

REQUETE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

A Monsieur le Président et Mesdames, Messieurs les Conseillers composant le Tribunal Administratif de Lyon.

POUR : A.C.E.N.A.S, "Association Contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport de Lyon-St-Exupéry", association de défense régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901, domiciliée à la Mairie d'Heyrieux, 38540 HEYRIEUX, représentée par Madame Evelyne LAVEZZARI, Présidente.

Ayant pour avocat Maître Etienne TETE, avocat au Barreau de Lyon (Toque 2015), 3, Cours de la Liberté – 69003 LYON, Tél. 04.72.98.11.02 – Fax 04.72.98.11.09, (tete.avocat@yahoo.fr).

CONTRE : COMMUNE DE COLOMBIER SAUGNIEU, 14 Rue de la Mairie, 69124 Colombier-Saugnieu.

EN PRESENCE DE : GOODMAN France, demeurant à : 62 rue de la Chaussée d'Antin 75009 PARIS

DEMANDE D'ANNULATION :

De l'arrêté du maire de Colombier-Saugnieu, 2018-116, en date du 31 août 2018, tendant à accorder un permis de construire valant permis de démolir (PC 069 299 18 00012), pour la construction d'une plateforme logistique, sur un terrain situé rue de Hongrie pour une surface de plancher créée de 160 970,3 m².

Pièce N°1. PC 069 299 18 00012 du 31 août 2018, signé par le maire de Colombier-Saugnieu.

* * *

I. LES FAITS

1. Dans le cadre du développement d'une zone d'activités sur l'emprise du domaine aéroportuaire de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, GOODMAN France a présenté un projet de développement d'un bâtiment logistique.

Ces installations proposent un entrepôt aux acteurs du commerce électronique sur les principaux marchés pour la clientèle française et internationale.

Compte-tenu de la nature et du volume des activités conduites, le projet est soumis à autorisation et fait l'objet d'un « *Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale* ».

La surface plancher du projet est 160.970 m².

2. Ce projet a été soumis à enquête publique.
3. La grande majorité des intervenants lors de cette enquête publique qui s'est déroulée dans de mauvaises conditions, en plein été, a exprimé une très large et vive opposition.
4. En ce sens, la commission d'enquête souligne :

*« Dans ce chapitre l'analyse des contributions est faite suivant les différents thèmes auxquelles elles sont rattachées comme précisé dans le tableau du chapitre 4 précédent. En préalable il paraît utile, d'une part de rappeler qu'il y a eu quatre avis favorables au projet comme cela a été dit, mais que d'autre part **une très large majorité des observations défavorables** remettent moins en cause la justification d'une telle installation sur ce site que les nuisances que va apporter le trafic généré par son activité. Elles suggèrent même des solutions pour réduire ces nuisances. Lesquelles, telles qu'elles sont exprimées, relèvent plus des collectivités concernées que du maître d'ouvrage (murs anti bruit, rendre efficace les interdictions de PL dans les traversées de village, péage sur A43 entre Lyon et Saint Exupéry gratuit...)*

Le fait que ne soit pas connu le nom de l'exploitant de la plateforme a posé problème à bon nombre de contributeurs certains y voyant une intention afin de dégager la responsabilité de l'exploitant quant à l'utilisation qu'il fera de cette installation et notamment de l'usage qu'il pourrait faire de l'avion pour assurer certains frets. (Voir thème trafic aérien ci-dessous)

D'autres contributeurs ont nommé Amazone comme futur exploitant se faisant l'écho d'articles parus dans la presse locale.

La réponse de Goodman à cette question a été que « l'utilisateur final n'a pas été nommé, car la communication à ce sujet suit une procédure interne spécifique et en accord avec le planning global du projet » ! (P8 du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse).

Avis de la commission d'enquête : la commission considère que ce projet de par sa nature correspond à une des vocations de la plaine de Saint Exupéry, telle qu'elle est définie dans la modification de la OTA de l'aire Métropolitaine Lyonnaise spécifique à cet espace et dans les différents documents d'urbanisme.

On peut s'étonner toutefois de la localisation de ce projet sur l'emprise du domaine aéroportuaire alors qu'il existe d'autres zones dédiées à l'activité logistique et qu'il n'est pas envisagé d'utiliser l'avion pour assurer le fret. »

5. C'est dans ces conditions que l'association requérante qui n'a pas été entendue, demande l'annulation du permis de construire.

II. LA RECEVABILITE

6. L'association agit dans le délai de deux mois de la publicité.
7. Elle agit conformément à ses statuts.

« Article 2 : LE BUT DE L'ASSOCIATION

L'Association a pour but vis-à-vis du site de l'aéroport de LYON-SATOLAS de :

- s'opposer à la création des 3ème et 4ème pistes
- s'opposer à toute extension de l'activité nuisible au cadre de vie
- s'opposer aux vols de nuit de 22 H à 6H
- dénoncer les atteintes à la santé publique
- défendre la qualité et le cadre de vie des habitants
- dénoncer le non-respect et la dégradation de l'environnement naturel
- représenter et défendre les intérêts des habitants afin de préserver le patrimoine local, public et privé.
- représenter et défendre les intérêts des contribuables dès lors que des fonds publics sont mobilisés pour des extensions de capacités et d'activités, pour des infrastructures environnantes ou d'accès, pour des compagnies aériennes et que les contribuables en éprouvent préjudice. »
- informer la population
- s'opposer aux limitations d'urbanisme dans les communes riveraines et notamment lorsqu'elles portent préjudices aux riverains déjà installés. »

Pièce N°2. Statuts de l'association ACENAS.

8. L'association a été déclarée à la préfecture du Rhône et a obtenu un agrément au titre de l'environnement.

Pièce N°3. Agrément de l'association du 1^{er} mars 2002

Pièce N°4. Récépissé de déclaration en préfecture.

9. Son intérêt à agir est évident.

10. Le projet va entraîner des nuisances importantes à la fois en termes de trafic routier qu'en termes de développement du trafic aérien.

11. Les nuisances de ce projet seront d'ailleurs plus amplement développées dans le cadre des moyens qui pour l'essentiel tournent autour des préjudices du projet et des dégradations de l'environnement.

III. L'EXPOSE DES MOTIFS

A. Sur le plan de la légalité externe

1° Moyen : Violation de la Directive n° 2011/92/UE du 13/12/11 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

12. En particulier de son article 6 :

« 1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les autorités susceptibles d'être concernées par le projet, en raison de leurs responsabilités spécifiques en matière d'environnement ou de leurs compétences locales et régionales, aient la possibilité de donner leur avis sur les informations fournies par le maître d'ouvrage et sur la demande d'autorisation, en tenant compte, le cas échéant, des cas visés à l'article 8 bis, paragraphe 3. A cet effet, les États membres désignent les autorités à consulter, d'une

manière générale ou au cas par cas. Celles-ci reçoivent les informations recueillies en vertu de l'article 5. Les modalités de cette consultation sont fixées par les Etats membres. »

« 2. A un stade précoce des procédures décisionnelles en matière d'environnement visées à l'article 2, paragraphe 2, et au plus tard dès que ces informations peuvent raisonnablement être fournies, **les informations suivantes sont communiquées au public par des moyens électroniques et par des avis au public ou par d'autres moyens appropriés, afin d'assurer la participation effective du public concerné aux procédures de décision :** »

- a) la demande d'autorisation ;
- b) le fait que le projet fait l'objet d'une procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement et que, le cas échéant, l'article 7 est applicable ;
- c) les coordonnées des autorités compétentes pour prendre la décision, de celles auprès desquelles peuvent être obtenus des renseignements pertinents, de celles auxquelles des observations ou questions peuvent être adressées ainsi que des précisions sur les délais de transmission des observations ou des questions ;
- d) la nature des décisions possibles ou, lorsqu'il existe, le projet de décision ;**
- e) une indication concernant la disponibilité des informations recueillies en vertu de l'article 5;
- f) une indication de la date à laquelle et du lieu où les renseignements pertinents seront mis à la disposition du public et des moyens par lesquels ils le seront ;
- g) les modalités précises de la participation du public prévues au titre du paragraphe 5 du présent article.

3. Les Etats membres veillent à ce que soient mis, dans des délais raisonnables, à la disposition du public concerné :

- a) toute information recueillie en vertu de l'article 5;
- b) conformément à la législation nationale, les principaux rapports et avis adressés à l'autorité ou aux autorités compétentes au moment où le public concerné est informé conformément au paragraphe 2 du présent article ;
- c) conformément à la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 (965) concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement (6), les informations autres que celles visées au paragraphe 2 du présent article qui sont pertinentes pour la décision en vertu de l'article 8 de la présente directive et qui ne deviennent disponibles qu'après que le public concerné a été informé conformément au paragraphe 2 du présent article.

« 4. A un stade précoce de la procédure, le public concerné se voit donner des possibilités effectives de participer au processus décisionnel en matière d'environnement visé à l'article 2, paragraphe 2, et, à cet effet, il est habilité à adresser des observations et des avis, lorsque toutes les options sont envisageables, à l'autorité ou aux autorités compétentes avant que la décision concernant la demande d'autorisation ne soit prise.

« 5. Les modalités précises de l'information du public, par exemple, affichage dans un certain rayon ou publication dans la presse locale, et de la consultation du public concerné, par exemple, par écrit ou par enquête publique, sont déterminées par les États membres. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires afin de garantir que les informations pertinentes sont accessibles au public par voie électronique, au moins par l'intermédiaire d'un portail central ou de points d'accès aisément accessibles, au niveau administratif approprié. »

« 6. Des délais raisonnables sont prévus à chacune des différentes étapes afin de laisser suffisamment de temps pour :

- a) informer les autorités visées au paragraphe 1 ainsi que le public ; et

b) permettre aux autorités visées au paragraphe 1 et au public concerné de se préparer et de participer effectivement au processus décisionnel en matière d'environnement en vertu des dispositions du présent article. »

« 7. Le délai fixé pour consulter le public concerné sur le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement visé à l'article 5, paragraphe 1, ne peut être inférieur à 30 jours. »

13. **Le code de l'environnement prévoit des dispositions comparables.**

14. Il est constant que l'avis de publicité fût ainsi rédigé :

« Par arrêté du 18 mai 2018, une enquête publique unique est organisée

du 11 juin 2018 au 11 juillet 2018 inclus

sur la demande d'autorisation environnementale et sur la demande de permis de construire, un entrepôt logistique présentées par la société GOODMAN.

Le préfet du Rhône est compétent pour statuer sur l'autorisation sollicitée, soit par un arrêté d'autorisation d'exploiter assorti de prescriptions à respecter, soit par un arrêté de refus.

Pendant la durée de l'enquête, le dossier d'enquête publique comprenant une étude d'impact, l'avis (...)

LYON, le 18 mai 2018

Pour le préfet,

Le sous-préfet, chargé de mission

Michaël CHEVRIER. »

Pièce N°5. Liste des pièces du dossier d'enquête.

Pièce N°6. Affiche.

15. Ainsi, l'enquête publique avait un double objet, non seulement une autorisation environnementale délivrée par le préfet, mais encore un permis de construire délivré par la commune.

16. Alors que la directive précise pertinemment « d) la nature des décisions possibles ou, lorsqu'il existe, le projet de décision », irrégulièrement, il a été omis de préciser qu'un permis de construire pouvait être délivré à l'issue de l'enquête publique par le maire de Colombier-Saugnieu.

17. En conséquence, le permis de construire doit être annulé.

2° Moyen : Insuffisance de l'étude d'impact transmise au public lors de l'enquête publique.

18. Au visa de la Directive n° 2011/92/UE du 13/12/11 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Article 3 :

« 1. L'évaluation des incidences sur l'environnement identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants :

a) la population et la santé humaine ;

b) la biodiversité, en accordant une attention particulière aux espèces et aux habitats protégés au titre de la directive 92/43/CEE et de la directive 2009/147/CE ;

- c) les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;
- d) les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;
- e) l'interaction entre les facteurs visés aux points a) à d).

2. Les incidences visées au paragraphe 1 sur les facteurs y énoncés englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et/ou de catastrophes pertinents pour le projet concerné. »

19. Le code de l'environnement prévoit des dispositions comparables.

20. L'étude d'impact et manifestement insuffisante.

Pièce N°7. 3 - Goodman - Etude d'impact - V2.

Pièce N°8. (18-04-10)-0875-V-EI ss Annexes.

21. Aucune étude ne vient préciser les conséquences de la chute d'un avion par rapport aux différents produits stockés.

22. La seule phrase que l'on peut retrouver dans l'étude de danger est la suivante :

« II.4.2.3 DANGERS LIES A LA NAVIGATION AERIENNE

Le site est localisé dans le domaine de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry dont les pistes se situent à environ 1 km à l'est de la parcelle. Cet aéroport est affecté à la circulation aérienne publique.

Du fait de son éloignement à moins de 2 km des pistes, conformément à la circulaire du 10 mai 2010, l'aéroport doit être considéré comme une source potentielle d'accident sur site.

D'après l'Autorité de Sûreté Nucléaire et périodes de guerres exclues, la probabilité admise de chute d'un avion est de l'ordre de 10⁻⁴ par vol pour l'aviation générale (avions de masse inférieure à 5,7 t) et inférieure à 10⁻⁶ par vol pour l'aviation commerciale. »

Pièce N°10. 5 - Goodman - Etude de dangers - V2.

Or, il est établi que les phases les plus critiques sont, dans l'ordre décroissant de criticité, le décollage, l'atterrissage, loin devant les autres phases du vol.

30 % des accidents mortels ont lieu durant le décollage et la phase de montée, alors que ces phases ne représentent en moyenne que 2 % du total de la durée du vol. De même, 25 % des accidents ont lieu durant l'approche finale et l'atterrissage, alors que ces phases ne représentent que 4 % de la durée du vol.

23. Ainsi la référence à l'autorité de sûreté nucléaire n'est pas pertinente puisqu'il s'agit de statistiques pour des sites éloignés des aéroports avec des statistiques fondées sur le survol, alors même qu'il y a interdiction de survol.

24. Autrement dit, d'une part il fallait intégrer la réalité statistique d'un accident de chute d'avion à l'atterrissage et au décollage, et d'autre part il fallait mesurer les effets de cet accident de référence. Ainsi, l'étude d'impact et l'étude des dangers sont insuffisantes.

25. Pour mémoire la circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003, impose une étude spécifique

des dangers à moins de 2 km des pistes d'un aéroport, au surplus, l'un des plus importants de France.

26. Il en est de même sur le climat.

« III.8 LE CLIMAT

L'impact des activités humaines sur le climat est dû au rejet de gaz à effet de serre. L'effet de serre est un phénomène naturel relatif à la présence dans l'atmosphère de certains gaz comme le CO₂ ou le méthane qui retiennent une large part du rayonnement solaire. Ce phénomène naturel est bénéfique puisqu'il permet le maintien d'une température moyenne d'environ 15°C à la surface de la Terre.

Avec le développement des activités industrielles, du chauffage urbain et du trafic routier, l'utilisation massive d'énergie fossile (charbon, pétrole, gaz...) a entraîné des émissions croissantes de gaz à effet de serre (GES). Ces quantités importantes seraient aujourd'hui responsables d'une augmentation sensible de la température terrestre.

Le projet ne transforme pas de matière et n'utilise pas de procédés industriels à l'origine de rejets atmosphériques chroniques.

Les rejets liés à l'activité seront ceux :

- des véhicules transitant sur le site ;*
- des moteurs du réseau sprinkler et des groupes électrogènes lors des essais périodiques.*

Véhicules

Les PL de livraison seront régulièrement entretenus et feront l'objet des contrôles antipollution réglementaires.

La vitesse sera limitée à 15 km/h sur le site. Des consignes seront affichées indiquant aux chauffeurs d'arrêter les moteurs au cours des phases de chargement et de déchargement afin de limiter les rejets de gaz d'échappement. On notera que l'activité de logistique tend à rationaliser et à réduire le nombre de mouvements de camions en organisant ces mouvements de manière optimisée.

Installations de combustion

L'utilisation du fioul domestique pour le fonctionnement des moteurs des réseaux sprinkler et de défense incendie extérieur et des groupes électrogènes se limitera aux essais périodiques. Les essais périodiques seront de courte durée, le volume des gaz d'échappement sera donc faible. Ces équipements seront entretenus régulièrement afin de garantir le meilleur rendement. Toutes ces mesures permettent de réduire au mieux les émissions de gaz à effet de serre. Compte tenu de l'activité et des mesures mises en place, l'impact du projet sur le climat peut être considéré comme faible et maîtrisé. »

27. Il n'y a donc aucune étude d'impact sur le climat, uniquement une pétition de principe. L'affirmation « *On notera que l'activité de logistique tend à rationaliser et à réduire le nombre de mouvements de camions en organisant ces mouvements de manière optimisée* », ne repose sur rien.

Elle est d'ailleurs contradictoire avec l'étude de trafic qui montre un développement sans précédent des flux de véhicules poids lourds, en général en diesel, lui-même responsable des microparticules.

28. Cette pétition de principe n'est pas à la hauteur des enjeux sur le climat.

29. Il en est de même de l'étude des trafics.

Pièce N°9. Annexe 5 - Etude trafic.

En premier lieu, l'étude de trafic ne met pas en évidence l'évolution du trafic aérien lié au projet.

En second lieu, s'il existe une étude de trafic en ce qui concerne le trafic routier des camions liés au projet, elle est peu approfondie et repose sur des données inexactes.

Ainsi à titre d'exemple, l'autoroute A 432 avait en 2010 un flux journalier de 16 884 véhicules (MJA), une croissance importante de 4,09 % entre 2009 et 2010.

Ainsi à titre d'exemple, l'autoroute A 432 avait en 2013 un flux journalier de 25 521 véhicules (MJA), une croissance importante de 4,5 % entre 2012 et 2013.

Cette dynamique extrêmement importante de l'A 432 n'est absolument pas prise en compte.

30. Il en est de même de l'état de saturation de l'autoroute A 43 un flux journalier de 80 000 véhicules.

31. L'étude des trafics n'apporte aucune précision sur les déplacements « à vide » ou non des poids lourds.

En ce sens, même la commission d'enquête, même si elle donne un avis favorable, souligne le problème du trafic routier (voir supra).

32. Au surplus, cette étude de trafic n'a aucune crédibilité dans la mesure où l'utilisateur c'est-à-dire son mode de fonctionnement spécifique n'est pas connu. La mise à disposition des bâtiments à Amazone ou à une autre entreprise, n'a pas le même effet sur le trafic.

33. Il n'existe aucune mesure compensatoire.

En effet, le dossier relate des mesures prétendument pour l'environnement en ces termes :

« Les principaux investissements liés à l'environnement sont les suivants :

Investissements	Coûts (€ HT)
<i>Mesures de réduction, compensation et suivi des impacts sur le milieu naturel</i>	100 000
<i>Bassins d'orage et d'infiltration</i>	1 000 000
<i>Bassin de rétention des eaux incendie</i>	950 000
<i>Séparateur hydrocarbures</i>	300 000
<i>Vanne d'isolement</i>	16 000
<i>Aménagement des espaces verts et traitement paysager</i>	230 000
<i>Clôture</i>	450 000
<i>Eclairage LED</i>	500 000
<i>Sous comptage et gestion de l'énergie</i>	120 000

34. Ainsi, il convient de souligner l'absence de mesure compensatoire en relation avec l'importance du projet, du trafic généré par le projet, et des incidences sur le climat. En effet, entre des clôtures qui n'ont strictement rien à voir avec l'environnement et qui se trouvent

dans tous les projets, ou un bassin « *d'orage et d'infiltration* » qui existe dans toutes les demandes de permis de construire, il n'y a aucune démarche en matière d'environnement.

35. Pour toutes ces raisons, le permis est irrégulier.

3° Moyen : La rédaction de l'autorisation du permis de construire viole également la directive.

36. Article 8 bis de la directive :

« 1. La décision d'accorder l'autorisation comprend au moins les informations suivantes :

a) la conclusion motivée visée à l'article 1er, paragraphe 2, point g) iv) ;

b) les éventuelles conditions environnementales jointes à la décision, une description de toutes les caractéristiques du projet et/ou mesures envisagées pour éviter, prévenir ou réduire et, si possible, compenser des incidences négatives notables sur l'environnement, ainsi que, le cas échéant, des mesures de suivi.

2. La décision de refuser l'autorisation expose les principales raisons du refus.

3. Si les Etats membres font usage des procédures visées à l'article 2, paragraphe 2, autres que les procédures d'autorisation, les exigences des paragraphes 1 et 2 du présent article, le cas échéant, sont réputées respectées dès lors qu'une décision prise dans le cadre de ces procédures comprend les informations visées auxdits paragraphes et que des mécanismes permettant de respecter les exigences du paragraphe 6 du présent article sont en place.

4. Conformément aux exigences visées au paragraphe 1, point b), les Etats membres veillent à ce que les caractéristiques du projet et/ou mesures envisagées pour éviter, prévenir ou réduire et, si possible, compenser les incidences négatives notables sur l'environnement soient mises en œuvre par le maître d'ouvrage et déterminent les procédures de suivi des incidences négatives notables sur l'environnement.

Les types de paramètres devant faire l'objet d'un suivi et la durée du suivi sont proportionnés à la nature, à la localisation et à la dimension du projet et à l'importance de ses incidences sur l'environnement.

Les modalités de suivi existantes découlant d'actes législatifs de l'Union autres que la présente directive et de la législation nationale peuvent, le cas échéant, être utilisées en vue d'éviter tout double emploi dans le suivi.

5. Les Etats membres veillent à ce que l'autorité compétente prenne toute décision visée aux paragraphes 1 à 3 dans un délai raisonnable.

6. L'autorité compétente s'assure que la conclusion motivée visée à l'article 1er, paragraphe 2, point g) iv), ou toute décision visée au paragraphe 3 du présent article est toujours d'actualité lorsqu'elle prend la décision d'accorder une autorisation. Les Etats membres peuvent fixer à cet effet des délais de validité de la conclusion motivée visée à l'article 1er, paragraphe 2, point g) iv), ou de toute décision visée au paragraphe 3 du présent article. »

37. En effet, il n'existe aucune mesure de compensation environnementale ou de suivi de l'environnement.

Dans le même sens, le permis de construire ne reproduit pas l'intégralité de la conclusion motivée de la commission d'enquête.

38. Par suite le permis de construire est irrégulier.

B. Sur le plan de la légalité interne

4° Moyen : De la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise du SCOT et du PLU de la commune de Colombier-Saugnieu.

39. Selon la rédaction issue de l'arrêté N° 15-084, du 5 mars 2015, approuvant la modification de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise sur les 20 communes de l'espace interdépartemental Saint-Exupéry : Colombier-Saugnieu, Genas, Jonage, Jons, Meyzieu, Pusignan, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Pierre-de-Chandieu, Balan, Thil, Niévroz, Bonnefamille, Diemoz, Grenay, Heyrieux, Janneyrias, Saint-Quentin-Fallavier, Satolas-et-Bonce, Villette-d'Anthon.

40. En effet, il est clairement spécifié au paragraphe 5, pages 26 et 27 de la DTA.

« 5. Conforter la plate-forme de Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement. »

« Quel que soit le scénario, une maîtrise sans faille de l'urbanisation et la préservation de toutes les potentialités de la plate-forme sont indispensables. »

Cela suppose notamment :

de coupler le hub aéroportuaire avec un hub ferroviaire ;

de ne développer sur la plate-forme que les activités spécifiques qui dépendent de la présence de l'aéroport ou qui conditionnent son développement ; »

41. Le SCOT de l'agglomération lyonnaise précise confirme les orientations de la DTA pour l'aéroport de Saint-Exupéry :

« Lyon-Saint Exupéry : seconde plateforme aérienne française après Paris »

(...)

« Au-delà du périmètre de l'avant-projet plan masse (APPM), lieu privilégié pour l'accueil des équipements et des services aéroportuaires et des zones économiques directement en lien avec le fonctionnement de l'aéroport, le Doo, conformément aux orientations inscrites dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise sur l'espace inter-départemental Saint Exupéry, préconise la mise en réseau des principaux sites économiques du secteur Est du Scot en lien avec les territoires voisins dans une perspective de cohérence et de complémentarité (cf. Orientations 3.1 sur les territoires de projet, page 127 du Doo). »

Avec une indication particulière : **« MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE LOGISTIQUE »**

(...)

« Les équipements intermodaux suivants sont nécessaires pour le développement de l'aire métropolitaine :

- - à court-moyen-terme, un projet d'équipement de transport combiné de type autoroute ferroviaire sur ligne existante, sur le site de Grenay,*
- - à long terme, sur le secteur au Sud de la plateforme Saint Exupéry (ou sur le site des Fromenteaux), un équipement intermodal et multi techniques majeur de fret rail-route, basé notamment sur un terminal d'autoroute ferroviaire à grand gabarit connectée au Lyon-Turin et un chantier de transport combiné, en complément du site de Vénissieux- Saint-Priest dont l'avenir est en débat. »*

42. **Le plan local d'urbanisme précise en zone Uz :**

« Article Uz 1 – Interdiction de certains usages et affectations des sols, constructions et activités »

« Sont interdites toutes constructions, installations, occupations et utilisations du sol qui ne soient pas directement liées et compatibles avec le fonctionnement de l'aéroport et des activités ferroviaires attenantes, ou nécessaires, aux services publics ou d'intérêt collectif, sauf celles énumérées à l'article Uz 2. Sont visés notamment : »

(...)

8. Les constructions et installations à destination de commerce et activités de service, sauf sous-destinations listées à l'article Uz 2. »

L'article Uz 2 reprend intégralement la formule suivante : « Dans la mesure où ils sont compatibles avec leur environnement proche, mais aussi compatibles et liés à l'exercice de l'activité aéroportuaire, y compris aux activités ferroviaires attenantes, Sous réserve que les aménagements et constructions soient compatibles avec les principes inscrits dans l'«Orientation d'aménagement et de programmation liée au projet de développement de l'aéroport Lyon – Saint-Exupéry », dernier chapitre des OAP du PLU (pièce 3), »

43. Sans qu'il soit nécessaire d'un plus ample exposé, la notion de « compatibles et liés à l'exercice de l'activité aéroportuaire » s'apprécie conformément aux orientations ci-dessus.

44. Or, il est constant que le projet de plate-forme logistique soit uniquement lié à l'activité de transport par véhicules poids lourds, ce que souligne à juste titre la commission d'enquête dans « son étonnement ».

45. En conséquence, le projet n'est pas compatible à la réglementation d'urbanisme en vigueur sur la parcelle considérée.

5° Moyen : Incompatibilité du projet avec la déclaration d'utilité publique Lyon Turin.

46. Il résulte également du plan local d'urbanisme de la commune de Colombier-Saugnieu, la délimitation du périmètre de déclarations d'utilité publique du Lyon Turin.



47. Le projet est incompatible avec cette déclaration d'utilité publique, puisqu'il se trouve à près de 90 % dans le périmètre de la déclaration d'utilité publique (symbolisé en rose).

48. Par suite, le projet doit être annulé.

6° Moyen : Le projet n'est pas compatible avec les engagements internationaux de la France.

49. Il est reconnu que le secteur des transports est particulièrement producteur de gaz à effet de serre.

50. La France s'est engagée dans différents accords internationaux à réduire la production de ces gaz à effet de serre. Le développement de cette activité de logistique et particulièrement incompatible avec une politique de réduction des gaz à effet de serre.

51. La lutte contre le changement climatique est une des priorités environnementales de la France. Dans le cadre de la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique (loi POPE du 13 juillet 2005), la France s'est dotée d'un objectif d'une division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

52. Dans le cadre de l'adoption, sous présidence française, du paquet législatif « énergie climat », la France s'est engagée sur une réduction de 14 % entre 2005 et 2020 des émissions de gaz à effet de serre des secteurs non soumis à la directive sur le marché des permis d'émissions (directive SCEQE). Cet engagement contribue à l'objectif européen de réduction de 20 % par rapport à 1990 pour la deuxième période d'engagement au titre du protocole de Kyoto (2013-2020).

53. L'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte :

I. - Les personnes publiques ou privées exploitant un aéroport défini aux deux premiers alinéas du I de l'article 1609 quaterbis A du code général des impôts établissent, au plus tard le 31 décembre 2016, un programme des actions qu'elles décident de mettre en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment.

L'objectif de réduction de l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques est, par rapport à l'année 2010, de 10 % au moins en 2020 et de 20 % au moins en 2025. L'intensité en gaz à effet de serre est le rapport entre le volume des émissions de ces gaz et le nombre d'unités de trafic sur la plateforme concernée la même année. L'objectif de réduction s'applique à l'ensemble constitué par les aéroports mentionnés au premier alinéa du présent I.

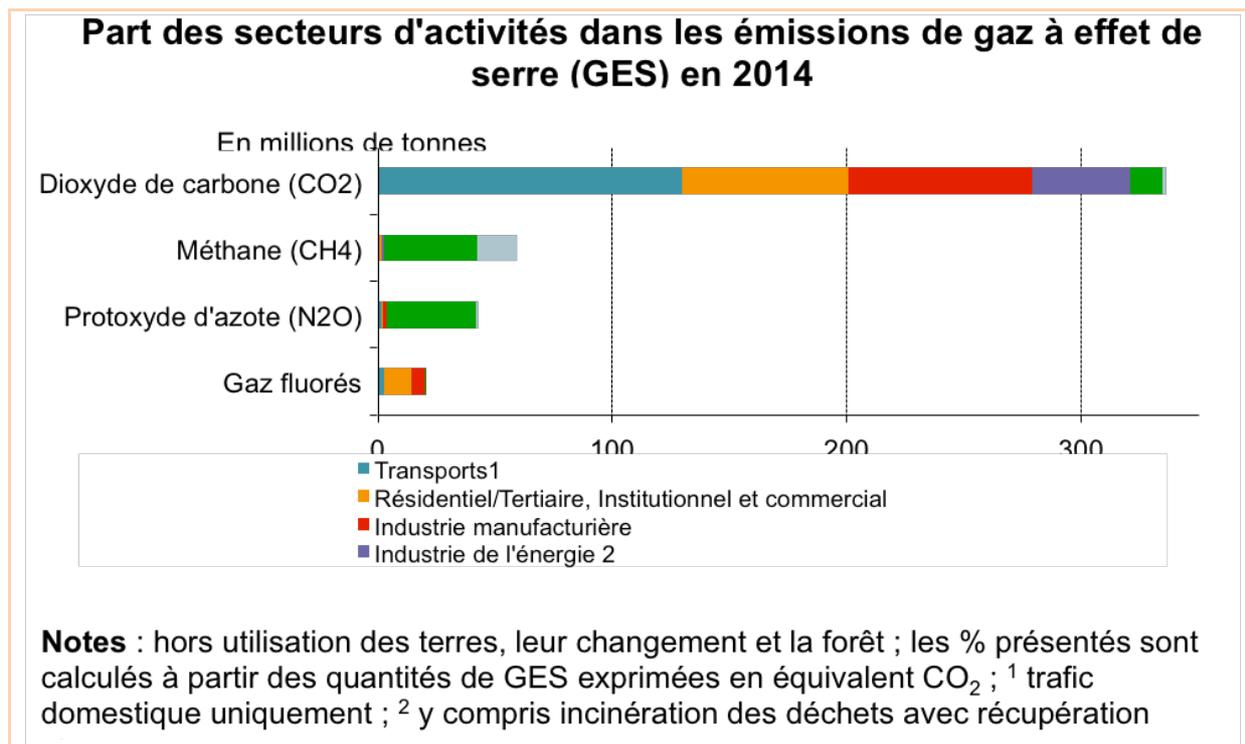
(...) »

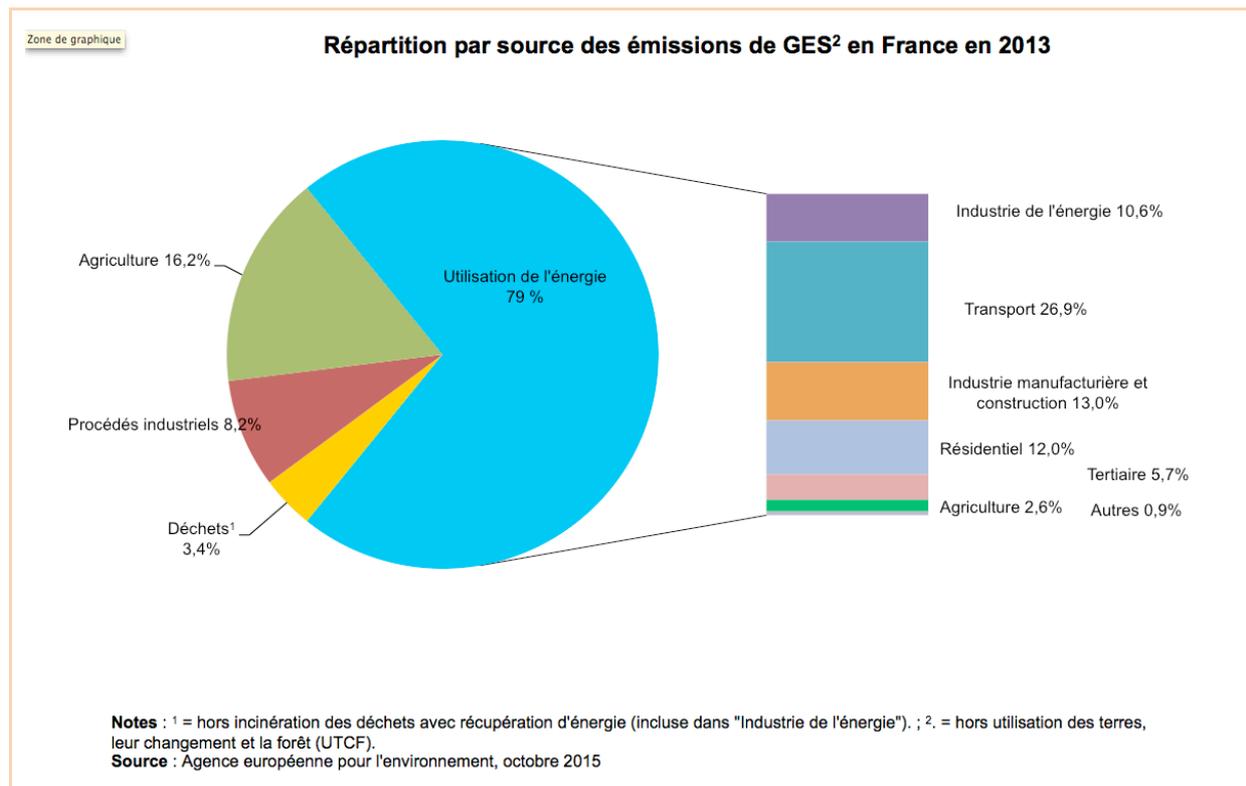
54. En France, le secteur des transports qui constitue un enjeu majeur en matière de consommation des ressources d'origine fossile (en particulier le pétrole), est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre. en effet, en 2010 en France Métropolitaine, 36,5 % des émissions de CO2 et 27,3 % des émissions de gaz à effet de serre sont dues aux activités de transports.

55. Dans le cadre des négociations internationales, un objectif à l'horizon 2050 de division par deux des émissions mondiales de gaz à effet de serre (tous secteurs confondus) par rapport au niveau de 1990 a été fixé. Ceci suppose une réduction très importante des émissions des pays les plus développés. En particulier, la France s'est fixé comme objectif une réduction de 75 % de ses émissions en 2050 (par rapport à 1990).

56. Lors du Grenelle de l'environnement, concernant le secteur des transports, la France s'est fixé un objectif de réduction de 20 % des émissions des gaz à effet de serre afin de les ramener à leur niveau de 1990.

57. La contribution aux gaz à effet de serre est la suivante :





58. Autrement dit, alors qu'il est reconnu que le secteur est particulièrement producteur de gaz à effet de serre, que la France s'est engagée dans différents accords internationaux à réduire la production de ces gaz à effet de serre, le cahier des charges ne prend aucune mesure pour diminuer l'activité de l'aviation civile.

59. Pour ce motif encore, la décision querellée est entachée d'erreur manifeste d'appréciation.

7° Moyen : La décision d'accorder le permis de construire est également irrégulière dans la mesure où celui-ci est probablement obtenu par fraude.

60. La presse, s'est largement fait l'écho d'un projet n'ont pas pour GOODMAN, mais pour Amazon. Ce bénéficiaire n'apparaît pas dans le dossier d'enquête publique. La commission d'enquête s'avère dans l'incapacité de répondre à cette question.

61. La présence d'Amazon modifierait les conséquences environnementales, notamment sur le développement du fret aérien qui n'a pas fait l'objet d'une analyse dans l'étude d'impact.

62. Le premier élément significatif est la présentation de la société.

« I.3.1.2 CAPACITES FINANCIERES

La société GOODMAN France possède l'ensemble des garanties financières nécessaires à la mise en œuvre et au bon fonctionnement des installations projetées. Le tableau suivant montre l'évolution des revenus de la société sur les trois dernières années :

Années	Chiffre d'affaires (en€)	Résultat net (en €)
2013	40 301 512	270 901
2014	26 446 621	- 1 590 811
2015	19 976 571	220 365
2016	16 632 430	1 055 448
2017	28 567 330	44 276

Tableau 1 : Capacités financières

Le résultat net annuel s'établit habituellement entre 50 et 300 mille euros et l'ensemble des activités de développement est réalisé grâce à des emprunts intra-groupe, effectués dans le cadre de conventions de financement.

En 2014, la superposition de deux projets majeurs en phase de développement a nécessité un encours intra-groupe plus important qu'à l'habitude afin de maintenir le programme engagé. Ce financement a conduit à une augmentation des intérêts à hauteur de 1 million d'euro.

Par ailleurs, en 2017, le résultat net a été positif.

Les capacités financières de la société GOODMAN France lui permettent de faire face à ses responsabilités en matière d'environnement, sécurité et hygiène industrielle. »

63. Il se déduit **deux éléments importants**.

En premier lieu, GOODMAN France se finance par des emprunts auprès de son groupe tout en présentant un bilan et un compte d'exploitation extrêmement minimaliste en termes de bénéfices (0,15 % en 2017).

Et sur les cinq dernières années, le bénéfice est de 179 €, pour un chiffre d'affaires cumulées de 131 924 464 €.

Autrement dit, GOODMAN France sans dettes auprès de sa maison-mère à des taux élevés pour faire disparaître tout bénéfice en France et tout impôt sur les sociétés en France. Au surplus, il doit exister probablement des conventions entre la maison-mère et la filiale française pour le management, de telle sorte que le bénéfice n'existe pas en France.

En second lieu, GOODMAN France ne prend aucun risque. Il ne réalise un projet que s'il a un acquéreur. Son plus grand projet en France est pour la société Amazon.

Le projet le plus important porté par GOODMAN en France est pour Amazon : « *Boves (Amiens), 107 000 m²* ».

64. L'absence de crédibilité du nombre de salariés ou d'emplois créés.

« Ce projet de plateforme constitue ainsi une création de site et non un déplacement d'activité depuis un autre site existant. Le projet sera fortement générateur d'emplois directs et indirects. La mise en activité du complexe logistique permettra de créer également, une hausse de l'activité économique de la zone et entraînera la création de plusieurs emplois indirectement liés à la plateforme logistique.

Le nombre d'emplois attendu sur le site est extrêmement important pour une plateforme logistique : celui-ci sera supérieur à 1000. Il est à noter que le projet prévoit la construction

de 1435 places de parking pour les véhicules légers et que le site prévoit également la réalisation d'une gare routière permettant l'accueil de bus et de cars. »

Alors que sur le 2° plus gros projet porté par la société GOODMAN, « Allonnes (Le Mans), 81 000 m² » le nombre d'emplois est de 430 (entrepôt de Carrefour).

65. **Enfin**, le dossier comporte une pièce totalement incompatible avec le projet. Pour justifier d'un tel projet sur un domaine public : l'annexe 3.1 Attestation de maîtrise foncière, indique :

« AÉROPORTS DE LYON de Lyon autorise Goodman France à déposer un dossier de Demande d'Autorisation Environnementale et un Permis de Construire pour un projet situé sur un terrain localisé au sud de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. L'emprise du projet est actuellement occupée par un centre d'essais par crash-tests de véhicules exploité par l'IFSTIAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux).

Les conditions d'usage sont précisées dans une Convention d'Occupation Temporaire en cours de finalisation. »

Pièce N°11. Annexe 3.1 - Attestation de maîtrise foncière.

66. Ici encore, le pétitionnaire a cherché à tromper les citoyens participants à l'enquête publique.

En effet personne n'engage un projet à **100 millions d'euros** sur un terrain qui ne bénéficie que d'une « *une Convention d'Occupation Temporaire* » de droit commun, c'est-à-dire révoquant à tout moment comme le confirme « *Annexe 3.2 - Attestation résiliation IFFSTAR* »

Pièce N°12. Annexe 3.2 - Attestation résiliation IFFSTAR.

67. Ainsi, en raison de tous ces éléments, le pétitionnaire a cherché à tromper les administrations et les citoyens pour obtenir une autorisation par fraude.

68. Pour ce motif encore, le permis de construire doit être annulé.

IV. SUR LES FRAIS IRREPETIBLES

69. Il serait très inéquitable, dans les circonstances de l'espèce, que le requérant supporte la charge des frais entrepris pour faire respecter leur droit.

Le demandeur sollicite donc la condamnation de la commune à lui verser 2000 € en application de l'article L.761-1 CJA.

* * *

PAR CES MOTIFS,

Et tout autre moyen de légalité interne ou externe pouvant être ajouté dans le débat contentieux ;

Plaise au Tribunal Administratif ;

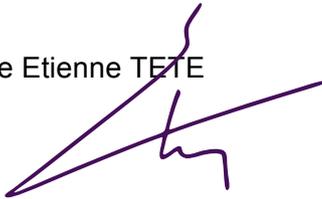
D'annuler la décision attaquée ;

De condamner la commune à verser 2000 €, au demandeur, en application de l'article L.761-1 CJA.

Sous toutes réserves ;

Le 02/11/18

Maître Etienne TETE



BORDEREAU DES PIECES JOINTES

POUR : A.C.E.N.A.S, "Association Contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport de Lyon-St-Exupéry", association de défense régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901, domiciliée à la Mairie d'Heyrieux, 38540 HEYRIEUX, représentée par Madame Evelyne LAVEZZARI, Présidente.

Ayant pour avocat Maître Etienne TETE, avocat au Barreau de Lyon (Toque 2015), 3, Cours de la Liberté – 69003 LYON, Tél. 04.72.98.11.00 – Fax 04.72.98.11.09, (tete.avocat@yahoo.fr).

- Pièce N°1. PC 069 299 18 00012 du 31 août 2018, signé par le maire de Colombier-Saugnieu.
- Pièce N°2. Statuts de l'association ACENAS.
- Pièce N°3. Agrément de l'association du 1er mars 2002
- Pièce N°4. Récépissé de déclaration en préfecture.
- Pièce N°5. Liste des pièces du dossier d'enquête.
- Pièce N°6. Affiche.
- Pièce N°7. 3 - Goodman - Etude d'impact - V2.
- Pièce N°8. (18-04-10)-0875-V-EI ss Annexes.
- Pièce N°9. Annexe 5 - Etude trafic.
- Pièce N°10. 5 - Goodman - Etude de dangers - V2.
- Pièce N°11. Annexe 3.1 - Attestation de maîtrise foncière.
- Pièce N°12. Annexe 3.2 - Attestation résiliation IFFSTAR.