



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale Préfet de région

**« Projet de restructuration des Galeries Lafayette »
Présenté par la société Grands magasins Galeries Lafayette
sur la commune de Bron (Rhône)**

**Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de permis de construire,
présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

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

Avis n° 2014-000883

émis le 31 mars 2014

DREAL RHONE-ALPES / Service CEPE
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 CEPE
Unité Evaluation Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 53
Courriel : sarah.olei@developpement-durable.gouv.fr

REFERENCE: S:\CAEDD\04_AE\02_avisAe_projets\projet_urbain\69\bron\gal_lafayette_2014\avis.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 (DREAL) Rhône-Alpes / Service Connaissance, Études, Prospective et Évaluation, Développement Durable (CAEDD) / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de restructuration des Galeries Lafayette, et plus globalement, de restructuration et d'extension de l'ensemble commercial dans lequel elles s'insèrent (dit de "Bron-Mermoz" ou des "Essarts"), situé sur la commune de Bron (69) et présenté par la société (SAS) Grands magasins Galeries Lafayette, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 31 janvier 2014 par la mairie de Bron. Le dossier de permis de construire, comprenant notamment une étude d'impact datée du 26 novembre 2013, 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 31 janvier 2014.

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, ainsi que l'unité territoriale Rhône Saône de la DREAL Rhône-Alpes, ont été consultés les 3 et 14 février 2014.

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.

Synthèse de l'avis

L'étude d'impact porte sur un projet de restructuration du magasin Galeries Lafayette existant et, plus globalement, de l'ensemble commercial dans lequel il s'insère, situé 209-211 boulevard Pinel à Bron (69). Ce projet de bâtiment restructuré intègre également un projet de parc relais porté par le SYTRAL.

Sur la forme

L'étude d'impact est bien structurée et comprend les différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dont une évaluation succincte des incidences sur Natura 2000.

- L'état initial de l'environnement aborde l'essentiel des thématiques environnementales. Il est utilement conclu par une synthèse hiérarchisée des enjeux du site et du projet ;
- La description du projet est assez précise. Elle s'étend au programme de travaux et comprend notamment quelques éléments sur l'emplacement du futur parc-relais du SYTRAL. Cette partie pourrait en revanche utilement être complétée afin d'évoquer les éventuelles solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;
- L'analyse de l'articulation du projet avec les documents-cadres prend en compte l'élargissement récent du champ des documents-cadres mentionnés à l'article R. 122-7 du code de l'environnement. Le projet est notamment compatible avec la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise et le SCoT de l'agglomération lyonnaise. De même, le PLU du Grand Lyon permet le projet, sous réserve des dispositions réglementaires applicables et notamment de l'orientation d'aménagement spécifique à cet ensemble commercial. Davantage de justification pourraient cependant être apportées concernant l'objectif de non-concurrence de la structure commerciale existant par ailleurs sur la commune (centre-ville et alentours), porté par le PADD ;
- Le résumé non technique est lisible et pédagogique ;
- L'étude d'impact doit toutefois indiquer les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs des études qui ont contribué à la réalisation de l'étude d'impact.

Sur le fond

S'agissant de l'insertion urbaine, architecturale et paysagère, le projet permettra une meilleure intégration du pôle commercial dans le tissu urbain, contribuera à l'animation du quartier et participera à la revalorisation de l'entrée Est de l'agglomération lyonnaise. Il est cependant susceptible d'avoir certaines incidences négatives sur les activités commerciales alentour (voir ci-avant) et concernant les perspectives visuelles depuis certains secteurs d'habitat.

S'agissant des risques de pollutions, le site est concerné par un risque associé à une ancienne station-service Total et une cuve à proximité de cette dernière (hors emprise Total). Dans la mesure où les études correspondant à ces 2 éléments sont encore en cours, l'étude d'impact ne comporte pas, à ce stade, de diagnostic détaillé de l'état des sols ou des masses d'eau au droit de l'ancienne station service et de la cuve. En conséquence, l'analyse des impacts potentiels et les mesures associées à ces risques ne sont pas réellement précisés dans cette étude (ni plan de gestion, ni modalités précises de gestion des terres excavées...). De ce fait, il n'est pas possible de se prononcer à ce stade sur la prise en compte par le projet des enjeux relatifs aux sites et sols pollués et aux enjeux sanitaires qui peuvent être associés. Il convient donc que ces différents éléments soient complétés au plus tôt. L'ensemble de ces points devra permettre de s'assurer de la compatibilité des sols et de la nappe avec le projet.

S'agissant des déplacements, malgré une bonne desserte en transport en commun, le projet peut être source d'augmentation de la congestion du trafic automobile au niveau du boulevard Mermoz et du carrefour Mermoz-Pinel aux heures de pointe, renforcée par l'accès au futur parc relais du SYTRAL en sous-sol du pôle commercial. Compte-tenu des enjeux de stationnement sur le secteur, il convient aussi d'être particulièrement attentif au risque de détournement de la vocation du futur parking relais SYTRAL par les usagers du pôle commercial, les jours de forte fréquentation.

L'analyse des effets du programme de travaux est bien développée s'agissant de l'articulation entre le projet de restructuration des Galeries Lafayette et celui de restructuration et l'extension de l'ensemble commercial dans lequel elles s'insèrent. En revanche, le projet de parc relais du SYTRAL ne peut être exclu de cette analyse. L'approche qui en est faite, en partie E8 « effets cumulés » de l'étude d'impact, mérite par ailleurs de plus amples développements. De même, l'analyse des effets cumulés avec les autres projets connexes reste trop succincte en partie E8 et mérite d'être enrichie significativement.

À noter que d'autres observations sont présentées en partie 3 du présent avis.

Avis détaillé

1) Analyse du contexte du projet

1.1. Description du projet

L'étude d'impact porte sur un projet de restructuration et d'extension du magasin Galeries Lafayette existant. Le site de ce projet est situé aux 209-211 boulevard Pinel, sur la commune de Bron (Rhône), en limite du 8^{ème} arrondissement de Lyon. Son périmètre, situé en secteur urbain et correspondant à l'ensemble commercial occupé par les Galeries Lafayette et aux espaces de stationnement, est délimité au Nord par la rue Édouard Branly et des habitations individuelles et collectives, à l'Est par des habitations collectives et le parc des Essarts, au Sud par l'avenue Jean Mermoz, de l'habitat individuel et le parc de Parilly, et à l'Ouest par le boulevard Pinel et des habitations individuelles et collectives.

Les objectifs poursuivis par ce projet sont :

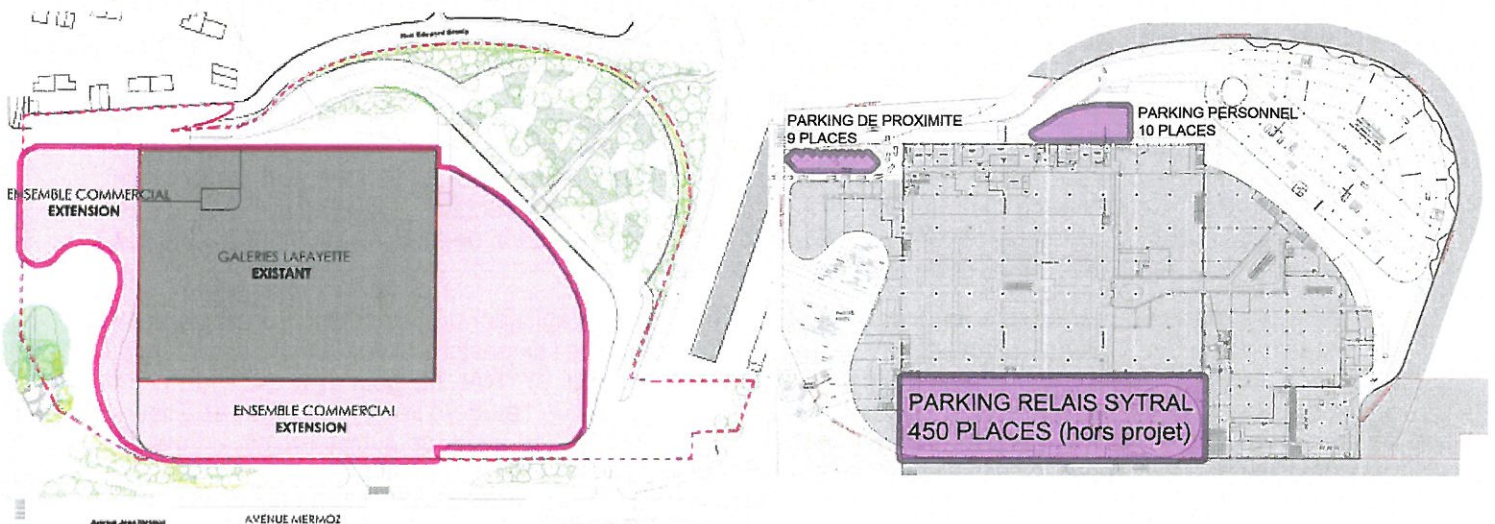
- de conforter et d'enrichir l'attractivité et l'offre commerciale de l'ensemble "Bron-Mermoz" ;
- de participer au développement urbain du secteur Est de Lyon ;
- et d'intégrer des principes de durabilité en matière de gestion de l'espace urbain, des déplacements, des consommations d'énergies et de gestion des déchets.

1.2. Aménagement et interactions avec d'autres projets

Au-delà de la seule extension des Galeries Lafayette, le site de ce projet est également celui d'un programme de travaux : d'une part, cette réorganisation avec extension du magasin des Galeries Lafayette suppose celle de l'ensemble commercial (dit de "Bron- Mermoz" ou des "Essarts") dans lequel il s'insère. D'autre part, la réalisation de cette extension globale est conditionnée à l'accueil en son sein d'un parking relais, par le plan local d'urbanisme (PLU) du Grand Lyon (voir point 3.1). Ce programme de travaux porte donc à la fois sur :

- La reconfiguration, sans création de surface, des 16 194 m² de surface de vente totale existant sur l'ensemble commercial Bron-Mermoz (composés des Galeries Lafayette, d'un magasin Monoprix et de quelques commerces et services de proximité -pharmacie, pressing, coiffeur, presse...)
- L'extension de cet ensemble commercial, soit de 11 000 m² de surface de vente supplémentaires, (soit 27 194 m² de surface de vente totale après extension) pour compléter et diversifier l'offre actuelle -dont 4 nouvelles moyennes surfaces sur 5 600 m² de surface de vente (équipement de la personne, culture-loisirs, équipement de la maison-jardinerie), 2 ou 3 nouvelles boutiques de proximité (pour une surface totale de 470 m²) et un pôle de restauration (en complément du restaurant existant actuellement) ;
- La création, au rez-de-chaussée de l'extension Sud envisagée pour le bâtiment des Galeries Lafayette, d'un parking relais d'environ 450 places. Ce projet, porté par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), est prévu en remplacement du parking relais existant boulevard Pinel (80 places), afin de situer ce parking au plus près de la station de métro existante.

Le plan d'aménagement du projet prévoit aussi un vaste parvis, ainsi que la réorganisation et l'extension de l'offre de stationnement, avec la création d'un parking toiture de 850 places et un parking paysager de 650 places (soit 1 500 places en tout, contre 1 053 actuellement).



Sources : étude d'impact p.21 et p.121 (site du projet délimité en pointillés roses sur le plan de gauche)

S'agissant des projets connexes, l'étude d'impact indique que ce projet et le programme de travaux associé s'insèrent dans un projet de renouvellement urbain et de requalification globale de l'entrée Est de Lyon qui comprend, outre le présent projet et le programme associé :

- la suppression de l'auto-pont de l'A43 (réalisé en 2010) afin d'aménager une nouvelle entrée de ville, coté Est de l'agglomération ;
- la requalification de l'avenue Mermoz et création d'un boulevard paysager (réalisé sur 2010-2012) ;
- la requalification des quartiers les Essarts et de la ZAC Mermoz Nord (en cours, avec avis de l'Autorité environnementale du 02/01/2012 dans le cadre de la création de la ZAC) ;
- ainsi que la requalification de la surface commerciale Casino (prévue entre 2012 et 2017).

Bien qu'une réflexion d'ensemble soit menée pour les différentes opérations de cette entrée Est de Lyon, ces opérations peuvent être envisagées indépendamment les unes des autres



Source : Étude d'impact, p.36 (projet urbain de l'entrée Est de Lyon)

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 différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dont une évaluation succincte des incidences sur le site Natura 2000 « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » (p.176).

2.1. État initial de l'environnement

L'état initial aborde l'essentiel des thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement, y compris l'interrelation entre les différentes thématiques environnementales. Cet état initial est utilement conclu par une synthèse hiérarchisée des enjeux du site et du projet (p.111-112).

2.2. Description et justification du projet

La présentation du projet, et plus globalement celle du programme de travaux (y compris les éléments disponibles à ce stade sur le projet de parc relais du SYTRAL), est abordée en partie E5 de l'étude d'impact. Elle propose une description plutôt précise du projet, notamment sur son implantation urbaine et son aspect extérieur, sur l'organisation des différents niveaux, le phasage du projet...).

On peut en revanche regretter l'absence d'esquisse concernant les principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu (la seule alternative présentée dans l'étude étant de ne pas faire le projet). L'étude d'impact pourrait donc utilement être complétée sur ce point, notamment si les études d'avant-projet paysagères et urbanistiques (évoquées p.40) ont permis de proposer d'autres options au plan d'aménagement retenu -par exemple en matière d'insertion du parc relais sur le site du projet, d'implantation des parkings prévus, d'organisation des niveaux...

2.3. Compatibilité du projet avec les documents cadres

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents-cadres est insérée dans l'analyse des effets du projet sur l'environnement (partie E6, point 6). Elle est renforcée par la description préalable de l'articulation du projet avec certains de ces documents au niveau de l'état initial de l'environnement (notamment en parties E1 et E4, p.11-12 et 45-55 sur les documents d'urbanisme).

S'agissant des documents d'urbanisme, le projet est compatible à la fois avec la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise et le SCoT de l'agglomération lyonnaise. De même, le PLU du Grand Lyon permet le projet, classé

en zones urbaines (Ux et Ub2), sous réserve des dispositions réglementaires applicables et notamment de l'orientation d'aménagement (OAQS) n°8.a spécifique à l'ensemble commercial de Mermoz-Nord (dénommé « *pôle commercial des Essarts* »). Il convient toutefois de relever que le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU vise à permettre le fonctionnement des pôles commerciaux (dont celui de Mermoz-Nord) périphériques en autorisant leur requalification, sans mettre en péril la structure commerciale de détail existant par ailleurs sur la commune (voir point 3.2.1 ci-après).

L'analyse de l'articulation avec les autres documents-cadres mentionnés à l'article R. 122-7 du code de l'environnement est également présente en partie E6, et prend en compte l'élargissement récent de la liste des documents-cadres mentionnés à cet article.

2.4. Résumé non technique

Le résumé non technique (en partie E1 de l'étude) est lisible et pédagogique et comprend les différentes parties visées aux 1° à 9° de l'article R. 122-5 (II) du code de l'environnement.

2.5. Auteur des études

L'étude d'impact doit indiquer les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs des études qui ont contribué à la réalisation de l'étude d'impact. La partie E3 « auteurs des études » doit donc être complétée sur ce point.

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

3.1. Aspect formel

L'étude comprend en partie E6 une analyse des impacts -positifs, neutres ou négatifs, directs et indirects- du projet sur l'environnement et la santé humaine, distinguant les impacts en phases de travaux et d'exploitation. En cas d'impact négatif potentiel, la description de ces impacts est utilement suivie, pour chaque thématique environnementale abordée, par l'exposé des mesures destinées à éviter, réduire ou compenser ces effets.

S'agissant des effets du programme de travaux (voir point 1.2 ci-avant), la partie consacrée aux effets du projet sur l'environnement et aux mesures associées englobe à la fois le projet de restructuration du magasin des Galeries Lafayette et celle de l'ensemble commercial de Bron-Mermoz. L'analyse des effets du projet vaut donc analyse des effets d'une partie du programme de travaux.

En revanche, l'étude d'impact (partie E2) présente le projet de parking-relais du SYTRAL comme indépendant du projet de restructuration des Galeries Lafayette. Or, contrairement à ce qu'elle indique, ces 2 projets présentent un lien fonctionnel, dans la mesure où le présent projet, et plus globalement celui de restructuration et d'extension de l'ensemble commercial de Bron-Mermoz, sont conditionnés à la création d'un parc-relais du SYTRAL par le PLU (cf. orientation d'aménagement -dite OAQS- n°8.a sur Bron, avec pour objectif et principe d'aménagement d' « *intégrer, dans le volume du pôle commercial redéployé, un parc relais au plus près de la station de métro et du boulevard Mermoz* »). La localisation du projet de parc relais, telle que retenue au final, se situe d'ailleurs sous l'extension prévue pour le magasin Galeries Lafayette. L'appréciation des impacts du programme n'est donc pas « *sans objet* » (p.38) et l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme (pour la partie « parc-relais ») mérite d'être plus amplement développée que la première approche qui en est faite en partie E8 (sur les effets cumulés avec d'autres projets connus).

De même, l'analyse des effets cumulés avec les autres projets indiqués reste trop succincte en partie E8 et mérite d'être enrichie significativement.

3.2. Approche thématique

3.2.1. Insertion urbaine, architecturale et paysagère et activités humaines

S'agissant des activités humaines, le projet permettra le regroupement d'une offre commerciale large et variée sur un site rayonnant à différentes échelles (proximité, bassin de vie, agglomération). Cependant, il prévoit la création de nombreux commerces de proximité (plus de cinquante boutiques d'une surface de vente moyenne inférieure à 100m²) susceptibles de concurrencer l'attractivité des commerces de centre-ville et des quartiers alentour (dont petits commerces en pieds d'immeubles rue L.Hugonnencq et rue Genton).

Sur le plan de l'insertion urbaine, la requalification des espaces extérieurs permettra une meilleure intégration du pôle commercial dans le tissu urbain et contribuera à l'animation du quartier. L'aménagement du parvis principal, par une place aux usages mixtes et en lien avec la nouvelle station de métro, permettra de constituer un nouvel espace public à l'angle de l'avenue Mermoz et du boulevard Pinel,

Au niveau architectural et paysager, le projet, qui s'inscrit dans le contexte d'un projet urbain global sur le

secteur Mermoz, participera à la revalorisation de l'entrée Est de l'agglomération lyonnaise. Le parti pris architectural, très contemporain, confèrera une identité au site et assurera un "effet signal" fort depuis l'avenue Mermoz. Cette nouvelle visibilité du pôle commercial, dont l'effet est positif à l'échelle de l'agglomération, peut néanmoins avoir des incidences à l'échelle du quartier. Le projet intègre cet enjeu, par une requalification d'ensemble d'un bâtiment vieillissant et par l'aménagement d'espaces paysagers de qualité à ses abords. On peut toutefois regretter le choix d'un vaste parking en toiture totalement imperméabilisé (voir aussi enjeu nature), alors que cette 5^{ème} façade est très visible depuis les habitations collectives riveraines (en particulier la copropriété des Essarts).

3.2.2. Sites et sols pollués

La partie Nord-Ouest du site du projet est concernée par un risque de pollution des sols associé à une ancienne station-service Total, ancienne installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à déclaration. Les installations de cette ancienne station ont été démantelées en 2012. Une partie des terres sous-jacentes à la station a ensuite été évacuée. Le site a été remblayé de manière provisoire après des analyses de pollutions des sols effectuées en fond de fouille. Des études complémentaires ont été évoquées et les rapports des bureaux d'études missionnés par le porteur du présent projet sont en cours de réalisation. Dans ce cadre, les premiers résultats d'analyses semblent indiquer qu'une pollution résiduelle subsiste (volatils), sur 5 m de profondeur au droit des anciennes cuves et vers 1 m de profondeur au droit des anciens volucompteurs.

L'étude d'impact indique également qu'une cuve a été localisée lors de travaux à proximité de l'ancienne station-service (hors emprise Total) : des études complémentaires doivent également être menées pour connaître les caractéristiques de cette cuve et vérifier si cette cuve a déjà été inertée.

Compte-tenu de ces études encore en cours, l'étude d'impact ne comporte pas, à ce stade, de diagnostic détaillé de l'état des sols ou des masses d'eau au droit de l'ancienne station service et de la cuve enterrée hors emprise Total, ni de plan de gestion concernant la réhabilitation du site pour l'usage prévu par le projet. L'évaluation quantitative des risques sanitaires et la mise en œuvre d'éventuelles restrictions d'usage ne sont pas non plus évoquées. De même, les modalités de gestion des terres excavées lors des travaux restent très générales, l'étude évoquant soit un confinement par le projet, soit une dépollution.

De ce fait, il n'est pas possible de se prononcer à ce stade sur la prise en compte par le projet des enjeux relatifs aux sites et sols pollués et aux enjeux sanitaires qui peuvent être associés. Il convient donc que ces différents éléments soient complétés au plus tôt. L'ensemble de ces éléments devra permettre de s'assurer de la compatibilité des sols et de la nappe avec le projet.

3.2.3. Déplacements et nuisances sonores

L'étude estime à environ 30% l'augmentation de la clientèle accédant en voiture à l'ensemble commercial. Il convient cependant de noter que ces estimations reposent sur l'hypothèse d'un fort report modal de la clientèle sur les transports collectifs. Or, les flux générés par les véhicules particuliers et par les véhicules de livraison laissent prévoir une augmentation de la congestion au niveau du boulevard Mermoz et du carrefour Mermoz-Pinel aux heures de pointe, renforcée par l'accès au futur parc relais du SYTRAL en sous-sol du pôle commercial.

S'agissant des transports en commun, le site est desservi par la ligne D du métro, avec un accès à la station « Mermoz-Pinel » au niveau du parvis principal du futur pôle. Les lignes de bus C15, 26 et 79 ont un arrêt à proximité du projet. L'accès par mode doux apparaît convenable, notamment grâce à la récente requalification des espaces sur l'avenue Mermoz. Toutefois, il serait souhaitable que le projet intègre les déplacements sécurisés des piétons et des cyclistes sur la totalité de son emprise et qu'il prévoit des stationnements vélos adaptés pour les clients et les employés.

Par ailleurs, la requalification du pôle s'effectue dans le sens d'une plus grande compacité des espaces de stationnement (1 place pour 15 m² de surface de vente actuellement, 1 place pour 18 m² de surface de vente après projet), conjuguée à des accès performants en transports collectifs et en modes doux. Toutefois, le secteur est déjà soumis à une forte pression (parkings saturés, stationnement irrégulier sur voirie). Il convient donc de porter vigilance à ce que la vocation du futur parking relais SYTRAL ne soit pas détournée par les usagers du pôle commercial les jours de forte fréquentation. La création envisagée d'un sas d'accès piéton direct depuis le parc relais vers le centre commercial (réflexion SYTRAL /Galeries Lafayette) doit en ce sens être considérée avec précaution.

S'agissant des nuisances sonores, l'extension significative de la surface commerciale générera un accroissement des flux (clientèle et livraisons) sur des axes routiers déjà très bruyants, en particulier l'avenue Mermoz, à proximité d'habitations collectives et individuelles.

3.2.4. Eaux pluviales

Les enjeux du projet en matière d'eau portent principalement sur le ruissellement pluvial lors d'épisodes

intenses. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation présentées dans l'étude d'impact semblent adaptées et se décomposent en 3 types d'aménagements :

- la création de 4 bassins de rétention d'un volume total de 2 473 m³, permettant de limiter le risque d'inondation et d'adapter le débit de fuite à la capacité du réseau communautaire du Grand Lyon (sous réserve d'une convention de raccordement avec la collectivité) ;
- la récupération des eaux de toiture pour alimenter les sanitaires et l'entretien des sols ;
- l'accroissement des espaces verts favorisant l'infiltration en nappe.

3.2.5. Énergie

On note que la requalification de l'ensemble commercial vise une démarche environnementale selon le référentiel BREEAM et qu'à ce titre, des mesures d'optimisation des consommations énergétiques sont prévues (dont forte isolation thermique de la nouvelle enveloppe du bâtiment). L'étude d'impact doit toutefois intégrer l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone prévue à l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme.

3.2.6. Nature

Les enjeux nature sont limités puisque le projet consiste à requalifier un site déjà artificialisé, en milieu urbain. On note l'augmentation de la surface en espaces verts et le souci d'un entretien par période de fauche appropriée, excluant tout traitement chimique. Si la requalification de l'ensemble commercial prévoit l'aménagement d'un parking paysager, on peut regretter qu'aucune végétalisation ne soit prévue au niveau du parking principal en toiture (de l'ordre de 20 000 m² de surface imperméabilisée).

Pour le préfet de la région, par délégation,
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL
et par délégation
La responsable de l'unité
Évaluation Environnementale

Nicole CARRIÉ