbure à l'intérieur des périmètre de protection, notamment l'absence de station service de distribution de carburant sur site (p.9)

-l'absence de rejet dans le fossé des Rouettes ni dans le ruisseau du Grand Rieu,

-la vérification annuelle du bon fonctionnement des ouvrages de traitement, l'étanchéité du bassin tampon(géomembrane) et l'état des tuyaux et canalisation de collecte d'évacuation et du bassin tampon (test à l'air et inspection vidéo) (p.121).

Le projet a fait l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Concernant la prise en compte des enjeux énergétiques

L'étude d'impact aborde la problématique d'économie d'énergie, en précisant que les choix architecturaux et de conception du projet répondront aux prescriptions de la Réglementation Thermique de 2005. Toutefois, elle n'indique pas si conformément à l'art. L 128-4 du code de l'urbanisme, le projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération.

En conclusion,

L'étude d'impact n'apparaît pas avoir véritablement contribué à la définition du projet (plan masse) et sa localisation. Le projet, gros consommateur d'espaces mérite des approfondissements sur les sujets suivants : milieux naturels, déplacements et desserte en transport en commun, énergie, de sorte à renforcer la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Pour le préfet de région, par délégation,

~~Pour le directeur régional
délégation
Le chef du service CÉPÉ~~