

ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative au

Projet de modification de la Directive Territoriale d'Aménagement De l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

**Sur les 20 Communes de l'Espace Interdépartemental Saint Exupéry.
Dans les Départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain**

A

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Sommaire

CHAPITRE 1 - Généralités relatives à l'enquête.....	3
1.1 Objet de l'enquête.....	3
1.2 Cadre juridique.....	3
1.3 Objet d'une DTA.....	3
1.4 La DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.....	4
CHAPITRE 2 - Présentation et objectifs de la modification de la DTA.....	6
2.1 Le projet.....	6
2-2 Orientations et prescriptions modifiées.....	9
CHAPITRE 3 - Association et élaboration du projet.....	14
3.1 Les acteurs du projet.....	14
3.2 La démarche d'association.....	14
CHAPITRE 4 - Organisation et déroulement de l'enquête.....	16
4.1. Désignation de la commission d'enquête.....	16
4.2. Arrêté portant ouverture de l'enquête.....	16
4.3. Composition du dossier d'enquête.....	19
4.4. Préparation de l'enquête.....	22
4.5. Publicité et information du public.....	23
4.6. Procédure en fin d'enquête.....	25
CHAPITRE 5 - Inventaire et analyse des observations recueillies.....	29
5.1 Observations recueillies.....	29
5.2 Avis de la commission d'enquête.....	29

CHAPITRE 1 - Généralités relatives à l'enquête.

1.1 Objet de l'enquête

L'enquête concerne un projet de modification de la DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise sur le territoire spécifique dit de « l'espace interdépartemental de Saint Exupéry ».

La modification vise à actualiser les prescriptions de la DTA de 2007 sur ce territoire en intégrant, entre autres, les derniers éléments résultant de l'avancement des procédures sur les projets d'infrastructures ferroviaires d'envergure nationale. Elle a également pour objet de corriger certaines prescriptions au vu des imperfections enregistrées depuis l'entrée en application de la DTA sur ce territoire (problèmes de cohérence et de pilotage).

Cette modification intègre le résultat de diverses réflexions prospectives engagées sur ce secteur et notamment la réflexion partenariale avec l'ensemble des acteurs de la plaine de saint Exupéry.

Le projet étant circonscrit à un territoire donné, déjà identifié dans la DTA d'origine et ne portant pas atteinte à l'économie générale de cette DTA, il a été qualifié de « modification » conformément à l'article L11-1-1 du code de l'urbanisme.

1.2 Cadre juridique

Le projet de modification de la DTA est régi par le code de l'urbanisme et notamment l'article L 111-1, qui prévoit qu'une DTA peut être modifiée par le représentant de l'Etat dans la Région lorsque la modification ne porte pas atteinte à l'économie générale de la directive, dans les conditions définies par le chapitre III du titre II du livre 1er du code de l'environnement

La procédure d'enquête est prévue par le code de l'environnement et notamment les articles L 123-1 à L 123-19 et R 123-1 à R 127-27 qui traitent de l'organisation des enquêtes publiques.

1.3 Objet d'une DTA

Les Directives Territoriales d'Aménagement(DTA) sont des documents d'urbanisme et de planification stratégique sur un territoire suprarégional.

« Elles peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements.... »

Elles sont élaborées par l'Etat en association avec les collectivités locales.

Les DTA s'imposent aux documents d'urbanisme de rangs inférieur, comme les SCOT et les PLU (en absence de SCOT). Ces documents doivent respecter un lien de compatibilité avec la DTA.

Depuis la loi Grenelle II, les DTA sont remplacées (sans effet rétroactif) par des DTADD (Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durable) qui n'ont plus le caractère d'opposabilité aux autres documents d'urbanisme.

Les DTA peuvent être modifiées, si cela ne porte pas atteinte à l'économie générale du document. Elles conservent alors leur opposabilité à l'encontre des documents d'urbanisme.

1.4 La DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

La DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, qui fait partie des 6 DTA approuvées, a été approuvée par le décret du Conseil d'Etat du 09/01/2007.

Son périmètre s'étend sur quatre départements : le Rhône, l'Ain, l'Isère et la Loire et comprend 382 communes.

Elle a pour objectifs de:

- Favoriser le positionnement de la métropole lyonnaise dans son rayonnement international, en contribuant à développer le rôle stratégique de son territoire,
- Garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry,
- Participer à la structuration multipolaire de la métropole, s'appuyant sur Lyon, Saint-Étienne et l'agglomération nord-iséroise,
- Reconquérir les territoires en perte d'attractivité,
- Maîtriser l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie,
- Préserver la faisabilité des contournements autoroutier et ferroviaire, dans le cadre d'un système de transport favorisant le report modal en cohérence avec le projet de développement métropolitain et la réalisation d'une ligne ferroviaire transalpine,
- Mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en améliorant leurs fonctionnalités.

Trois territoires, dont l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, ont fait l'objet de prescriptions spécifiques du fait de leurs enjeux, notamment la présence ou les projets de grandes infrastructures de transport.

Concernant l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry :

L'accessibilité aérienne est affichée par la DTA comme l'une des fonctions principales de cet espace, qui constitue la porte d'entrée internationale et nationale de la métropole.

La montée en puissance de sa plateforme multimodale participe à la structuration métropolitaine.

Sur cet espace, la DTA :

- définit la nature des activités pouvant y être accueillies, qui devront être liées au développement ou au bon fonctionnement de l'aéroport, ou contribuer au rayonnement international de la métropole,
- impose une limitation de la consommation d'espaces naturels et de terres agricoles,
- vise à enrayer la perte d'attractivité de certains territoires, dont la couronne de l'Est lyonnais et l'agglomération Pontoise,
- réserve les emprises préexistantes pour une desserte en transport collectif en site propre depuis l'Est de l'agglomération lyonnaise en direction de Pont-de-Chéruy et de l'Isle Crémieu,
- définit une armature économique qui :
 - s'appuie sur un réseau de zones d'accueil d'entreprises d'envergure métropolitaine, avec l'enjeu de préserver leur capacité d'extension.
 - réserve pour le long terme une zone de grande superficie, dite "des 4 chênes",
 - prévoit une zone dédiée aux activités logistiques en complément des grands parcs existants,
 - doit permettre la localisation sur cet espace de la future plate-forme d'autoroute ferroviaire en projet sur l'aire métropolitaine.

Trois objectifs guident ces orientations générales :

- Concilier les niveaux de service à la fois pour les flux de transit, le trafic d'échanges et les déplacements locaux,
- Limiter les déplacements en voiture individuelle au profit d'un usage renforcé des transports collectifs,
- Promouvoir le report modal pour le transport de marchandises.

CHAPITRE 2 - Présentation et objectifs de la modification de la DTA

2.1 Le projet

« L'Espace Interdépartemental de Saint- Exupéry » identifié dans la DTA de 2007, regroupe 20 communes du Rhône, de l'Isère et de l'Ain. Il est considéré comme un territoire, porteur d'enjeux majeurs, fortement impacté par les grands projets d'infrastructures.

Depuis 2011, la mise en révision du schéma de cohérence logistique de la RUL (Région Urbaine de Lyon), définit le principe d'une fonction stratégique pour « l'Espace Interdépartemental de Saint- Exupéry » en vue de l'accueil d'activités logistiques concourant au rayonnement de la métropole.

De plus, entre 2002 et 2012, quatre SCOT ont été approuvés, sans toutefois garantir une totale cohérence entre eux sur les objectifs d'aménagement.

Ces différentes démarches, l'émergence de plusieurs projets d'infrastructures d'envergure nationale, ainsi que l'identification du rôle de « l'Espace Interdépartemental de Saint- Exupéry » partie prenante du fort développement de la métropole lyonnaise face au morcèlement des compétences et la multiplicité des décideurs, ont nécessité d'entreprendre, entre 2011 et 2012, une réflexion sur le projet partagé dit « Plaine Saint- Exupéry ». Ce projet impulse une vision partagée des orientations stratégiques majeures et incite à une mobilisation des acteurs autour d'axes opérationnels, en constituant une volonté de gouvernance pérenne.

2-1-1 L'actualisation du diagnostic sur le périmètre de la plaine Saint Exupéry

Le territoire dit de la « Plaine Saint-Exupéry » correspond au périmètre des 24 communes autour de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. Il a une superficie de 34.391 hectares. Ce territoire coïncide en partie avec "l'espace interdépartemental de Saint- Exupéry" tel que défini dans la DTA de 2007.

Cet espace intègre « l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry » à l'exception des Communes de Thil, Niévroz, Balan dans l'Ain et de Bonnefamille, Diemoz dans l'Isère et est plus étendu à l'Ouest et à l'Est et englobe les communes de Toussieu, Anthon, Chavanoz, Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux, Tignieu-Jameyzieu, Chamagnieu, La Verpillière, Villefontaine pour tenir compte des intercommunalités.

Ce territoire aux enjeux forts nécessite un projet concerté car il occupe un positionnement stratégique en termes d'échanges.

Par ailleurs, la Plaine Saint-Exupéry se caractérise par un morcellement institutionnel important :

- Départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain ;
- SCOT de l'Agglomération Lyonnaise, Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord-Isère, et Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain ;
- Communauté urbaine de Lyon, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Communautés de communes de l'Est Lyonnais «CCEL», Porte Dauphinoise de Lyon Satolas, de l'Isle Crémieu, des Collines du Nord Dauphiné et de la commune de Tignieu-Jamezieu ;
- Autorités organisatrices de transport (sept) et l'aéroport Lyon-St-Exupéry ;

Compte tenu de ce morcellement institutionnel, le développement de l'espace de Saint Exupéry nécessitait un mode opératoire particulier. Fort de ces constats, l'État a impulsé en 2011, en accord avec les collectivités concernées et de nombreux partenaires, l'émergence d'un projet de développement partagé intégrant les problématiques actuelles, en dépassant la complexité des limites administratives.

Les orientations du développement du territoire à l'horizon 2030 ont été définies le 12 octobre 2012, autour de trois piliers interdépendants :

- **Infrastructures et logistique** pour assurer la montée en puissance du territoire en tant que hub pour le transport de voyageurs, structurer le développement de la fonction logistique, et préserver l'agriculture.
- **Synergies** métropolitaines pour positionner la « Plaine Saint-Exupéry » comme un territoire charnière afin de favoriser la montée en puissance des fonctions métropolitaines et développer la connectivité métropolitaine.
- **Vie quotidienne** pour conforter l'armature territoriale, pour le développement d'une agriculture pérenne tout en préservant la ressource en eau, les milieux écologiques et le paysage, et pour améliorer « l'habitabilité » en limitant les nuisances, préservant le cadre de vie local et accroissant l'offre de services.

Autour de ces trois piliers structurants, 10 orientations stratégiques ont émergé et ont été validées par le Comité de Pilotage du 23/12/2012 :

- Assurer la montée en puissance du hub multimodal (voyageurs et fret),
- Structurer le développement logistique,
- Préserver l'agriculture,
- Favoriser la montée en puissance des fonctions métropolitaines,
- Développer les synergies entre filières,
- Conforter l'attractivité du territoire et structurer l'offre économique,
- Développer la connectivité métropolitaine,

- Conforter l'armature territoriale au regard des dynamiques socio-économiques,
- Permettre et gérer le développement d'une agriculture pérenne,
- Préserver les ressources naturelles, le paysage et le cadre de vie.

Ces orientations stratégiques sont développées dans le document « Stratégie-guide de la Plaine Saint-Exupéry », fondement du projet partagé entre les acteurs, qui repose sur une vision d'aménagement volontariste et équilibrée, structurée autour des trois agglomérations du territoire (Est de l'agglomération lyonnaise, Nord Isère, agglomération pontoise), confortant la structuration multipolaire portée par la DTA.

2.1.2 La prospective d'aménagement de l'espace Saint Exupéry

La mise en œuvre du « Projet Plaine Saint-Exupéry » a nécessité l'actualisation des prescriptions relatives à « l'Espace Interdépartemental de Saint-Exupéry ».

La procédure de « modification » de la DTA préserve l'économie générale validée en 2007 et conserve son caractère d'opposabilité qui a vocation à être intégré dans l'évolution des SCOT et PLU.

Cette modification, annoncée fin 2012, accompagne l'élaboration d'une stratégie de développement du projet « Plaine Saint-Exupéry » qui s'articule autour de différents objectifs :

- Maintien et actualisation d'un quota pour l'accueil résidentiel autour de la plateforme aéroportuaire,
- Préservation de la capacité d'accueil et de développement d'équipements structurant pour l'aire métropolitaine,
- Libération, sous certaines conditions de nouveaux espaces de foncier économique,
- Protection et valorisation du potentiel agricole et naturel.
- Une nouvelle gouvernance est également fortement conseillée par l'État afin que puisse s'exprimer le partenariat entre les différents acteurs
- C'est dans ce contexte que l'évolution de la DTA concourt à la mise en œuvre du projet « Plaine Saint-Exupéry » qui devra être articulé avec d'autres actions à la charge des collectivités territoriales compétentes.

2-2 Orientations et prescriptions modifiées.

La modification proposée actualise et apporte des précisions sur les objectifs de « l'Espace Interdépartemental Saint-Exupéry » dans le projet de développement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

2.2.1 Démographie et habitat.

Les prescriptions en matière d'habitat et de démographie bloquent le développement urbain en direction de l'aéroport. Ces limites d'extension urbaines mettent en avant l'enjeu d'optimisation des capacités foncières en lien avec les SCOT. La limitation des « capacités d'accueil de population » actualise la prescription au regard des SCOT approuvés sur le territoire depuis 2007.

Ainsi à travers le renforcement des tissus urbains déjà constitués, l'évolution démographique, tout en restant limitée, est portée globalement sur 17 des 20 communes de 66 000 à 68 000 habitants d'ici l'horizon 2030. La répartition de cet accroissement de population entre les communes se fera dans le cadre d'un suivi arbitré entre l'Etat et les quatre SCOT concernés.

2.2.2 Equipements d'envergure métropolitaine.

Les objectifs et les fondements de la modification de la DTA relaient l'objectif d'une montée en puissance de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry dans sa dimension de hub, à la fois pour les voyageurs et pour le fret.

La modification de la DTA offre également l'occasion de garantir la possibilité de réaliser et de déterminer les modalités d'accueil de projets, en liaison avec les potentialités d'évolution de la plate-forme multimodale de Lyon Saint-Exupéry.

Le projet « Plaine Saint-Exupéry » a mis en exergue l'opportunité d'établir des orientations partagées entre l'État, Aéroport de Lyon et les acteurs locaux sur les perspectives d'évolution de la plate-forme à court, moyen et long termes. Les déterminants fondamentaux de ce schéma visent à optimiser en priorité les pistes existantes, qui permettent de soutenir un trafic de 18 millions de passagers annuels, puis, si nécessaire, d'investir la ZAD à l'Ouest par la réalisation d'une 3^{ème}, voire d'une 4^{ème} piste, dans le contexte d'une montée en puissance forte du trafic aérien.

Les prescriptions modifiées concernant les équipements d'intermodalité prennent en compte plusieurs sites potentiels dans la métropole lyonnaise pour l'accueil, le développement et l'adaptation des chantiers de transport combiné, ferroviaires et fluviaux. Sont également prises en compte des plates-formes de ferroutage du pôle métropolitain.

L'avancement des réflexions sur les grands projets d'infrastructures, la révision du schéma de cohérence logistique de la région urbaine de Lyon depuis 2011, et l'élaboration du projet « Plaine Saint-Exupéry » de 2011 à 2013, ont donné une nouvelle impulsion à cette problématique, notamment la reconnaissance, au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise, de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry comme territoire d'accueil privilégié des grands équipements d'intermodalité rail-route, avec un enjeu de complémentarité et de synergie entre ces équipements.

Deux sites se distinguent pour accueillir ces équipements, la Plaine d'Heyrieux pour l'accueil d'un **équipement de type autoroute ferroviaire** et l'extrémité sud de la plate-forme aéroportuaire, pour accueillir l'ensemble des équipements, dont un **terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit connecté au Lyon-Turin**.

2.2.3 Urbanisme à vocation économique.

La **dynamique et la diversité économiques** de l'aire métropolitaine lyonnaise sont constatées et il est souligné l'essor du secteur tertiaire et du service aux entreprises, le maintien d'un tissu industriel important, la situation privilégiée pour le développement de la fonction logistique et l'enjeu d'une montée en puissance des fonctions métropolitaines.

L'affirmation de **pôles d'excellence**, dont la fonction logistique et le développement des fonctions supérieures, sont reconnus comme des axes forts pour conforter le positionnement européen de la métropole.

Le projet « Plaine Saint-Exupéry » et la révision du schéma de cohérence logistique de la Région urbaine de Lyon, ont permis de préciser les enjeux fondamentaux de la DTA sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry.

Quatre axes principaux ont été affirmés pour le développement économique :

- la reconnaissance du **positionnement clef de l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry**,
- son rôle primordial à l'échelle métropolitaine pour **l'accueil de fonctions logistiques**,
- le maintien des filières en place, et l'accompagnement à la **diversification de secteurs d'activités** pour favoriser leur mise en synergie,
- ainsi que la **maîtrise volontariste de la consommation d'espace**.

L'État et ses partenaires ont fait **le choix d'un accueil maîtrisé de la logistique**, en retenant l'objectif de produire **300 ha d'offre foncière nouvelle** sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry à l'horizon 2030, et cet objectif, quoique significatif car il correspond à 50% de la production foncière logistique de la RUL, affiche néanmoins la volonté de proposer une division par deux du rythme de prélèvement foncier dédié à la logistique observé ces dernières années.

Les prescriptions sont fondées sur la définition d'une **armature hiérarchisée des sites d'accueil économique**, constituée de sites de niveau un, deux et trois.

L'ouverture à l'urbanisation de ces sites est soumise aux conditions préalables de la **maîtrise des fonciers** par la puissance publique et de l'approbation par les acteurs de la **stratégie de développement économique** de la Plaine Saint-Exupéry.

2.2.4 Ressources naturelles et environnementales

L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, positionné entre les agglomérations lyonnaise, nord-iséroise et pontoise, est **l'un des maillons de la couronne verte de l'aire métropolitaine lyonnaise**.

Il comporte des espaces agricoles, naturels et paysagers riches et variés, porteurs d'enjeux environnementaux forts (comme la préservation des ressources en eau) et stratégiques, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, le maintien des corridors et continuités écologiques, la valorisation d'un espace d'entrée de la métropole lyonnaise, la préservation des espèces, habitats et milieux protégés.

Aussi, la modification de DTA **introduit-elle des dispositions spécifiques** aux enjeux de préservation des ressources naturelles sur l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry, en intégrant les dispositions des documents de référence sur la **ressource en eau** approuvés depuis 2007 : SAGE de l'Est Lyonnais, SAGE de la Bourbe, SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse, aussi bien pour les eaux souterraines que superficielles.

En relation avec les réflexions menées dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Écologique, la modification de la DTA consigne une **extension significative de deux coupures vertes** auxquelles est adjoint un « **barreau** » de **liaison** en bordant l'A43. La superficie est portée de 800 à 3200 hectares.

Ces extensions pérennisent la **fonctionnalité environnementale** et empêchent la constitution d'un continuum urbain entre l'Est Lyonnais et l'agglomération nord-iséroise, sans exclure la réalisation des infrastructures de transport qui doivent ménager des continuités écologiques et paysagères.

L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry traduit des objectifs de **protection des poumons verts et des milieux naturels de forte valeur**, ainsi que de mise en réseau des espaces écologiques à travers une trame verte et bleue cohérente.

2.2.5 Couronne agricole

Outre les grandes cultures traditionnelles, la **stratégie de développement économique** repose sur la filière des semences et s'appuie sur des productions à haute valeur ajoutée : cultures maraîchères, plantes à parfum aromatiques et médicinales, ainsi que les pépinières horticoles. La localisation des silos structure les déplacements d'engins agricoles.

Compte-tenu de ces perspectives, il est nécessaire que soit apportée à la profession agricole **une lisibilité spatiale** sur le devenir des secteurs voués à l'accueil des infrastructures, des équipements ou à des implantations d'activités économiques.

Aussi, La Plaine de l'Est et la Plaine d'Heyrieux sont-elles reconnues comme **espaces agricoles d'envergure Métropolitaine**, constitutifs de la couronne verte d'agglomération.

La vocation des espaces agricoles et naturels doit être maintenue, les nouvelles infrastructures de transports et les équipements liés devront s'insérer dans ces espaces en prenant en compte la viabilité économique et fonctionnelle des entités agricoles.

Sur l'ensemble de la couronne verte d'agglomération, la mise en œuvre d'outils de protection sera favorisée afin de maintenir et valoriser des espaces agricoles conséquents d'un seul tenant.

Les SCOT et les documents d'urbanisme intégreront ces éléments et contribueront à déterminer les modalités selon lesquelles ces continuités agricoles seront préservées.

CHAPITRE 3 - Association et élaboration du projet.

Face à la diversité des acteurs, la difficulté de la gouvernance a été au cœur de la démarche, à la fois pour la construction du projet et pour sa mise en œuvre.

3.1 Les acteurs du projet.

Une animation forte a été organisée entre l'ensemble des acteurs en associant un large éventail de partenaires. Deux instances rassemblant plus de 40 structures ont été mises en place en 2011 :

- Une régie locale, instance technique de coproduction et d'information,
- Un comité de pilotage, instance décisionnelle.

La coproduction du projet a été réalisée en associant l'ensemble des collectivités, les structures porteuses de SCOT, les chambres consulaires et l'Etat, et un large éventail de partenaires

3.2 La démarche d'association.

Entre 2011-2012, la construction du projet commun a permis d'entreprendre la démarche et de partager un diagnostic du territoire.

Un "livre blanc" a été élaboré. Il comprend, outre un diagnostic territorial, une analyse du système d'acteurs et une analyse des documents de référence et des outils réglementaires existants. Sur la base de ce travail, des groupes thématiques ont réuni les acteurs sur les questions de logistique et fret, de logement, d'économie, d'agriculture, d'environnement, de déplacement, et sur les problématiques propres de l'aéroport.

En 2012, les orientations stratégiques du projet ont été définies et les acteurs de la «Plaine Saint-Exupéry» ont adopté une posture pragmatique :

- Œuvrer sur un « scénario réalisable », en maillant la construction du projet de territoire avec la structuration du système d'acteurs,

- Éclairer le chemin à prendre pour privilégier un projet dynamique, dans une réflexion prospective avec une vision séquencée du devenir du territoire sur les vingt années à venir,
- Construire une « stratégie guide » et articuler une démarche de planification stratégique basée sur une gouvernance pérenne.

L'année 2013 est l'année de mise en œuvre du projet de modification de la DTA, qui constitue une condition impérative à la réalisation du projet de la « Plaine Saint-Exupéry ».

Les DDT du Rhône et de l'Isère pilotent cette modification en y associant les différents acteurs concernés ; ce travail s'appuie sur la Stratégie-guide de la « Plaine Saint-Exupéry », sur un travail de concertation précisé par les contributions apportées par les quatre SCOT en mars 2013, et sur de nombreux entretiens auprès des collectivités et autres acteurs de l'aménagement.

Une première réflexion de travail a été soumise pour avis, en avril 2013, à l'ensemble des acteurs de la Plaine Saint-Exupéry. Les avis rendus ont permis de consolider le socle de la modification. Parallèlement, a été engagée la rédaction du rapport de présentation de la modification de la DTA.

Le comité de pilotage du 17/09/2013 a permis de présenter aux élus le projet de modification de la DTA dans une version consolidée.

Ce projet a été soumis à la consultation officielle des personnes publiques associées, pendant une durée de trois mois, puis mis à l'enquête publique du 15/01 au 17/02/2014.

CHAPITRE 4 - Organisation et déroulement de l'enquête

4.1. Désignation de la commission d'enquête

A la demande de Mr le Préfet de la Région Rhône Alpes, Mr le Président du Tribunal Administratif de Lyon a désigné, par décision N°E13000421/69 du 15 novembre 2013 la commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

- Président : Monsieur Serge Alexis

- Membres titulaires : Mme Anne Mitault
Mme Françoise Chardigny
Mr Claude Brand
Mr Bernard Pavier

- Membres suppléants : Mme Christiane Cousin
Mr Régis Maire

4.2. Arrêté portant ouverture de l'enquête

L'enquête a été prescrite par un arrêté inter-préfectoral d'ouverture en date du 3 décembre 2013 et cosigné par :

- Mr le Préfet de la région Rhône Alpes, préfet du Rhône,
- Mr le Préfet de l'Isère,
- Mr le Préfet de l'Ain.

Cet arrêté précise :

- Le cadre juridique de l'enquête,
- L'objet et la durée de l'enquête : Enquête portant sur le projet de modification de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise sur les 20 communes de l'espace interdépartemental Saint Exupéry et devant se dérouler du 15 janvier 2014 au 17 février 2014 inclus,

- Les lieux ainsi que les coordonnées du site internet où pourra être consulté du dossier pendant toute la durée de l'enquête,
- La composition de la commission d'enquête avec nom et qualités de ses membres,
- Les dates, heures et lieux des permanences :

LIEU	DATE	HORAIRES
Balan, 1 place de la mairie 01360	Mercredi 15 janvier	10h-12h
	Mercredi 12 février	14h-17h
Nievroz, 34 rue Benoit-Bressat 01120	Jeudi 30 janvier	8h30-11h30
	Lundi 17 février	8h30-11h30
Thil, 340 rue de la mairie 01120	Samedi 25 janvier	9h-12h
	Jeudi 13 février	13h30-16h15
Bonnesfamilie, 473, route des Etangs 38090	Jeudi 23 janvier	14h-17h30
	Samedi 1er février	9h-12h
Diémoz, Place Henri- Bousson 38790	Jeudi 30 janvier	8h-11h
	Mardi 11 février	15h-18h
Grenay, 1 Grande Place 38540	Vendredi 17 janvier	16h-18h45
	Vendredi 14 février	16h-18h45
Heyrieux, Place Paul Doumer .BP 28 38540	Lundi 27 janvier	8h30-11h30
	Mardi 4 février	14h30-17h
Janneyrias, 30, route de Crémieu 38290	Mercredi 22 janvier	14h-17h
	Jeudi 6 février	16h-19h
Saint-Quentin-Fallavier Annexe de la mairie Place altenmitlau 38295	Lundi 20 janvier	9h-12h
	Lundi 10 février	14h-17h
Satolas et Bonce, 169, allée des Platanes 38290	Mardi 21 janvier	15h-18h
	Samedi 8 février	8h30-11h30
Villette d'Anthon, 14 rue des Tilleuls 38290	Vendredi 24 janvier	14h-17h
	Mercredi 5 février	8h30-11h30

Colombier-Saugnieu, 14, rue de la mairie 69124	Mardi 21 janvier	15h-18h
	Vendredi 7 février	9h-12h
Genas, Place du Général de Gaulle BP 206 69741	Samedi 18 janvier	9h-12h
	Samedi 1er février	9h-12h
Communauté urbaine de Lyon, 20, rue du lac, BP31 03 69399 Lyon cedex	Vendredi 24 janvier	13h-16h
	Lundi 17 février	10h-13h
Jonage, Place du Général de Gaulle BP 10 69881	Vendredi 31 janvier	9h30-12h30
	Vendredi 14 février	14h-17h
Jons, Route de Lyon 69330	Mercredi 22 janvier	14h30-17h30
	Lundi 10 février	9h30-11h30
Meyzieu, Place de l'Europe BP 122 69883	Mardi 28 janvier	9h-12h
	Jeudi 6 février	14h-17h
Pusignan, Place Schonwald BP 19 69891	Mercredi 29 janvier	14h - 17h
	Jeudi 13 février	9h - 12 h
Saint-Bonnet-de-Mure, 34 avenue de l'Hôtel de ville 69720	Lundi 27 janvier	16h-19h
	Mercredi 12 février	9h-12h
Saint-Laurent-de-Mure, 2, route d'Heyrieux BP17 69720	Lundi 20 janvier	9h-12h
	Mercredi 5 février	14h-30-17h30
Saint-Pierre-de-Chandieu' 5-7 rue Emile Vernay BP4 69780	Jeudi 16 janvier	9h-12h
	Mardi 11 février	15h-18h

- Le siège de l'enquête : la mairie de Genas,
- Les modalités d'information du public (cf.4.5 ci-dessous),
- Les modalités de mise à disposition du public, du dossier et des registres,
- Les modalités de clôture de l'enquête et de mise à disposition du public du rapport de la commission.

4.3. Composition du dossier d'enquête.

Un exemplaire du dossier soumis à l'enquête a été remis à chaque membre de la commission d'enquête.

Il comprend les pièces suivantes :

- Document 1/5 (5 pages) : l'arrêté inter-préfectoral du 3 décembre 2013 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique,
- Document 2/5 (198 pages) : un rapport de présentation intitulé « Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise : modification sur l'Espace interdépartemental Saint Exupéry »,
- Document 3/5 (8 pages) : un fascicule intitulé « orientations et prescriptions modifiées,
- Document 4/5 (1 page) : un erratum émis par Mr le Préfet de la Région Rhône Alpes
- Document 5/5 : le courrier de consultation du 1^{er} octobre 2013 et les avis listés ci-dessous rendus dans les délais résultant de cette consultation :
 - o Aéroports de Lyon,
 - o Association contre l'Extension des Nuisances de l'Aéroport de Saint-Exupéry,
 - o Chambres d'agriculture de l'Ain, de l'Isère, de la Loire, du Rhône (avis commun),
 - o Chambre de commerce et d'industrie de Lyon,
 - o Chambre de commerce et d'industrie de l'Ain,
 - o Chambre de commerce et d'industrie du Nord-Isère,
 - o Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Isère,
 - o Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Rhône,
 - o Chambre de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes,
 - o Communauté d'agglomération Porte de l'Isère,
 - o Communauté d'agglomération du Pays viennois,
 - o Communauté d'agglomération Loire-Forez,
 - o Communauté d'agglomération Saint-Étienne Métropole,
 - o Communauté de communes du Canton de Montluel,

- Communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné,
- Communauté de communes de l'Isle Crémieu,
- Communauté de communes de l'Est lyonnais,
- Communauté de communes des Portes Dauphinoises de Lyon-Saint-Exupéry,
- Communauté de communes de la Région de Condrieu,
- Communauté urbaine de Lyon,
- Conseil de développement Viennagallo,
- Conseil économique, social et environnemental Rhône-Alpes,
- Conseil général de l'Ain,
- Conseil général de l'Isère,
- Conseil général de la Loire,
- Conseil général du Rhône,
- Conseil régional Rhône-Alpes,
- Fédération Rhône-Alpes de la Protection de la Nature (FRAPNA),
- Mairie de Lyon,
- Mairie de Meyzieu,
- Mairie de Rillieux la Pape,
- Mairie de Saint-Genis-Laval,
- Mairie de Vaulx-en-Velin,
- Mairie de Vénissieux,
- Pôle métropolitain,
- Réseau Ferré de France,
- SAGE de l'Est lyonnais,
- SAGE de la Bourbre,
- Société nationale des chemins de fer,
- Syndicat d'Études et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise,
- Syndicat de l'Ouest Lyonnais,
- Syndicat mixte du SCOT Bugey Côtière Plaine de l'Ain,
- Syndicat mixte du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné,
- Syndicat mixte du SCOT du Beaujolais,
- Syndicat mixte du SCOT du Sud-Loire,
- Syndicat mixte du SCOT Nord-Isère,
- Syndicat mixte du SCOT Val de Saône-Dombes.

Avis de la commission sur les avis rendus suite à la consultation du 1 octobre 2013

La commission rappelle que 125 organismes et collectivités ont été consultés sur le projet de modification de la Directive Territoriale d'Aménagement.

49 réponses ont été adressées dans les délais légaux.

Parmi les avis reçus, 7 sont expressément affichés comme étant défavorables au projet, en particulier l'avis commun des chambres d'agriculture du Rhône, de l'Ain, de l'Isère et de la Loire.

Conformément aux dispositions de l'article L 113-2 du code de l'urbanisme, les avis des personnes consultées qui n'ont pas répondu dans les délais prévus sont réputés favorables, soit 76 avis réputés favorables.

La très grande majorité des avis (exprimés ou non) apparait donc comme étant favorable à la modification proposée.

Toutefois, la commission souligne que de nombreux avis favorables sont assortis de réserves ou d'observations qui devront être soigneusement étudiées par le maître d'ouvrage.

4.4. Préparation de l'enquête

4.4.1. Information et concertation avec le public avant le début de l'enquête :

Si le projet de modification de la DTA sur l'espace de Saint Exupéry est le résultat d'une concertation importante avec les acteurs institutionnels et les collectivités locales (voir 3.2 ci-dessus), aucune démarche d'information ou de concertation avec le public n'a été engagée.

4.4.2. Réunions et visites de la commission.

- avec la DDT du Rhône :

- le 28 novembre 2013 (Mr E. Sbrava et Mme M. Assemat),
- le 20 décembre 2013 (Mrs J.L. Monet, E. Sbrava et Mme M. Assemat),
- le 9 janvier 2014 (Mr E. Sbrava et Mme M. Assemat),
- le 3 février 2014 (Mr E. Sbrava et Mme M. Assemat),
- le 6 février 2014 signature des nouveaux registres,
- le 14 février 2014 (Mr E. Sbrava et Mme M. Assemat),
- le 20 février 2014 en marge de la réunion de la commission d'enquête,
- le 28 février 2014 en marge de la réunion de la commission d'enquête,
- le 5 mars 2014 remise du PV de synthèse,
- le 19 mars 2014 récupération des courriers retrouvés après la clôture de l'enquête.

- avec Mr le président de la CAPI :

- Le 14 février 2014 (Mr Alain Cottalorda Président de la CAPI).

- avec Mr le Président de la CCEL :

- Le 20 février 2014 (Mr Jean Pierre Jourdain Président et maire de Saint Bonnet de Mure, et Mr Emanuel Giraud)

- avec La Chambre d'agriculture du Rhône :

- Le 3 février 2014 (Mr Joseph Giroud, Président de la Chambre d'agriculture de Rhône, accompagné de Mr Peillet et de Mme Lauquetin).

- avec le **Pôle Métropolitain** :

-le 18 février 2014 (Mr Philippe Prud'Homme Directeur Général).

- avec **Mr Michel Forissier** (1er Vice président du Conseil Général du Rhône, maire de Meyzieu et Président du SAGE de l'Est Lyonnais) :

- le 6 mars 2014

- avec **Mr le préfet de la région Rhône Alpes** :

-le 7 mars 2014

4.5. Publicité et information du public

4.5.1. Publicité légale :

- Première parution :

- **Le Progrès** (Dombes -Côtières de L'Ain, Ain-Bourg-Bresse val de Saône Nord, Oyonnax -Léman Bugey- Bas Bugey du 30 décembre 2013,

- **La voix de l'Ain** du 27 décembre,

- **Le Dauphiné Libéré** du 30 décembre 2013,

- **Les affiches de Grenoble et du Dauphiné** du 27 décembre 2013,

- **Le Progrès** (Rhône) du 30 décembre 2013,

- **Le Tout Lyon** du 21 décembre 2013.

- Deuxième parution :

- **Le Progrès** (Dombes -Côtières de L'Ain, Ain-Bourg-Bresse val de Saône Nord, Oyonnax -Léman Bugey- Bas Bugey du 15 janvier 2014,

- **La voix de l'Ain** du 17 janvier 2014,

- **Le Dauphiné Libéré** du 15 janvier 2014,

- **Les affiches de Grenoble et du Dauphiné** du 17 janvier 2014,

- **Le Progrès** (Rhône) du 15 janvier 2014,

- **Le Tout Lyon** du 18 janvier 2014.

Les copies de ces publicités figurent en annexe au présent rapport

4.5.2. Affichage :

L'affichage réglementaire (Format, couleur et texte de l'affiche) n'a fait l'objet d'aucune remarque de la part de la commission d'enquête. Cet affichage a été mis en place sur tous les lieux d'enquête fixés dans l'arrêté d'ouverture, à savoir dans les 20 communes de l'espace Saint Exupéry, ainsi qu'au siège de la Communauté Urbaine de Lyon.

Le début d'affichage s'étale du 16 décembre au 31 décembre selon la commune, la clôture est certifiée jusqu'au dernier jour de l'enquête, le 17 février.

Lors de leurs permanences les commissaires enquêteur se sont assurés de l'existence de ces affiches et de leur parfaite lisibilité. Ils n'ont constaté aucune défaillance.

Les certificats d'affichages ont été adressés, par les autorités chargées de leur mise en place, au maître d'ouvrage de l'enquête qui en a transmis la liste et les dates de début et de fin d'affichage au président de la commission.

La commission a vérifié que les délais légaux d'affichage avaient bien tous été respectés.

4.5.3. Autres formes de publicité :

Les communes ont été invitées par le maître d'ouvrage à relayer l'information sur l'enquête publique.

Cette recommandation a été inégalement suivie :

- 11 communes sur 20 ont déclaré avoir engagé au moins une action de communication spécifique pour relayer cette information (6 sur leur site internet, 5 sur les panneaux lumineux de la commune, 3 par des courriers à leurs administrés, 2 par des articles dans la presse).

- 9 communes n'ont pas répondu à l'enquête ou n'ont rien fait.

4.6. Procédure en fin d'enquête.

4.6.1. Récupération, clôture des registres, récupération des certificats d'affichage.

Les registres ont été collectés dès la fin de l'enquête par le maître d'ouvrage auprès des mairies des lieux où ils avaient été mis à disposition du public.

L'enquête s'étant terminée le 17 février, les registres et les courriers adressés au président de la commission au siège de l'enquête ont été remis le 18 février à la commission lors d'une réunion à la DDT le 20 février.

L'enquête a été réputée close le 20 février.

Le 17 Mars le maître d'ouvrage informait le président de la commission d'enquête que des courriers qui lui avaient été adressés avaient été retrouvés au siège de l'enquête après la clôture de cette dernière.

Le 19 mars ces courriers étaient transmis et analysés (sur 28 courriers, 2 ont été jugés irrecevables car datés postérieurement à la clôture de l'enquête, 5 se sont avérés être des copies de courriers déjà enregistrés et 21 ont donc été considérés comme recevables)

Un courrier a été adressé à Mr le Préfet de Région, avec copie à Mr le Président du tribunal Administratif, pour l'informer de l'incident et de la procédure retenue pour les prendre en compte.

4.6.2. Courriers adressés au président de la commission au cours de l'enquête.

Les courriers adressés au président de la commission d'enquête l'ont été au siège de l'enquête conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête. Ils étaient au nombre de 11 à la clôture initiale de cette dernière.

Suite à l'incident relaté au 4.6.1, 21 courriers supplémentaires ont été pris en compte sur les 28 retrouvés par la mairie de Genas ce qui porte à 32 le nombre total de courriers adressés au président de la commission.

4.6.3. Personnes reçues lors des permanences.

Sur l'ensemble des permanences, 158 personnes ont été reçues par les commissaires enquêteurs :

LIEU	DATE	Nombre de personnes reçues
Balan,	Mercredi 15 janvier	1
	Mercredi 12 février	1
Nievroz,	Jeudi 30 janvier	2
	Lundi 17 février	2
Thil,	Samedi 25 janvier	2
	Jeudi 13 février	3
Bonnefamille,	Jeudi 23 janvier	1
	Samedi 1er février	3
Diémoz,	Jeudi 30 janvier	0
	Mardi 11 février	0
Grenay,	Vendredi 17 janvier	3
	Vendredi 14 février	12
Heyrieux,	Lundi 27 janvier	14
	Mardi 4 février	9
Janneyrias,	Mercredi 22 janvier	1
	Jeudi 6 février	1
Saint-Quentin-Fallavier	Lundi 20 janvier	0
	Lundi 10 février	0
Satolas et Bonce,	Mardi 21 janvier	4
	Samedi 8 février	6
Villette d'Anthon,	Vendredi 24 janvier	0
	Mercredi 5 février	0
Colombier-Saugnieu,	Mardi 21 janvier	1
	Vendredi 7 février	1

LIEU	DATE	Nombre de personnes reçues
Genas,	Samedi 18 janvier	3
	Samedi 1er février	10
Communauté urbaine de Lyon,	Vendredi 24 janvier	0
	Lundi 17 février	1
Jonage,	Vendredi 31 janvier	13
	Vendredi 14 février	4
Jons,	Mercredi 22 janvier	0
	Lundi 10 février	0
Meyzieu,	Mardi 28 janvier	0
	Jeudi 6 février	5
Pusignan,	Mercredi 29 janvier	1
	Jeudi 13 février	3
Saint-Bonnet-de-Mure,	Lundi 27 janvier	4
	Mercredi 12 février	23
Saint-Laurent-de-Mure,	Lundi 20 janvier	2
	Mercredi 5 février	11
Saint-Pierre-de-Chandieu'	Jeudi 16 janvier	2
	Mardi 11 février	9

Total 158

4.6.4. Préparation et transmission de la synthèse des observations au Maître d'ouvrage:

Le procès-verbal de synthèse relatif à l'enquête a été élaboré à partir des observations recueillies dans les registres et les courriers adressés au président de la commission transmis le 20 février 2014

Il comprend outre une note de synthèse de 10 pages, un récapitulatif des 639 observations recueillies avec pour chacune d'entre elles un résumé et un classement par rapport à des thèmes.

Le procès-verbal a été remis au maître d'ouvrage du projet, la DDT du Rhône le 5 mars 2014.

Compte tenu de l'incident noté au 4.6.1, un procès-verbal complémentaire a été établi et remis au maître d'ouvrage le 24 mars 2014 ; il fait état de 21 observations supplémentaires, ce qui porte le nombre total d'observations recueillies au cours de l'enquête à 660.

4.6.5. Réception du mémoire en réponse de Monsieur le Préfet de la Région Rhône Alpes :

Outre l'accusé de réception remis le 5 mars, une réponse plus complète du maître d'ouvrage a été adressée au président de la commission d'enquête, sous la forme d'un courrier signé de Mr le Préfet de la Région Rhône Alpes le 11 mars 2014 et reçu le 14 mars.

Ce courrier était accompagné d'un mémoire en réponse de 16 pages.

Le procès-verbal complémentaire a fait l'objet d'un accusé de réception lors de sa remise au maître d'ouvrage le 24 mars.

CHAPITRE 5 - Inventaire et analyse des observations recueillies.

5.1 Observations recueillies

Les 660 observations, recueillies sur les registres déposés dans les différents lieux d'enquête ou adressées par courriers au président de la commission, ont fait l'objet d'un récapitulatif dans lequel chacune d'entre elles est résumée et rattachée à un ou plusieurs thèmes.

Ce récapitulatif est un des éléments du PV de synthèse et de son complément décrit au chapitre 4.6.4.précédent. Ces éléments du PV de synthèse figurent en pièce jointe au présent rapport.

5.2 Avis de la commission d'enquête

L'avis de la commission se décline suivant les thèmes retenus. Il répond aux observations exprimées par le public et intègre les avis des personnes publiques associées joints au dossier.

5.2.1 - Sur le sentiment général qui ressort des observations exprimées (thème « projet »)

Deux éléments essentiels ressortent de l'analyse de ces observations :

- **Une grande confusion** apparaît sur l'objet même de l'enquête, entre la DTA approuvée en 2007, les modifications proposées de cette dernière, et tel ou tel aménagement particulier, comme par exemple l'extension envisagée de l'aéroport.

Cette confusion a sans doute plusieurs causes, dont une compréhension approximative du dossier sur laquelle on sera amené à revenir dans le cadre de la thématique « enquête publique », mais aussi la volonté pour certains de répondre à une autre question que celle posée, afin de revenir sur des sujets sur lesquels ils estiment ne pas avoir été entendus.

Ces derniers semblent d'ailleurs avoir été encouragés dans cette démarche par certaines associations ou élus.

- **Un avis très majoritairement défavorable**, mais qui reste toutefois difficile à cibler sur la modification de la DTA compte tenu de la confusion précédemment décrite.

L'essentiel des justifications de ces avis négatifs font état des nuisances, et de la dégradation du cadre de vie, inhérente à la nature des activités présentes et à venir sur ce territoire.

Bien que ce sentiment puisse venir en partie de l'inquiétude naturelle de chacun face la perspective d'une remise en cause de son environnement. (Défense du caractère rural de son village comme à Satolas et Bonce) il est indéniable que les nuisances perçues des installations existantes, aéroport bien sûr mais aussi activités logistiques avec la multiplication des entrepôts et l'arrivée de flux de camions est de nature à faire naître de légitimes inquiétudes.

5.2.2 - Sur l'enquête publique.

5.2.2.1 - le dossier :

Certaines observations relèvent quelques erreurs mineures (comme par exemple la référence à la loi 2010.788 du 12 juillet 2010, qui est citée en haut de la page 15 comme étant la loi 2012.788, la référence étant correcte dans le reste du texte).

D'autres considèrent que le dossier soumis à l'enquête est imprécis, non digne d'une enquête publique, avec des plans peu clairs.

Avis de la commission

La commission d'enquête juge que le rapport de présentation, très complet et explicite sur le plan du texte, présente des insuffisances en matière d'illustration cartographique. On ne trouve notamment pas de carte qui permette de situer des éléments pourtant cités dans le texte (par exemple telle route qui constitue une limite d'urbanisation).

Les schémas sont pour certains inexploitables de par leur taille (Ex : les schémas sur les modélisations des pollutions sur l'agglomération Lyonnaise p 90 et 91 du dossier) ou par leur légende elle-même illisible (Ex : recouvrements des quatre SCOT de l'EIM Lyon- Saint Exupéry p 63 et 64 et les études des secteurs agricole sous pression sur le territoire de la plaine de Saint Exupéry p 154).

La commission juge par ailleurs regrettable l'absence dans le dossier soumis à l'enquête d'un « résumé non technique » de quelques pages, qui aurait permis au public qui n'a pas forcément le temps d'approfondir un dossier de 200 pages de percevoir clairement l'objet de l'enquête.

Cette absence peut expliquer en partie la confusion notée au point 5.2.1 précédent

5.2.2.2 - la période d'enquête et sa durée.

Des remarques portent sur le choix de la période de l'enquête, juste avant une élection.
Des observations portent sur la durée de l'enquête, que certains trouvent trop courte.

Avis de la commission

La commission considère que cette période n'a pas été de nature à altérer le déroulement de l'enquête, sauf à considérer que le manque d'implication de certains élus communaux, cité dans quelques observations, soit le résultat d'une réserve prudente de leur part. Et à l'inverse que la position clairement affichée de certains autres n'ait eu pour objet que de manifester un soutien appuyé à une majorité de leur population.

La commission ne peut que faire remarquer que l'autorité organisatrice de l'enquête a respecté strictement la durée réglementaire imposée par la loi. La commission n'a pas estimé nécessaire de demander une prolongation, n'ayant pas d'éléments à faire valoir pour la justifier.

5.2.2.3 - La communication sur l'enquête publique

La communication sur l'enquête a été jugée insuffisante par certains.
Quelques communes ont relayé cette information sur leur site internet, sur les panneaux lumineux communaux, par un article de presse, voire par une lettre à tous les habitants comme à Satolas et Bonce.

Le maître d'ouvrage a de son côté informé de la possibilité d'accéder au dossier par internet, sur un site dont les coordonnées étaient précisées dans l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête.

Avis de la commission

Sur le plan légal la commission considère que le dispositif réglementaire de publicité a été strictement respecté (affichage dans la presse, affichage dans les communes vérifié par les commissaires enquêteurs lors de leurs permanence et certifié par les maires).

La commission regrette toutefois que le site internet de l'Etat, qui présente la DTA de l'aire Métropolitaine et qui est le premier site trouvé pour celui qui interroge sur cet objet, ne fasse aucune mention de l'enquête engagée en renvoyant sur le site du dossier.

5.2.2.4 - La qualification de l'objet soumis à l'enquête (modification ou révision de la DTA ?)

Deux intervenants dans le cadre de l'enquête ont soulevé le problème de l'objet du projet qui devrait, selon eux, être qualifié de « révision » et non de « modification », induisant de ce fait un changement de statut de la DTA qui deviendrait directive territoriale d'aménagement et de développement durable, et qui serait de ce fait, contrairement à la DTA de 2007, non opposable.

Avis de la commission

La commission observe :

- *que le projet soumis à l'enquête porte sur un territoire spécifique celui de l'espace inter départemental de Saint Exupéry qui est identifié dans la DTA de l'aire Métropolitaine Lyonnaise. (Ce territoire comprend 20 communes sur les 382 que compte la DTA)*
- *que le projet soumis à l'enquête ne porte aucunement atteinte à l'économie générale de la DTA validée en 2007.*

La commission considère en conséquence qu'il s'agit bien d'une procédure de modification et non d'une révision et qu'il n'y a pas lieu de changer le statut de la DTA qui doit rester opposable.

5.2.3 - Sur l'aéroport

Un grand nombre d'interventions et d'observations recueillies pendant l'enquête concernaient l'aéroport de Saint Exupéry.

L'appellation « modification sur l'espace interdépartemental Saint Exupéry » figurant sur le dossier mis à disposition du public pendant l'enquête a parfois été ressentie comme l'expression d'un rôle majeur de l'aéroport dans le projet de modification de la DTA.

Les intervenants font état de nuisances actuelles déjà fortes dont ils demandent l'arrêt. Des craintes sont également exprimées concernant un agrandissement des équipements aéroportuaires.

Certaines associations de défense des riverains ont contribué à entretenir dans le public l'idée selon laquelle le projet de modification de la DTA soumis à la présente enquête entérinerait la création de nouvelles pistes.

La commission a relevé les très nombreux doutes exprimés par le public quant à la justification d'une éventuelle extension de l'aéroport de Saint Exupéry.

La création de deux pistes supplémentaires apparaît totalement démesurée et injustifiée à la plupart des intervenants, au regard du trafic que connaît l'aéroport de Lyon Saint Exupéry. Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse du 11 mars 2014 a rappelé que « la priorité d'action demeure l'optimisation des pistes existantes à l'Est, ..., pouvant supporter un trafic annuel de 18/20 millions de passagers ».

Le trafic actuel compte environ 8 millions de passagers.

Avis de la commission

La commission rappelle que la modification de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise n'a aucunement vocation à entériner la création de deux pistes supplémentaires, dont l'éventualité figurait déjà dans la DTA de 2007. Les observations reçues sur ce thème ne sont donc pas recevables.

Pour autant la commission d'enquête a bien noté l'inquiétude manifestée par les riverains de l'aéroport et demande que ces observations soient remontées au gestionnaire de cette installation.

Par ailleurs, la commission fait remarquer que l'obsolescence des données concernant les perspectives de développement de l'aéroport de Saint Exupéry, sans remise à jour depuis l'étude de 1999, et sans justification actualisée, pourrait être de nature à nuire à la crédibilité des ambitions affichées pour l'ensemble des autres aménagements envisagés sur le territoire.

5.2.4 - Sur la Métropole

D'une manière générale, la population de la Plaine St Exupéry exprime le sentiment d'être défavorisée, voire sacrifiée, par rapport au reste de la région lyonnaise qui lui paraît exemptée de toute contrainte de développement économique pouvant induire des atteintes à la qualité de vie.

De nombreuses observations font état d'un déséquilibre du développement de l'agglomération lyonnaise, avec l'implantation de nombreux équipements sources de nuisances à l'est, alors que l'ouest semble préservé.

La commission constate qu'une large majorité du public ayant participé à l'enquête ne se sent pas solidaire de la métropole et en rejette même l'idée.

Le public s'étonne entre autre qu'aient été consultées dans le cadre de ce dossier des collectivités, telles Saint Etienne, qui ne sont pas incluses dans le périmètre de l'espace inter départemental de Saint Exupéry alors même que certaines communes immédiatement limitrophes du projet ne l'ont pas été (Dagneux par exemple).

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse du 11 mars 2014 souligne que « la place particulière de l'espace Saint Exupéry au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise est liée à son

fort potentiel » mais précise que « la vision du développement économique de ce territoire n'est pas issue d'une réflexion focalisée sur la plaine Saint Exupéry, mais s'inscrit dans une stratégie à l'échelle de l'aire métropolitaine ».

La commission ne se prononce pas sur le fait que le territoire de l'est lyonnais soit ou non défavorisé par rapport au reste de l'agglomération Lyonnaise, mais témoigne qu'il est ainsi perçu par ses habitants et qu'il serait important que les autorités prennent en considération ce ressenti.

Le contenu du dossier de présentation de la modification de la DTA, portant exclusivement sur le territoire de l'est lyonnais et exposant les possibilités d'équipements et de développement économique qui y sont envisagés, participe peut être à cette vision tronquée et déséquilibrée de l'aménagement du territoire de la métropole.

Avis de la commission

La commission considère que si la métropole doit bien se construire sur la base de projets et d'ambitions, elle ne peut se faire sans l'adhésion de ses habitants.

Il est donc primordial que ces derniers aient le sentiment d'être écoutés, soient majoritairement convaincus que les évolutions envisagées sont justifiées, et surtout que les populations soient traitées de façon équitable

La commission invite le maître d'ouvrage à renforcer la communication et son travail d'explication en élargissant sa présentation des équipements prévus sur la Plaine de Saint Exupéry au regard des projets de développement économique de l'ensemble du territoire métropolitain.

5.2.5 - Sur les routes et le trafic routier

Environ trente observations évoquent le problème du trafic routier et de son augmentation (notamment du fait du développement de l'activité logistique) et de la nécessaire adaptation des voiries à ce phénomène.

- Les voiries sont d'ores et déjà inadaptées au trafic des poids lourds qui y circulent (Satolas Bonce n°43 et 65),
- Les réseaux routiers doivent être pensés avant les extensions notamment de la zone de Chesnes (Satolas et Bonce n°36),
- Les voiries nouvelles ne doivent pas aggraver le morcellement de l'espace agricole,
- Des demandes particulières sont formulées pour la déviation de certains villages (Colombier Saugnieu, prolongation de la déviation de la Verpillière, contournement de Saint Laurent de Mure, ...).

- Les avis sont partagés sur le développement de nouveaux échangeurs (A43 entre autre) et la gratuité de l'autoroute. Les uns y voient une facilité, voire une nécessité, les autres une façon de générer du trafic indésirable. (Villette d'Anthon n°1, Saint Laurent de Mure/1 n°14 ,28-29 et Saint Laurent de Mure/3 n°30).

Avis de la commission

Bien que particulièrement bien desservi par un réseau routier et autoroutier, le territoire n'en n'est pas moins susceptible de saturation. Cette dernière est déjà perceptible, notamment avec l'afflux de véhicules poids lourds.

La commission considère qu'il aurait été souhaitable de disposer d'une étude prospective sur l'évolution des trafics, distinguant les différents flux de circulations (transit, échange et interne) et prévoyant l'architecture de voiries nécessaires pour les satisfaire.

Cette étude, en précisant les compléments d'infrastructures à mettre en place, permettrait entre autres de répondre aux agriculteurs qui ont besoin de perspectives pour gérer leur activité et qui redoutent, en plus des amputations de superficie, le fractionnement de leurs terres par ces nouvelles infrastructures.

L'étude serait à même également d'éclairer la réponse à donner aux demandes de créations de nouveaux échangeurs sur les autoroutes existantes, vus par les uns comme une facilité, voire une nécessité, et par les autres comme une façon de générer du trafic indésirable.

La commission a noté que dans son mémoire en réponse au PV de synthèse le maître d'ouvrage a signalé qu'une étude était engagée. La commission souligne la nécessité d'une approche globale des problèmes de fluidité de trafic sur le secteur de la plaine de Saint Exupéry afin d'y apporter des réponses concrètes et efficaces.

5.2.6 - Sur les transports en commun.

Les observations qui évoquent les transports en commun déplorent dans l'ensemble leur insuffisance dans les propositions qui sont faites.

Certains considèrent que leur développement serait une juste compensation des nuisances que subit l'est lyonnais.

Avis de la commission

La commission observe quant à elle que si au niveau des prescriptions il existe bien un axe Meyzieu-Pont de Chérucy-Crémieu et une liaison St Exupéry/Agglo-Nord-Isère le développement des transports en commun sur l'axe Agglo-Nord-Isère/Lyon ne fait pas l'objet d'une perspective de développement, alors que la voie ferroviaire existante est saturée. Dans le mémoire en réponse au procès verbal de synthèse, le maître d'ouvrage évoque un doublement de la voie ferrée entre Grenay et Lyon, doublement dont l'usage n'est pas spécifié. Il rappelle par ailleurs que la DTA en elle-même n'a pas compétence directe sur ces sujets qui ne peuvent donc pas faire l'objet de prescriptions.

5.2.7 - Sur l'agriculture.

Le projet de modification de la DTA a fait l'objet d'un avis défavorable des quatre chambres d'agriculture du Rhône, de l'Isère, de l'Ain, et de la Loire, avec comme argument principal l'absence de garanties concernant :

- 1 - l'optimisation de la ressource foncière par la mise en place d'une politique passant par une maîtrise foncière publique et des processus de régulation.
- 2 - La signature du protocole d'engagement par les différents partenaires de la démarche plaine de St Exupéry, avant l'approbation finale de la modification de la DTA.
- 3 - La mise en place du schéma de développement économique partagé, qui doit permettre de hiérarchiser et de phaser l'ouverture à l'urbanisation des sites à vocation économique, en compatibilité avec les enjeux agricoles
- 4 - Le principe de réparation des préjudices collectifs causés à l'activité agricole et de compensation agricole

Par ailleurs trente-huit observations consignées dans les registres d'enquête concernent l'agriculture.

Si un grand nombre d'intervenants considèrent que la prise en compte de l'agriculture n'est qu'un alibi et que les zones de protection agricole sont « une mascarade » pour apporter un vernis de développement durable au projet, d'autres sont plus précis dans leurs jugements et leurs revendications. Ils estiment que le projet:

- remet en cause un juste équilibre entre les bassins de vie et l'agriculture. (200ha supplémentaires de zones agricoles vont disparaître au profit de la logistique sur Satolas et Bonce).
- ne tient pas compte de la nécessité de maintenir sur ce territoire une activité agricole à forte valeur ajoutée, reconnue, qui s'appuie sur des filières génératrices d'emplois. (exemple de la CAD)
- que de nouveaux prélèvements fonciers vont compromettre définitivement l'activité agricole de ce territoire, et qu'il est nécessaire de prévoir entre autres une limitation de l'urbanisation au Nord de Saint Laurent de Mure et l'extension des zones de valorisation agricole renforcée.
- ne garantit pas aux agriculteurs la vision à long terme qui leur est nécessaire pour justifier les investissements indispensables à la pérennisation de leurs entreprises,

Avis de la commission

La commission note que le maître d'ouvrage a manifesté une réelle préoccupation par rapport au maintien de l'activité agricole sur ce territoire, qui s'est traduite par les réflexions et les concertations qu'il a initiées et dans les propositions qu'il a retenues dans le projet.

Dans les réflexions préalables :

- *l'Etat a proposé à ses partenaires d'établir une charte agriculture, territoire et urbanisme sur la plaine de St Exupéry. Ce travail a débouché sur un protocole d'engagements, qui se veut le garant d'une optimisation et d'une moindre consommation du foncier.*
- *l'Etat a initié l'élaboration d'un schéma de développement économique partagé. Ce schéma de développement économique a entre autres pour objectif, la mise en place d'une stratégie de développement hiérarchisant et phasant l'ouverture à l'urbanisation des sites à vocation économique en cohérence avec les enjeux agricoles.*

Dans le projet de modification de la DTA les précisions apportées sur les projets (plateforme aéroportuaire, CFAL, Lyon Turin, ...) tant en termes d'emprises que d'échéances, donnent une meilleure lisibilité aux perspectives foncières agricoles.

Par ailleurs :

- *Les nouveaux prélèvements de terres agricoles, pour les besoins d'urbanisation à vocation économique (280 ha), ont fait l'objet d'arbitrages de la part de l'Etat. Ceux-ci les ont permis de les limiter.*
- *La couronne verte d'agglomération à dominante agricole a été complétée par deux zones de valorisation agricole renforcée sur plus de 2200 ha, permettant la sanctuarisation d'ensembles agricoles, qui complètent et confortent ainsi les protections déjà actées à travers les PENAP, les PAEN et les ZAP.*
- *La maîtrise préalable du foncier par la puissance publique sur les sites de niveau 1 et 2 doit permettre une optimisation des surfaces disponibles allant jusqu'à la réversibilité des aménagements et des constructions.*

La commission estime néanmoins que le besoin de garanties réclamées par le monde agricole reste légitime et pourrait être du moins en partie satisfait:

- *La finalisation et la signature rapide de la charte et du schéma de développement économique partagé serait de nature à apporter au monde agricole un premier engagement, pour lui permettre d'envisager plus sereinement son avenir sur ce territoire.*
- *L'optimisation foncière des zones d'activité économique peut encore être approfondie.*
Voir point 5.3.3 du présent rapport
- *La maîtrise des limites de l'urbanisation pourrait être complétée, comme par exemple au Nord de la commune de Saint Bonnet de Mure.*
- *Un réexamen des demandes de la profession, notamment en matière d'extension des espaces agricoles stratégiques sur la plaine d'Heyrieux-Grenay serait justifié.*
- *Le tracé et les emprises des infrastructures (rail et routes), qui seront indispensables pour satisfaire les besoins de déplacements liés aux développements des activités, mériteraient d'être précisés le plus rapidement possible. Leur connaissance permettrait de stabiliser les espaces agricoles en surface et de mesurer les impacts des effets de coupure éventuels (voir chap. 5.2.5).*
- *Des mesures d'accompagnement pour aider à la reconversion de l'activité agricole sur ce territoire pourraient être proposées en compensation du préjudice subi (à voir avec la profession).*
- *La gestion du foncier sur les espaces réservés aux futurs développements, notamment sur les sites de niveau 1 et 2, est considérée par la commission comme un dispositif pertinent et indispensable.*
Il pourrait toutefois être utilement complété par une gestion de terres agricole incluses dans ces espaces, mais rattachées à des tranches fonctionnelles différées dans le temps.

5.2.8 - Sur l'urbanisme et la vie locale

De nombreux intervenants ont fait état d'inquiétudes concernant la dégradation probable de leur qualité de vie, si le projet soumis à l'enquête était adopté.

Outre les nuisances qu'ils subissent déjà et dont ils redoutent une forte augmentation, ils s'inquiètent de :

- Perte d'une identité « village » ou du caractère rural de leur commune,
- Perte de la tranquillité de certaines communes,
- Risque de dévalorisation de leur capital immobilier si les nuisances environnantes augmentaient (bruit, pollutions diverses, circulation),
- Absence d'aide aux travaux, en particulier travaux d'isolation phonique,
- Impossibilité de procéder à des travaux d'aménagement et d'agrandissement dans les secteurs contraints par la limitation de développement prévue dans la modification de la DTA,
- Quelques observations demandent un assouplissement des contraintes d'urbanisation, y compris les règles du PEB, afin de permettre la densification de zones déjà urbanisées : « Il faut que les communes conservent la possibilité d'accueillir de nouveaux habitants (Heyrieux n°8, 14, Diemoz n°1) ».

La commission rappelle qu'un des objectifs de la modification de la DTA est de limiter la population résidente, sur 17 communes de la Plaine Saint Exupéry, à environ 68 000 habitants à l'horizon 2030. L'accueil de nouvelles populations sera encadré à l'échelle globale des 17 communes et non plus par commune.

Par ailleurs des fronts urbains sont cartographiés bloquant tout développement de l'urbanisation en direction de l'aéroport.

Cette volonté de maîtriser le développement urbain et le nombre de nouveaux habitants vise à limiter l'exposition de populations supplémentaires aux nuisances aéroportuaires (actuelles ou futures).

Avis de la commission :

La commission observe que les villages et les bourgs existants sur l'espace Saint Exupéry et bien sûr leurs habitants ne perçoivent que les contraintes des aménagements proposés. Il conviendrait qu'il y ait aussi un projet pour ces bourgs et villages afin de les accompagner dans leur évolution et leur donner une nouvelle espérance dans la recherche d'une qualité de vie adaptée à leur nouvel environnement.

5.2.9 - Sur l'environnement

L'environnement, dans un sens général, est largement évoqué dans les observations qui relatent une opposition au projet de modification DTA ou au projet de DTA ou encore à l'extension de l'aéroport Saint Exupéry. Sont alors pointés les impacts des aménagements sur le réchauffement climatique (Ex : registre de Thil Obs. n°1) mais aussi sur la santé et l'espérance de vie. Il est aussi relevé que « la préservation de l'environnement avec un juste équilibre entre les bassins de vie, le maintien de l'agriculture et du dynamisme économique... » doit être un objectif qui n'est pas atteint avec la modification de la plaine interdépartementale de Saint Exupéry

Les nuisances actuelles comme à venir (bruit, pollutions atmosphérique, lumineuses et visuelles) corrélées au trafic routier, à l'aéroport (demande réitérée de l'interdiction des vols de nuit), à son agrandissement éventuel comme à l'extension d'une zone logistique comme celle du Parc des Chesnes, sont citées de façon récurrente.

Est pointée, plus précisément mais ponctuellement, l'insuffisance de prise en compte de la dimension environnementale dans le dossier (espaces naturels, eau) ou l'impact sur la faune et la flore. Les coupures vertes indiquées sont par certains considérées comme une mascarade.

La fragilité et la pollution de la nappe phréatique par les trafics de toutes catégories, l'imperméabilisation des sols par l'extension des plateformes de logistiques, font aussi l'objet d'observations.

Des Personnes Publiques Associées consultées comme la Communauté de Communes de la Porte Dauphinoise de Lyon St Exupéry, la FRAPNA Région, les CLE des SAGE de L'Est Lyonnais et de la Bourbre, interrogent quant à la prise en compte du marais de Charvas, dernière zone humide remarquable de l'Est Lyonnais, et de son bassin d'alimentation, déjà impacté par le passage d'une LGV et de l'autoroute A432.

La CLE du SAGE Est soulève le problème de l'implantation d'une zone d'activités sur le périmètre de protection du captage d'eau potable des 4 Chênes.

La CLE du SAGE de la Bourbre remarque que l'extension du parc logistique des Chesnes concerne des secteurs d'inondations potentielles et remontées de nappes.

Le maître d'ouvrage, dans la réponse au procès-verbal de synthèse adressé par la commission d'enquête, souligne que la traduction du projet Plaine Saint Exupéry, dédié stratégiquement à l'accueil d'activités économiques à l'échelle de l'AML, intègre à travers la modification de la DTA la dimension environnementale par l'ajout de prescriptions particulières.

Il est indiqué que les choix de situation des sites de développement économique futurs ont intégré « l'enjeu d'un moindre impact sur les ressources naturelles » et que l'ouverture à l'urbanisation des sites de niveau 1,2,3 devra se faire « selon des conditions d'un développement économe en foncier, d'une qualité environnementale des aménagements et du respect de la ressource en eau ». La vigilance des acteurs du territoire est sollicitée dans

ce sens notamment à travers les SAGE pour ce qui concerne la préservation des ressources en eau.

D'autre part le maître d'ouvrage précise qu'une actualisation des coupures et liaisons vertes de l'ordre de 3200ha a été réalisée à travers ce projet de modification, afin de conforter une meilleure prise en compte de la trame verte et bleue, cela en articulation avec le projet de SRCE actuellement soumis à enquête publique et que cette cohérence sera affinée et finalisée par les services de l'Etat.

Avis de la commission :

- *Il est légitime que la population de ce secteur, soumis à de multiples pressions, manifeste son inquiétude quant à d'éventuelles nuisances supplémentaires, bruit, pollution atmosphérique, car le territoire autour de St Exupéry est marqué par des infrastructures de transport et des grands équipements stratégiques susceptibles d'impacter la qualité de vie des riverains*

La commission d'enquête considère néanmoins que la DTA et la modification soumise à enquête publique ont pour objectif d'encadrer l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux sites logistiques et permettent ainsi d'éviter l'ouverture de tels sites sur d'autres territoires où les impacts (émission de polluants du trafic de desserte) seraient plus importants, en raison de leur éloignement des grands axes et des sites d'intermodalités.

La commission appuie la proposition du dossier « Les exigences environnementales présidant à l'ouverture des zones 1, 2,3 peuvent aussi porter sur la gestion des flux des PL pour en limiter les impacts ».

- *Les enjeux liés à la ressource en eau sont d'autant plus importants que plusieurs développements envisagés (comme la zone des 4 Chênes) se situent dans les couloirs de Meyzieu et d'Heyrieux de la nappe de l'Est lyonnais dans lesquels se trouvent plusieurs captages. Ainsi il est indiqué que l'extension du parc international de Chesnes prendra en compte les périmètres de protection rapprochés des captages.*

La commission prend acte du fait que la modification de la DTA vise à renforcer, en lien avec les 2 SAGE de l'Est lyonnais, la compatibilité des développements urbains avec la disponibilité de la ressource, et l'intégration de la gestion des cycles de l'eau dans les projets, et qu'ainsi ,concernant la zone des 4 Chênes, la préservation des champs captants est une condition à l'ouverture à l'urbanisation.

La commission intègre le fait que les SCOT qui s'imposent aux PLU devront décliner ces orientations comme ils incluent le règlement du SAGE.

- La commission souligne que le marais de Charvas, répertorié comme la dernière zone humide remarquable de l'Est lyonnais et déjà impacté par le passage d'une LGV et de l'autoroute A432, de même que les zones humides de la Bourbre potentiellement concernées par l'extension du parc de Chesnes ainsi que son bassin d'alimentation, ont vocation à être préservés.*

La rédaction de la modification de la DTA doit être renforcée à cet égard et doit faire état de cette nécessité.
- En terme de coupures vertes et de préservation des corridors écologiques, la modification de la DTA prend mieux en compte cet enjeu que ne le faisait la DTA 2007.*

On note néanmoins, même si cela ne relève pas de la DTA, que le fuseau du CFAL Sud impacte la continuité écologique d'intérêt régional Nord Sud, dont la DTA reprend le principe.

La commission relève que l'extension du parc des Chesnes, qui sera précisée à travers les documents d'urbanisme, ne doit pas, d'après le dossier présenté, impacter les corridors écologiques avoisinants.

La commission insiste sur la prise en compte du SRCE par la DTA, particulièrement sur ce secteur qui est en effet essentiel pour la continuité régionale Nord Sud (joignant la Bresse au massif du Vercors en passant par la Dombes, l'Isle Crémieu et le Nord Isère).
- Enfin, la commission propose une meilleure connaissance de la biodiversité dite « ordinaire » sur ce territoire.*

Des relevés ornithologiques qualitatifs comme quantitatifs, réalisés au moyen de collaborations entre spécialistes, gestionnaires et riverains, pourraient être réalisés et analysés au cours du temps.

Les études faune-flore réalisées à l'amont des ouvertures des zones d'activité, des inventaires communaux des structures éco-paysagères que sont les haies par exemple, sont aussi à même de produire des indicateurs d'évaluation de la biodiversité, parmi d'autres indicateurs, dans le cadre d'un observatoire (dont les données seraient accessibles au public via internet) qui pourrait se mettre en place à l'échelle de ce territoire. Cet observatoire aurait vocation à faciliter le suivi et la cohérence des préconisations et prescriptions de la modification de la DTA.

5.2.10 - Sur la concertation et la communication.

La concertation, et plus précisément sa faiblesse, sont mentionnées dans les registres. Cela cible avant tout l'évolution et l'extension éventuelle de l'aéroport et non la modification de la DTA, d'où la demande explicite de réunions publiques dans chaque commune sur l'extension de l'aéroport

Cependant la commune de Satolas souligne le manque de concertation pour ce projet de modification, la commune n'ayant pas été intégrée à la consultation de septembre 2013. De même une pétition de 27 signatures à Meyzieu stipule, entre autres, que « le citoyen est exclu des démarches de réorganisation de son territoire ».

L'information et la communication au public sont, pour certains pétitionnaires, jugées insuffisantes, que ce soit par le biais des élus ou à travers le dossier soumis à enquête publique, qui est considéré comme peu « clair ». Une présentation synthétique aurait facilité une meilleure compréhension (voir observation de la commission sur ce point au 5.2.2.1).

Avis de la commission

Les observations sur la concertation visent plus les projets particuliers que la DTA et sa modification. Pour autant, la commission tient à souligner combien il est important que la concertation soit considérée comme primordiale sur un territoire soumis à une telle évolution.

Sur la communication en général, concernant l'enquête publique, le problème a été évoqué au 5.2.2. La commission considère qu'elle a été insuffisante ou inadaptée au vu du manque de connaissance qu'avait le public des différentes problématiques abordées.

5.2.11 - Sur le ferroviaire.

Une vingtaine d'observations traitent du ferroviaire, pour l'essentiel afin d'exprimer la crainte des nuisances liées au trafic, et à la présence des plateformes de ferroutage (Voir avis de la commission sur le ferroutage au 5.2.13).

Ces avis sont souvent tranchés et s'expriment par un refus de la présence de telle ou telle infrastructure projetée : CFAL, Lyon Turin, etc.

Les avis plus argumentés exprimant une opposition visent à contester :

- L'intermodalité rail-route en diminution constante,
- Le bien fondé du fret ferroviaire « projet de fret ferroviaire CFAL : étude technique stupide » « les lignes historiques et le CFAL Sud ne sont pas adaptées au fret ferroviaire »,
- L'insuffisance de concertation pour le Lyon- Turin (Genas n°33),

D'autres avis se veulent plus constructifs ; ils :

- Considèrent qu'il conviendrait de commencer par mieux utiliser les infrastructures existantes : la gare TGV notamment est souvent évoquée comme étant sous exploitée,
- Demandent que les infrastructures ferroviaires soient réalisées préalablement à l'installation des activités sur les différentes zones destinées à les recevoir (Zone sud de l'aéroport et extension de la zone de Chesnes)
- Demandent que les tracés des nouvelles infrastructures ferroviaires ne viennent pas fractionner les espaces agricoles.

Enfin des avis interpellent le maître d'ouvrage sur des insuffisances :

- Problème du nœud ferroviaire Lyonnais pas traité,
- Demandes d'une rocade ferroviaire,
- Le Grand Lyon demande des précisions et garanties sur la constitution d'un futur « hub fret » au sud de la plateforme aéroportuaire, et sur la capacité de réaliser les infrastructures et équipements de ferroutage.

Avis de la commission

La commission prend acte de l'opposition de certains riverains sur telle ou telle infrastructure (CFAL, Lyon-Turin) pour des raisons essentiellement de nuisances.

Elle fait observer toutefois que si ces infrastructures sont inscrites dans la DTA et dans sa modification, elles ont leur vie administrative propre et feront l'objet, si ce n'est déjà fait, d'une concertation et d'une enquête publique.

La commission note toutefois quelques réflexions pertinentes comme celles qui portent sur la gare TGV, dont beaucoup considèrent qu'elle a été jusqu'à présent sous utilisée, ce qui leur fait douter de la capacité de ceux qui programment de tels investissements !

5.2.12 - Sur la gouvernance.

La commission a noté très peu d'observations concernant la gouvernance telle qu'elle est proposée dans le projet. Les seules observations qui font allusion à ce terme évoquent d'autres objets de gouvernance tels que la coordination des transports en commun ou la gestion de la plateforme aéroportuaire.

Avis de la commission

Compte-tenu de l'importance des enjeux sur ce territoire et de la multitude des compétences qui s'y exercent la commission considère comme déterminante la mise en place d'une gouvernance clairement établie et reconnue.

Cette gouvernance indispensable devra gérer l'évolution du territoire selon les prescriptions établies en relation avec l'ensemble des partenaires concernés, prendre les décisions qui s'imposent et assurer leur suivi.

Elle aura également à assurer une communication soutenue pour mobiliser et faire adhérer, les acteurs locaux mais aussi la population, à la vision partagée des orientations stratégiques majeures, autour d'axes opérationnels

5.2.13 - Sur les zones d'activités.

5.2.13.1 - Sur l'activité logistique.

Les observations relevant de cette thématique mettent en cause la spécialisation du territoire autour d'une mono activité, jugée de nature à fragiliser l'économie du bassin d'emploi.

L'activité logistique est perçue comme :

- Consommatrice d'espace,
- Peu génératrice d'emplois,
- Génératrice de nuisances à travers l'accroissement du trafic poids lourds de jour comme de nuit,
- Donnant naissance à des entrepôts d'un aspect dévalorisant pour le territoire.

Certains avis expriment des demandes par rapport à cette activité logistique:

- Que l'utilisation et la réhabilitation des locaux vides soit une priorité (plusieurs demandes dans ce sens),
- Que l'on impose des entrepôts moins consommateurs de surfaces au sol (stockage en hauteur).

Avis de la commission

La commission a noté les objections exprimées par le public à savoir que cette activité était consommatrice d'espace, peu génératrice d'emplois, génératrice de nuisances à travers entre autre l'accroissement du trafic poids lourds de jour comme de nuit et dévalorisante pour le paysage.

La commission a noté par ailleurs que des expérimentations avaient lieu pour concevoir des entrepôts moins consommateurs d'espaces. Elle considère qu'il y aurait lieu d'afficher au plus vite une politique dans ce sens visant à faire de ces zones des pôles d'excellence en matière de logistique.

Une telle démarche permettrait d'obtenir de réelles et rapides avancées sur la conception de ces entrepôts, sur l'optimisation des surfaces qu'ils occupent, sur leur esthétique, et sur leur fonctionnement.

Cette conception innovante de ces zones de logistique à l'une des portes d'entrée de la métropole Lyonnaise devrait être de nature à valoriser le site pour ceux qui s'y installent comme pour ceux qui en sont les riverains

5.2.13.2 - Sur l'activité fret

L'activité fret est également la cible de critiques :

- Le village de Grenay s'estime sinistré compte tenu des projets de ferroutage.
- Fret aérien contesté « fret aérien une ineptie, énergivore et pollueur ».

Avis de la commission

Sur les zones de ferroutage, la commission pose la question de la pertinence de deux zones de ferroutages, l'une sur la ligne historique au droit de Grenay, l'autre au sud de l'aéroport, au droit de ce qui est prévu comme devant être l'arrivée de la ligne Lyon-Turin.

Outre le fait que la zone au droit de Grenay est susceptible de générer de nouvelles nuisances sur cette commune, la multiplication des zones d'intermodalité ne parait pas des plus rationnelles. Même si on intègre le fait que la zone de Grenay sur la ligne existante pourrait être opérationnelle rapidement, rien n'empêcherait de créer la partie terminale de la ligne Lyon-Turin et d'assurer, à partir d'une jonction avec la ligne existante, le fonctionnement de cette plateforme avec dans un premier temps uniquement le trafic de cette ligne.

5.2.13.3 - Sur les activités particulières

Enfin des observations ciblent des activités localisées ou particulières :

- La zone de Chesnes fait l'objet de très nombreuses observations, qui reprennent les observations générales sur la logistique, mais aussi se prononcent sur l'extension de cette zone jugée comme s'approchant beaucoup trop près du village et des habitations,
- La zone des 4 chênes/portes du Dauphiné jugée « opaque » (Jonage/3 n° 3) et actuellement « constituée de dépôts en tout genre » (St Bonnet/2 n°5),
- Les carriers soulèvent le problème de la position de la zone des 4 Chênes/portes du Dauphiné, qui ne semble pas être la même entre la DTA de 2007 et le projet de modification qui en est fait. (Genas n°34),
- L'aménagement du territoire semble remettre en cause des activités déjà implantées ou en voie de l'être, pour lesquelles il est demandé que soient trouvées des solutions :
 - Un Karting important sur St Laurent de Mure avec des entreprises annexes met en avant son rôle économique et sa remise en cause par le projet. (St Laurent de Mure/1 n° 3 et St Laurent de Mure/2 n° 2,7 et 14),
 - Une entreprise de traitement de déchets verts pour produire des matériaux destinés aux chaufferies urbaines serait également remise en cause du fait de la localisation de son projet sur St Laurent de Mure. (Genas n° 1),
 - Les carriers dénoncent le fait que la zone de valorisation agricole renforcée, va à l'encontre de l'identification sur ce même territoire d'une zone d'approvisionnement en granulats du schéma départemental des carrières. Ils soulignent par ailleurs que ces deux vocations ne sont pas incompatibles (Genas n°34).

Avis de la commission

La commission a pris bonne note des activités spécifiques qui ont fait l'objet d'observations notamment lorsqu'il y avait une remise en cause de ces dernières (Karting et entreprise de

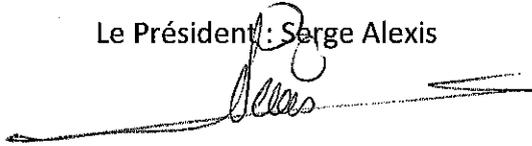
déchets verts). Elle considère qu'il appartiendra à la gouvernance qui doit se mettre en place de régler ces problèmes en relation avec les communes concernées.

Concernant l'observation des carriers, une réponse circonstanciée du maître d'ouvrage est prévue qui devrait rassurer ces professionnels.

Lyon le 14 ^{Ain} mars 2014

La commission d'enquête

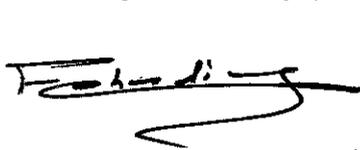
Le Président : Serge Alexis



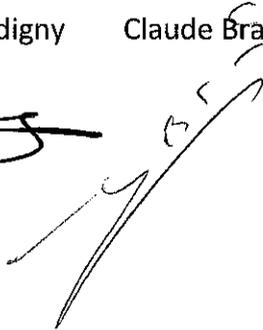
Anne Mitault



Françoise Chardigny



Claude Brand



Bernard Pavier

