



GRANDLYON
communauté urbaine

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

Conseil de communauté du **16 décembre 2013**

Délibération n° 2013-4339

commission principale : **urbanisme**

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : **Modification de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise sur l'espace interdépartemental Saint Exupéry - Avis de la Communauté urbaine de Lyon**

service : **Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération**

Rapporteur : Monsieur le Vice-Président Brachet

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 156

Date de convocation du Conseil : vendredi 6 décembre 2013

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : mercredi 18 décembre 2013

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Mme Pédrini, M. Abadie, Mmes Besson, David M., MM. Barge, Passi, Brachet, Charles, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mme Laurent, M. Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Albrand, Appell, Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, Bargoin, MM. Barret, Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, M. Bernard B., Mme Bocquet, M. Bolliet, Mme Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Mme Cardona, M. Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagonne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Dumas, Ferraro, Flaconnèche, Fleury, Forissier, Fournel, Galliano, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Guimet, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Havard, Huguet, Imbert, Jacquet, Joly, Justet, Kabalo, Lambert, Mme Laval, MM. Le Bouhart, Lebuhotel, Lelièvre, Léonard, Mme Lépine, M. Lévêque, Mme Levy, MM. Llung, Longueval, Lyonnet, Martinez, Millet, Morales, Nissanian, Mmes Perrin-Gilbert, Pesson, MM. Petit, Pili, Pillon, Plazzi, Quiniou, Mmes Rabatel, Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touleron, Touraine, Uhlrich, Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yéréman.

Absents excusés : Mme Domenech Diana (pouvoir à M. Jacquet), MM. Philip (pouvoir à M. Corazzol), Arrue (pouvoir à Mme David M.), Colin (pouvoir à M. Reppelin), Balme (pouvoir à M. Plazzi), Chabert (pouvoir à Mme Dagonne), Cochet (pouvoir à M. Thévenot), Genin (pouvoir à M. Millet), Muet (pouvoir à M. Bolliet), Ollivier (pouvoir à M. Guimet), Mme Palleja, MM. Réale (pouvoir à M. Passi), Serres (pouvoir à M. Roche), Turcas (pouvoir à M. Buffet).

Absents non excusés : M. Daclin, Mmes Peytavin, Ait-Maten, M. Louis.

Conseil de communauté du 16 décembre 2013**Délibération n° 2013-4339**

commission principale : urbanisme

objet : **Modification de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise sur l'espace interdépartemental Saint Exupéry - Avis de la Communauté urbaine de Lyon**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Le Conseil,

Vu le rapport du 27 novembre 2013, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Rappel du contexte : objet de la DTA et motivation de la modification sur le territoire spécifique Saint Exupéry

Par courrier en date du 1^{er} octobre 2013, le Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, a saisi monsieur le Président de la Communauté urbaine de Lyon, en tant que personne publique associée, pour avis sur le projet de modification de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Le projet de modification porte exclusivement sur l'espace interdépartemental de Saint Exupéry.

Les DTA ont été instituées en 1995 par la loi d'orientation d'aménagement du territoire (dite loi Pasqua). L'article L 111-161 du code de l'urbanisme stipule : *"les DTA peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales 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'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, de sites et des paysages"*.

Les DTA sont donc élaborées par l'État. Sur un territoire couvert par une DTA, les schémas de cohérence territoriale (SCOT) doivent être compatibles avec la DTA. En l'absence de SCOT, les plans locaux d'urbanisme (PLU), les plans de déplacements urbains (PDU) et tous les autres documents de planification doivent être compatibles.

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée par décret en Conseil d'Etat en date du 9 janvier 2007 poursuit les objectifs suivants :

- reconnaître et soutenir la métropole lyonnaise comme métropole internationale,
- garantir le maintien de toutes les potentialités de développement et d'évolution de la plate-forme multimodale de Lyon Saint-Exupéry,
- participer à la structuration multipolaire de la métropole, s'appuyant sur Lyon, Saint Etienne et l'agglomération nord-iséroise,
- reconquérir les territoires en perte d'attractivité,
- lutter contre l'étalement urbain et améliorer le cadre de vie,
- réaliser les contournements autoroutier et ferroviaire dans le cadre d'un système de transport favorisant le report modal et cohérent avec le projet de développement métropolitain et réaliser la ligne ferroviaire transalpine,
- mettre en œuvre une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs tout en les reliant mieux ensemble.

Outre ces prescriptions d'ensemble, des mesures prescriptives plus fines sont portées sur 3 territoires spécifiques (territoire autour de l'Arbresle, territoire autour de Mornant et l'espace interdépartemental Saint Exupéry).

Le territoire spécifique de Saint Exupéry, constitué de 20 communes du Rhône, de l'Isère et de l'Ain, est identifié comme un territoire à la fois porteur d'enjeux majeurs et particulièrement sensible aux effets induits par les grands projets d'infrastructures.

Les prescriptions spécifiques de la DTA de 2007 sont fondées sur la volonté d'encadrer l'urbanisation afin de préserver les perspectives de développement de la plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint Exupéry, d'organiser l'armature urbaine multipolaire de la métropole et de limiter la consommation d'espace.

Le Conseil de communauté, dans sa délibération du 17 janvier 2005, a émis un avis favorable sur les grandes orientations de ce document de planification à l'échelle métropolitaine.

L'aire métropolitaine lyonnaise, dont tout particulièrement la Communauté urbaine, fait partie des bassins de vie français les plus dynamiques et attractifs économiquement, et ce, malgré un contexte économique et international difficile. Territoire attractif pour l'accueil et le développement des entreprises, l'offre foncière et immobilière permettant d'assurer ces implantations est l'un des facteurs clefs de la réussite de ces projets générateurs d'emplois. Or, le territoire de l'aire métropolitaine souffre aujourd'hui d'une carence en grands tènements (de l'ordre de plus de 5 hectares) permettant d'accueillir des activités productives et logistiques, nécessaires pour le maintien et le développement du tissu économique métropolitain, dans un contexte de compétition nationale et internationale d'implantation de ces projets.

Le territoire de Saint Exupéry dont l'accessibilité ferroviaire est appelée à se développer avec les projets du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et du Lyon Turin, renforçant sa position de carrefour européen majeur, constitue ainsi à moyen, long terme un site privilégié et stratégique pour accueillir ces grands projets économiques et les grands équipements d'intermodalité fret dont la grande région lyonnaise a besoin.

Constatant par ailleurs les spéculations foncières exercées sur le territoire et le morcellement institutionnel sur cet espace interdépartemental compromettant la cohérence de son développement, le préfet de région a engagé en 2011 une démarche partenariale pour élaborer une vision et un projet de territoire partagés.

Cette démarche a abouti, début 2013, à la formalisation d'un document "stratégie guide" constituant le socle du projet du territoire nommé "Plaine Saint Exupéry".

La démarche partenariale engagée se poursuit actuellement en vue d'approfondir et décliner les orientations de la stratégie guide pour une mise en œuvre opérationnelle à court, moyen et plus long terme. Des groupes de travail thématiques ont été mis en place, notamment sur la définition d'une stratégie de développement économique partagé, les modalités d'intervention foncière publique et l'amélioration des conditions d'accessibilité à la plate-forme et de la desserte du territoire.

Elle mobilise l'ensemble des acteurs du territoire, les EPCI, notamment la Communauté urbaine, la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et la Communauté de communes de l'est lyonnais (CCEL), les syndicats mixtes de SCOT et en particulier le Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (SEPAL), les structures de coopération comme le Pôle métropolitain, le syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, la Région urbaine de Lyon, les Chambres consulaires, etc.

Parallèlement, pour assurer à terme la mise en œuvre de la stratégie guide, le Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, a engagé, début 2013, l'adaptation des orientations et des prescriptions de la DTA concernant le territoire spécifique de Saint Exupéry, à travers une procédure de modification.

Cette procédure de modification ne remet pas en cause l'économie générale de la DTA de l'aire métropolitaine ni les fondements qui ont prévalu à la définition des prescriptions particulières sur l'espace interdépartemental Saint Exupéry.

La DTA modifiée conserve son caractère opposable aux documents de planification de rang inférieur que sont les SCOT et les PLU.

Le projet de modification

Le dossier soumis pour avis avant l'enquête publique programmée par l'Etat en janvier 2014, comprend un rapport de présentation exposant les motifs de la modification, son contenu et ses effets ainsi que le projet de modification et prescriptions propres au territoire spécifique Saint Exupéry défini ci-après.

La modification de la DTA actualise la vision stratégique, précise et conforte le positionnement métropolitain et l'ambition d'excellence pour le développement de la plate-forme aéroportuaire et son territoire :

- en préservant les capacités de développement de l'aéroport Lyon Saint Exupéry, équipement dont les capacités de développement constitue un atout majeur pour le rayonnement et l'attractivité de la métropole,
- en réservant des sites d'accueil pour les projets d'équipements d'intermodalité constitutifs d'un futur hub fret au sud de l'aéroport,
- en proposant de positionner et structurer l'offre économique du territoire, tant par la nature des activités accueillies que par la qualité des aménagements,
- en valorisant le potentiel agricole de la couronne verte et le maillage des espaces naturels et agricoles majeurs et en préservant les ressources environnementales (eau et biodiversité).

Ces objectifs s'inscrivent dans la continuité des enjeux de maîtrise de l'urbanisation portés par la DTA approuvé en 2007 :

- la préservation des conditions de développement de l'aéroport,
- la consolidation de l'armature urbaine,
- l'accroissement de l'offre de services en transport collectif,
- la limitation des de la consommation d'espaces naturels et agricoles,
- la préservation des ressources naturelles, en particulier la ressource en eau.

S'agissant de l'enjeu relatif à l'accroissement de l'offre de service en transport, la Communauté urbaine soutient l'objectif de connexion en transport .en commun à toutes les échelles ainsi que la promotion des mobilités plus durables.

Cependant, la Communauté urbaine rappelle que la réalisation des investissements nécessaires à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, conformément aux conclusions de la commission "Mobilité 21" constitue le préalable à toute amélioration de l'accessibilité régionale, métropolitaine et locale à la plate-forme aéroportuaire. La réalisation du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise contribuera également à améliorer également ce niveau de service.

La Communauté urbaine demande que la gouvernance et les modalités de financement soient définies préalablement à tout engagement des "axes prioritaires d'études" mais aussi pour l'étude déjà engagée s'agissant d'une "liaison par un transport collectif en site propre entre Meyzieu et Pont de Chéruy et à plus long terme Crémieu/Villemerle".

Le projet de modification définit les prescriptions suivantes :

Urbanisation à vocation d'habitat

La DTA assouplit légèrement le plafond démographique à l'horizon 2030 de 66 000 (PIG de 1999) à 68 000 habitants (DTA 2013) pour une population 2009 de 53 000 habitants. Cet assouplissement répond aux besoins des collectivités du territoire mais ne remet pas en cause l'objectif central de maîtrise du développement résidentiel, dans un territoire soumis à de fortes nuisances, et soumet à l'accord des syndicats mixtes du SCOT tout dépassement des enveloppes urbaines des PLU de référence (2005).

La Communauté urbaine, porteuse d'un modèle multipolaire du développement de l'aire métropolitaine et soucieux de préserver les capacités de développement de la plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint Exupéry, se félicite que la DTA réaffirme l'objectif d'une limitation globale de la croissance démographique autour de l'aéroport et priorise le développement résidentiel sur les 3 sites d'accueil privilégiés que sont la 1^{ère} couronne de l'est lyonnais, l'agglomération nord iséroise et l'agglomération de Pont de Chéruy.

Equipements d'envergure métropolitaine

La DTA identifie 3 zones destinées à l'accueil d'équipements d'envergure métropolitaine nécessaires à la montée en puissance du territoire comme hub international pour les voyageurs et le fret.

La plateforme aéroportuaire : la DTA introduit comme préalable à toute ouverture à l'urbanisation, la définition d'un schéma de composition générale comprenant les principes d'aménagement et de développement économique de la plate-forme. Ce schéma devra être élaboré par le concessionnaire, sous pilotage de l'État, en association avec les collectivités compétentes pour l'aménagement du territoire.

La Communauté urbaine soutient l'exigence de ce schéma, à même de garantir un développement cohérent et qualitatif de la plate-forme, qui constitue la porte d'entrée internationale de la métropole.

Au sud de la plateforme : la DTA réserve, au croisement du CFAL et du Lyon-Turin, une emprise de l'ordre de 300 hectares pour l'implantation des équipements d'intermodalité (autoroute ferroviaire alpine grand gabarit et chantier de transport combiné en relais de celui de Saint-Priest/Vénissieux).

La Communauté urbaine se félicite de la réservation de cette emprise pour la réalisation à plus long terme des équipements de ferroutage dont la métropole a besoin pour accompagner son développement économique, conserver son attractivité, et répondre aux enjeux de report modal pour le fret.

La Communauté urbaine considère néanmoins que le site "Sud Saint Exupéry" doit absolument être affecté de façon prioritaire à la réalisation du hub fret réunissant le chantier de transport combiné classique et le chantier d'autoroute ferroviaire alpine grand gabarit liés au CFAL et au Lyon Turin.

C'est pourquoi, la Communauté urbaine demande que la capacité de prélever de l'ordre de 80 hectares pour l'accueil d'activités économiques à dominante logistique sur ce site de 300 hectares soit impérativement précisée comme suit dans la DTA (cf. prescription zone d'activité secteur sud Saint Exupéry) : "l'aménagement potentiel de cette zone ne pourra se réaliser qu'en dehors des emprises arrêtées pour la réalisation des grands projets d'infrastructures ferroviaires et des équipements d'intermodalité et qu'avec l'accord préalable des maîtres d'ouvrages de ces projets".

Enfin, la Communauté urbaine demande que l'affectation de cette zone d'activités au sein des documents d'urbanisme soit exclusivement à vocation logistique en lien avec le futur hub fret.

Sur la commune de Grenay : la DTA réserve une emprise de 40 hectares pour l'implantation d'un équipement d'autoroute ferroviaire sur ligne existante, en relais de celui d'Aiton, équipement reconnu comme nécessaire et pertinent jusqu'à la réalisation du Lyon-Turin.

La Communauté urbaine soutient la réalisation de cet équipement. En effet, étant donné les échéances du CFAL et du Lyon Turin (conclusions commission mobilité 21), la montée en puissance du report modal de la route vers le fer à travers l'aménagement de la plate-forme d'autoroute ferroviaire alpine de Grenay, apparaît plus que jamais comme prioritaire, au regard, notamment, des exigences du Grenelle en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES).

Urbanisation à vocation économique

La DTA identifie de nouveaux sites pour l'accueil d'activités économiques sur le territoire de la Plaine Saint Exupéry, selon l'armature suivante :

- sites de niveau 1 (sites économiques d'envergure métropolitaine) : plate-forme aéroportuaire de Lyon Saint Exupéry, parc international de Chesnes et zone des 4 chênes/Portes du Dauphiné,
- sites de niveau 2 (sites stratégiques à l'échelle du territoire de prescription) : zone d'activités du secteur Pusignan / Janneyrias / Villette d'Anthon et secteur Sud plate-forme Saint Exupéry,
- sites de niveau 3 : ensemble des zones déjà ouvertes à l'urbanisation pour l'accueil d'activités économiques répondant à des besoins locaux.

Les nouveaux sites à vocation économique sont les suivants :

- extension du parc international de Chesnes : 200 hectares (site de niveau 1),
- zone d'activité Pusignan / Janneyrias / Villette d'Anthon : 40 hectares (site de niveau 2),
- Sud plate-forme Saint Exupéry : 40 hectares (site de niveau 2).

Ces capacités nouvelles qui s'ajoutent au potentiel de développement déjà identifié sur la plate-forme aéroportuaire et sur la réserve long terme que constitue l'extension de la zone Porte du Dauphiné / 4 Chênes (de l'ordre de 350 hectares), sont destinées "à accueillir, de façon hiérarchisée et phasée, des activités répondant aux besoins métropolitains".

La DTA encadre l'ouverture à l'urbanisation de l'ensemble des sites de niveaux 1 et 2 en fixant les nouvelles conditions suivantes :

- approbation préalable d'une stratégie de développement économique partagée par les collectivités locales et l'Etat,
- accueil d'activités répondant aux besoins métropolitains,
- maîtrise préalable et pérenne du foncier (outils d'adaptabilité et de réversibilité) pour les sites à vocation logistique,
- plan d'aménagement d'ensemble dont un schéma de composition générale pour le développement de la plate-forme aéroportuaire,
- développement économe en foncier
- qualité des aménagements, notamment sur le plan environnemental, la desserte et l'équipement numérique,
- exclusion des activités artisanales et commerciales.

La Communauté urbaine prend acte de la nouvelle armature des sites d'accueil d'activités économiques et des conditions d'ouverture à l'urbanisation.

Concernant l'ouverture à l'urbanisation des sites de niveaux 1 et 2, la Communauté urbaine souhaite réaffirmer la nécessité d'une approbation préalable par les collectivités concernées et l'Etat, d'une stratégie de développement économique partagée. Cette stratégie devra préciser notamment, la vocation, la programmation et le phasage de ces nouveaux sites ainsi que la nécessaire sélectivité des activités accueillies, dans une logique de cohérence et de complémentarité avec les sites économiques programmés sur les territoires voisins.

La Communauté urbaine demande que les sites de niveaux 1 et 2 aient vocation à accueillir exclusivement les activités logistiques en lien avec les infrastructures et les équipements d'intermodalité existants et projetés ainsi que les projets productifs et industriels nécessitant de très grandes parcelles.

La Communauté urbaine approuve le principe d'une maîtrise publique préalable et pérenne du foncier à vocation logistique destinée à faciliter son recyclage dans le temps, mais demande que cet objectif puisse faire l'objet en premier lieu, d'expérimentations sur quelques secteurs pilotes et ne constitue pas une prescription ferme conditionnant l'ouverture à l'urbanisation de ces sites.

La Communauté urbaine demande également que la production d'un plan d'aménagement d'ensemble préalable à l'ouverture à l'urbanisation des futures zones d'activités s'applique à l'ensemble des sites de niveaux 1 et 2.

Concernant les prescriptions plus spécifiques, la Communauté urbaine demande à ce que la rédaction de la DTA apporte les précisions suivantes :

- plate-forme aéroportuaire :

La nature des activités pouvant être accueillies sur les trois secteurs particuliers de la plate-forme mérite d'être précisée. Ces activités économiques sont nécessairement des activités d'envergure métropolitaine en cohérence avec la stratégie de développement économique partagée à l'échelle du territoire et avec le schéma de composition générale de la plate-forme aéroportuaire.

- zone des 4 Chênes - Portes du Dauphiné :

Les perspectives de développement dans la plaine d'Heyrieux, zone des 4 Chênes à Saint Pierre de Chandieu et le chantier de ferroutage à Grenay vont générer une forte augmentation du trafic poids lourd dans le secteur. Ce développement n'est pas compatible avec le niveau de desserte routier local actuel.

C'est pourquoi la Communauté urbaine demande à l'Etat, en responsabilité sur le réseau de voirie national, que la rédaction de la DTA introduise de manière plus explicite la nécessité de lier l'ouverture à l'urbanisation du site, à l'amélioration de son accessibilité, à la fois sur le plan routier, notamment depuis l'A 43 en ouvrant la possibilité de réaliser un nouvel échangeur et sur le plan de la desserte en transport collectif.

Ressources naturelles et environnementales

La DTA précise la nécessaire prise en compte de la préservation de la ressource en eau souterraine et superficielle, en respect des dispositions des schémas d'aménagement et de gestion de l'eau du territoire, dans les choix d'aménagement et de développement.

La DTA réaffirme les 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.

La Communauté urbaine soutient les dispositions de la DTA visant à garantir dans les choix d'aménagement, l'enjeu de la préservation de la ressource en eau.

La Communauté urbaine se félicite de l'écriture qui rappelle, dans le cadre d'une organisation multipolaire du territoire métropolitain, la nécessité :

- d'assurer le maintien de séparations nettes entre l'agglomération lyonnaise, l'agglomération nord iséroise et l'agglomération de Pont de Chéruy,
- de préserver la couronne verte d'agglomération et les grandes pénétrantes agricoles et naturelles à l'est de l'agglomération dans la continuité des branches du V-vert.

Couronne verte d'agglomération à dominante agricole

La DTA reconnaît la Plaine de l'Est et la Plaine d'Heyrieux comme "espaces agricoles d'envergure métropolitaine et constitutifs de la couronne verte d'agglomération". La vocation agricole et naturelle de ces espaces doit être maintenue.

La DTA précise que les nouvelles infrastructures de transport et les équipements liés devront s'insérer dans ces espaces en prenant en compte la viabilité économique et fonctionnelle des entités agricoles homogènes.

La DTA préconise sur l'ensemble de la couronne verte d'agglomération la mise en œuvre d'outils de protection de type "périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains" ou "zones agricoles protégées".

Deux vastes entités sensibles et sous pression sont identifiées comme "zones de valorisation agricole renforcée" et considérées comme prioritaires pour la mise en œuvre de tels outils. Il s'agit des entités suivantes :

- la Plaine de l'Est dans le secteur au nord de la plate-forme aéroportuaire,
- la Plaine d'Heyrieux au sud de la voie ferrée Lyon-Grenoble.

La Communauté urbaine se félicite que la Plaine de l'est et la Plaine d'Heyrieux soient reconnues dans la nouvelle rédaction "*comme des espaces agricoles d'envergure métropolitaine*" et approuve l'ensemble des dispositions relatives à la protection et à la valorisation des espaces et de l'économie agricole du territoire ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission urbanisme ;

Où l'intervention de monsieur le rapporteur précisant que :

- **Dans la section intitulée "Rappel du contexte : objet de la DTA et motivation de la modification sur le territoire spécifique Saint Exupéry"**, lire, dans le paragraphe commençant par "Le territoire de Saint Exupéry dont l'accessibilité ferroviaire [...]" :

- "projets de contournement ferroviaire"

au lieu de :

- "projets du contournement ferroviaire"

- **Dans la section intitulée "Le projet de modification"**, lire, dans le paragraphe commençant par "Cependant, la Communauté urbaine rappelle que la réalisation [...]" :

- "la réalisation d'un contournement ferroviaire"

au lieu de :

- "la réalisation du contournement ferroviaire" ;

- Dans le a) du 2° - du DISPOSITIF, lire :

- "la réalisation d'un contournement ferroviaire"

au lieu de :

- "la réalisation du contournement ferroviaire" ;

DELIBERE

1° - Approuve les propositions apportées par monsieur le rapporteur.

2° - La Communauté urbaine de Lyon réaffirme que le développement de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry constitue une priorité pour l'agglomération lyonnaise.

L'aéroport, porte d'entrée internationale de la métropole, constitue un levier essentiel du développement économique.

3° - La Communauté urbaine de Lyon émet un avis favorable au projet de modification de la directive territoriale d'aménagement (DTA) sur le territoire de prescription de l'espace interdépartemental de Saint Exupéry sous réserve de la prise en compte des évolutions suivantes :

a) - rappeler que la réalisation des investissements nécessaires à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais constitue le préalable à toute amélioration de l'accessibilité régionale, métropolitaine et locale à la plate-forme aéroportuaire et que la réalisation d'un contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise contribuera à améliorer également ce niveau de service,

b) - préciser que la gouvernance et les modalités de financement soient définies préalablement à tout engagement des "axes prioritaires d'études" pour l'organisation des déplacements sur ce territoire, ainsi que pour les études déjà engagées,

c) - renforcer les garanties visant à assurer les bonnes conditions d'implantation et d'exploitation du futur hub fret au sud de l'aéroport, préalablement à toute urbanisation à vocation économique, en sollicitant l'accord préalable des maîtres d'ouvrage des équipements d'intermodalité et réserver ce développement aux seules activités logistiques en lien avec ces équipements,

d) - préciser comme condition préalable à l'ouverture à l'urbanisation des sites économiques de niveaux 1 et 2, l'adoption d'une stratégie de développement économique partagée par les collectivités locales concernées et l'Etat, dans une logique de cohérence et de complémentarité avec les sites programmés sur les territoires voisins,

e) - affirmer clairement la réservation exclusive des nouveaux sites économiques de niveaux 1 et 2 pour l'accueil des activités logistiques et des grands projets industriels nécessitant de très grandes parcelles, dont la métropole a besoin,

f) - imposer la production d'un plan d'aménagement d'ensemble pour tous les sites de niveaux 1 et 2,

g) - assurer l'objectif général d'une maîtrise foncière publique pérenne des sites à vocation logistique en privilégiant en premier lieu le recours à des expérimentations sur des secteurs pilotes et sans en faire une condition stricte à tout développement,

h) - préciser que la nature des activités économiques pouvant être accueillies sur les trois secteurs particuliers de la plate-forme aéroportuaire seront nécessairement d'envergure métropolitaine et cohérentes avec les orientations de la stratégie de développement économique et du schéma de composition générale de la plate-forme,

i) - préciser la nécessité de réaliser un nouvel échangeur sur l'autoroute A43 comme condition du développement du site Porte du Dauphiné/4 Chênes,

4° - La Communauté urbaine se félicite des avancées de la démarche, de la qualité du travail partenarial et entend demeurer un acteur majeur dans la mise en œuvre du projet de territoire Plaine Saint Exupéry.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Reçu au contrôle de légalité le : 18 décembre 2013.