

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.

Requérant principal.

L'association F.R.A.C.T.U.R.E, Fédération Régionale des Associations Contre le Train en zone Urbaine et pour le Respect de l'Environnement, Salle MILLAN Place Honoré de Balzac, 69800 Saint-Priest, représentée par son Président en exercice.

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 : Préfet du Rhône.

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

DEMANDE D'ANNULATION :

De l'arrêté du Préfet du Rhône, en date du 29 octobre 2018, autorisant la société GOODMAN à exploiter un entrepôt logistique rue de Hongrie, Aéroport Lyon Saint-Exupéry à COLOMBIER-SAUGNIEU.

Pièce N°1. L'arrêté du Préfet du Rhône, en date du 29 octobre 2018.

* * *

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 Amazon 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 de l'arrêté du Préfet du Rhône, en date du 29 octobre 2018.

II. LA RECEVABILITE

6. L'association agit dans le délai de quatre 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. L'association F.R.A.C.T.U.R.E, Fédération Régionale des Associations Contre le Train en zone Urbaine et pour le Respect de l'Environnement, agit conformément à ses statuts :

« **Article 2 - But**

Cette fédération a pour but de défendre les intérêts de la population de l'agglomération de l'Est lyonnais et de ses environs, susceptible d'être affectée, directement ou indirectement, par le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), le projet de Contournement routier ou autoroutier de l'Est Lyonnais (CEL), ainsi que toute autre infrastructure de transport pouvant mettre en danger les populations et l'environnement, ainsi que tous projets de développement d'activité et d'infrastructure mettant en danger la santé voire la vie des riverains, et également tous projets de nature à augmenter l'usage des voiries existantes pouvant nuire à la population ».

Pièce N°5. Statuts de l'Association FRACTURE.

11. Son intérêt à agir est évident.

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

13. 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.

14. L'arrêté préfectoral précise :

« CHAPITRE 12.1 - DÉLAIS ET VOIES DE RECOURS

*Le présent arrêté est soumis à un contentieux de pleine juridiction.
Il peut être déféré auprès du Tribunal administratif de LYON:*

*1° par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts mentionnés aux articles L.211-1 et L.511-1 du Code de l'environnement **dans un délai de quatre mois** à compter du premier jour de la publication ou de l'affichage de la présente décision.
(...) »*

15. Ainsi la requête est déposée dans les délais.

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.

16. 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. »

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

18. 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°6. Affiche.

Pièce N°13. Liste des pièces du dossier d'enquête.

19. 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.

20. 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.

21. Au surplus, conformément au code de l'environnement, article L 181-1 et suivants, l'autorisation environnementale a pour effet de remplacer plusieurs autorisations à condition de respecter les règles applicables à ces autorisations.

Article L181-2 :

« I. - L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite : (...) »

Suit une liste de 12 cas.

22. Or, ni l'affiche, ni le dossier d'étude d'impact n'indique clairement la valeur de cette autorisation environnementale vis-à-vis du cumul d'autorisation que comporte cette autorisation.

23. En conséquence, l'arrêté préfectoral est irrégulier.

2° Moyen : L'attribution d'une autorisation à une société qui ne peut avoir la qualité d'exploitant.

24. Il résulte de l'arrêté préfectoral :

« CHAPITRE 1.1 BÉNÉFICIAIRE ET PORTÉE DE L'AUTORISATION

Article 1.1.1. Exploitant titulaire de l'autorisation

La société GOODMAN France, dont le siège social est situé 24 rue de Prony à PARIS est autorisée à exploiter les installations détaillées dans les articles suivants sur le territoire de la commune de COLOMBIER-SAUGNIEU, rue de Hongrie, Aéroport de Lyon Saint-Exupéry, sous réserve du respect des prescriptions du présent arrêté.

Article 1.1.2. Objet de l'autorisation

La présente autorisation pour la réalisation d'une plateforme logistique, comprenant bâtiments, voie d'accès et

stationnements sur la commune de COLOMBIER-SAUGNIEU, rue de Hongrie, Aéroport de Lyon Saint-Exupéry tient lieu:

- *d'autorisation au titre de l'article L.5 12-1 du code de l'environnement;*
- *de dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.*

25. Or il est constant que cette société soit un promoteur immobilier qui n'a pas les moyens financiers de mettre en œuvre l'exploitation de la plate-forme logistique.

26. Il est également établi, par différents articles de presse, que la société Amazon serait probablement le véritable destinataire.

27. Non seulement l'arrêté préfectoral est irrégulier par rapport à la société bénéficiaire, mais encore par rapport à la société qui a déposé le dossier. Il y a même lieu de s'interroger s'il ne s'agit pas d'une obtention par fraude.

28. En conséquence, l'arrêté préfectoral est illégal.

3° Moyen : Insuffisance de l'étude d'impact transmise au public lors de l'enquête publique.

29. 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. »

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

31. 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.

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

33. 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.

34. 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.

35. 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.

36. 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.

37. 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. »

38. 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.

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

40. 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.

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

42. 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).

43. 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 Amazon ou à une autre entreprise, n'a pas le même effet sur le trafic.

44. 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

45. 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.

46. Pour toutes ces raisons, l'arrêté préfectoral est irrégulier.

4° Moyen : L'insuffisance des mesures de compensation.

47. 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 États 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. »

48. Les mesures de compensation environnementale ou de suivi de l'environnement sont manifestement insuffisantes.

L'arrêté préfectoral précise :

« Article 3.3.3. Mesures compensatoires :

MC1 - Aménagement et gestion raisonnée d'espaces de prairies sur une surface de 21,1 ha pour une durée de 30 ans.

Les dix parcelles céréalières suivantes, représentant une surface 21,1 ha, sont converties en espace de prairies pour une durée de 30 ans, à compter de la date de signature du présent arrêté :

(...)

Elles sont également localisées en annexe 4.

«Ces zones sont aménagées et gérées en faveur des oiseaux prairiaux : œdicnème criard, outarde canepetière, caille, busard cendré, pie-grièche écorcheur ...

Elles font notamment l'objet de fauches tardives : les fauches sont donc proscrites entre la mi-mars et mi-juillet. Les principes d'aménagement (semis notamment) et les modalités de gestion font l'objet d'une notice transmise à la DREAL avant le 31 janvier 2019 pour validation préalable.

Les modalités de gestion de ces espaces de prairies sont formalisées par une convention avec des exploitants agricoles sur une durée totale de 30 ans. Les conventions signées sont transmises à l'Inspection des installations classées avant le 30 juin 2019.

Un an avant l'échéance de la présente mesure compensatoire MC1, l'exploitant proposera à la validation de l'Inspection des installations classées et des services en charge de la biodiversité, une nouvelle mesure compensatoire équivalente à celle finalisée par convention avec des exploitants agricoles. »

Or les parcelles choisies ne sont pas contiguës. Le projet n'a aucune cohérence.

Une partie et au nord de l'aéroport Saint-Exupéry (en jaune).



Une partie au sud :



49. Au surplus, la présence de l'aéroport, avec des atterrissages et des décollages fréquents, retire toute crédibilité à l'arrêt de destruction des oiseaux ci-dessus décrit.

50. Par suite l'arrêté préfectoral est entaché d'irrégularités.

5° Moyen : Les espèces protégées.

51. Les dispositions légales pertinentes :

52. la directive européenne n° 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

53. La directive précise dans son article 6, la notion « ***l'intérêt public majeur*** », qui n'est pas « ***l'utilité publique*** » au sens de la déclaration d'utilité publique :

« Article 6

1. Pour les zones spéciales de conservation, les États membres établissent les mesures de conservation nécessaires impliquant, le cas échéant, des plans de gestion appropriés spécifiques aux sites ou intégrés dans d'autres plans d'aménagement et les mesures

réglementaires, administratives ou contractuelles appropriées, qui répondent aux exigences écologiques des types d'habitats naturels de l'annexe I et des espèces de l'annexe II présents sur les sites.

2. Les États membres prennent les mesures appropriées pour éviter, dans les zones spéciales de conservation, la détérioration des habitats naturels et des habitats d'espèces ainsi que les perturbations touchant les espèces pour lesquelles les zones ont été désignées, pour autant que ces perturbations soient susceptibles d'avoir un effet significatif eu égard aux objectifs de la présente directive.

3. Tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site. Compte tenu des conclusions de l'évaluation des incidences sur le site et sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les autorités nationales compétentes ne marquent leur accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assurées qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site concerné et après avoir pris, le cas échéant, l'avis du public.

4. Si, en dépit de conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site et en l'absence de solutions alternatives, un plan ou projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, l'État membre prend toute mesure compensatoire nécessaire pour assurer que la cohérence globale de Nature 2000 est protégée. L'État membre informe la Commission des mesures compensatoires adoptées.

Lorsque le site concerné est un site abritant un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaires, seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur. »

Il existe donc deux régimes différents, avec deux procédures différentes suivant qu'il existe non seulement des espèces à protéger **mais également des espèces prioritaires, tel est le cas en l'espèce.**

Autrement dit, il ne suffit pas qu'un projet soit d'utilité publique pour que la destruction d'espèces soit autorisée.

54. En particulier, l'article 12 indique :

« Protection des espèces

Article 12

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour instaurer un système de protection stricte des espèces animales figurant à l'annexe IV point a), dans leur aire de répartition naturelle, interdisant:

a) toute forme de capture ou de mise à mort intentionnelle de spécimens de ces espèces dans la nature;

b) la perturbation intentionnelle de ces espèces notamment durant la période de reproduction, de dépendance, d'hibernation et de migration;

c) la destruction ou le ramassage intentionnels des œufs dans la nature; d) la détérioration ou la destruction des sites de reproduction ou des aires de repos.

2. Pour ces espèces, les États membres interdisent la détention, le transport, le commerce ou l'échange et l'offre aux fins de vente ou d'échange de spécimens prélevés dans la nature, à l'exception de ceux qui auraient été prélevés légalement avant la mise en application de la présente directive.

3. Les interdictions visées au paragraphe 1 points a) et b) ainsi qu'au paragraphe 2 s'appliquent à tous les stades de la vie des animaux visés par le présent article.

4. Les États membres instaurent un système de contrôle des captures et mises à mort accidentelles des espèces animales énumérées à l'annexe IV point a). Sur la base des informations recueillies, les États membres entreprennent les nouvelles recherches ou prennent les mesures de conservation nécessaires pour faire en sorte que les captures ou mises à mort involontaires n'aient pas une incidence négative importante sur les espèces en question. »

55. La directive poursuit ensuite :

« Article 16

1. À condition **qu'il n'existe pas une autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle**, les États membres peuvent déroger aux dispositions des articles 12, 13, 14 et de l'article 15 points a) et b):

a) dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels;

b) pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété;

c) dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques, ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement;

d) à des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;

e) pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié par les autorités nationales compétentes de certains spécimens des espèces figurant à l'annexe IV.

56. Les dispositions législatives issues du code de l'environnement : article L411-2 :

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont fixées :

1° La liste limitative des habitats naturels, des espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées ainsi que des sites d'intérêt géologique, y compris des types de cavités souterraines, ainsi protégés ;

2° La durée et les modalités de mise en œuvre des interdictions prises en application du I de l'article L. 411-1 ;

3° La partie du territoire national sur laquelle elles s'appliquent, qui peut comprendre le domaine public maritime, les eaux intérieures et la mer territoriale ;

4° La délivrance de dérogation aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à **condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle** :

a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;

b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;

c) *Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;*

d) *A des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;*

e) *Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens ;*

5° (...) »

57. Pour mémoire, les textes ci-dessus et plus particulièrement la directive européenne ne doivent pas être confondus avec celle portant sur les études d'impact (directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement) qui retient une formule différente et allégée de la notion de « parti d'aménagement » : (article 5) «d) **une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux incidences sur l'environnement :** »

Dans le cadre de l'étude d'impact, la présentation des partis d'aménagement est particulièrement allégée.

Le pétitionnaire n'a pas besoin de discuter les solutions qu'il a, a priori, écartées, ne serait-ce que pour des raisons économiques comme ce fut le cas en l'espèce.

Alors qu'en matière de protection de la biodiversité, le pétitionnaire a un devoir d'étudier d'autres solutions, afin de démontrer qu'il n'y a pas d'autres solutions satisfaisantes.

58. Il n'y a pas de contestation entre les parties sur l'idée que trois conditions sont cumulatives. Le Conseil d'Etat juge de plus que les trois conditions posées par le code sont cumulatives, l'absence de l'une d'entre elles faisant obstacle à ce que la dérogation puisse être légalement accordée (CE, 9 octobre 2013, SEM Nièvre aménagement n° 366803).

« 5. *Considérant qu'en vertu de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, qui transpose l'article 16 de la directive du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, il peut être dérogé au système de protection stricte et aux interdictions résultant des articles 12, 13, 14 et 15 points a) et b) de la directive, transposés en droit interne par l'article L. 411-1 du code de l'environnement " à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle : (...) / c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ; " ; que l'absence de l'une de ces trois conditions, qui sont cumulatives, fait obstacle à ce que la dérogation puisse être légalement accordée ;*

6. *Considérant, en premier lieu, que pour juger que le moyen tiré de l'absence de justification de raisons impératives d'intérêt public majeur était de nature à faire naître, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté préfectoral litigieux, le juge des référés du tribunal administratif de Dijon s'est fondé sur le fait que si le projet présentait un intérêt public incontestable, il ne constituait pas pour autant un cas exceptionnel dont la*

réalisation se révélerait indispensable ; que si ce même juge a par ailleurs mentionné que la première des trois conditions rappelées au point précédent, tirée de l'absence de solution alternative satisfaisante, n'était pas remplie, cette mention était surabondante compte tenu du caractère cumulatif des conditions auxquelles la dérogation prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement est subordonnée ; que, par suite, eu égard à l'office que lui attribue l'article L. 521-1 du code de justice administrative, le juge des référés du tribunal administratif de Dijon n'a, ce faisant pas, commis d'erreur de droit ; qu'il n'a pas davantage entaché son ordonnance d'insuffisance de motivation ou de dénaturation ;

7. Considérant, en second lieu, qu'eu égard au caractère surabondant de la mention indiquant que la condition tirée de l'absence de solution alternative satisfaisante n'était, en l'état de l'instruction, pas davantage remplie, les moyens d'insuffisance de motivation et de dénaturation dirigés contre celle-ci ne peuvent qu'être écartés ; »

59. L'arrêt du Conseil d'État (Conseil d'État, 6ème - 1ère SSR, 30/12/2015, 371748, Inédit au recueil Lebon), rappelle non seulement que les trois conditions sont cumulatives, à savoir « *Considérant que le 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement permet de déroger aux interdictions prévues aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1 **dès lors que sont remplies les trois conditions distinctes et cumulatives** tenant, d'une part, à l'absence de solution alternative satisfaisante, d'autre part, à la condition de ne pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle et, enfin, à la justification de la dérogation par l'un des motifs qu'il fixe (...) » ; **mais encore que la motivation**, pour accorder (première espèce) ou refuser (à l'étape du juge administratif deuxième espèce), **doit être complète sur les trois conditions distinctes et cumulatives.***

60. Les trois conditions distinctes et cumulatives doivent être aussi vérifiées au fond.

61. Or il résulte de l'arrêté préfectoral que ce dernier n'est pas motivé vis-à-vis de solutions alternatives :

« CONSIDERANT, compte tenu des mesures d'évitement, de réduction et de compensation détaillées ci-après, que la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations d'espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ».

62. Il résulte également que par principe, aucune solution alternative n'a été étudiée sous prétexte que la zone est proche de l'aéroport.

5.4 Absence de solution alternative

Le développement de cette parcelle a été envisagé dans l'objectif de développer des grands projets tels que celui présenté. La zone est en plein développement, ce qui traduit un dynamisme qui permet de rassurer les logisticiens souhaitant s'implanter sur cette zone. Par ailleurs, le terrain étudié est immédiatement opérationnel et destiné à être occupé par un locataire potentiel. De plus, les raisons suivantes ont conduit au choix de l'implantation sur l'aéroport de Lyon : (...) »

63. En l'espèce, il n'y a aucun intérêt public majeur, selon les précisions apportées par le Conseil d'Etat.

CE 5/6 ch.-r., 25 mai 2018, n° 413267 :

« 7. Il résulte de ces dispositions qu'un projet d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il

répond, par sa nature et compte tenu notamment du projet urbain dans lequel il s'inscrit, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

8. Pour juger que le moyen tiré de ce que le projet de centre commercial " Val Tolosa " ne répondrait pas aux conditions posées par l'article L. 411-2 du code de l'environnement était propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté attaqué, le juge des référés s'est approprié l'analyse développée par la cour administrative d'appel de Bordeaux relativement à un précédent arrêté de dérogation délivré aux sociétés requérantes concernant le projet en cause qui l'avait conduite à écarter une telle qualification et s'est en outre fondé sur le fait que l'accord-cadre signé le 31 mars 2016 signé entre les sociétés requérantes, le président du conseil départemental et le maire de Plaisance-du-Touch, ainsi que les différentes modifications apportées au projet, venant renforcer son caractère d'intérêt général, ne permettait néanmoins pas de caractériser un intérêt public majeur à la réalisation de ce projet. Eu égard à l'office que lui attribue l'article L. 521-1 du code de justice administrative, le juge des référés du tribunal administratif de Toulouse n'a, ce faisant, pas commis d'erreur de droit et n'a pas davantage entaché son ordonnance de dénaturation. »

64. L'intérêt public majeur n'est pas démontré pour justifier la destruction de 33 espèces protégées.

65. Par ailleurs, il existe bien d'autres sites possibles.

Rhône Alpes est la 2^{ème} région logistique de France, le territoire du Nord Isère représente 2 millions de m² d'entrepôts.

66. Des alternatives existent :

Terrain de 60 ha à St Quentin Fallavier « 1ère plateforme logistique terrestre de France »

Plaine de l'Ain « Situé à 25 minutes de l'aéroport et 35 minutes du centre-ville de Lyon, le parc Industriel de la Plaine de l'Ain propose, à la vente, 290 ha de terrains viabilisés immédiatement disponibles ».

67. Ainsi, l'arrêté préfectoral est irrégulier pour ce moyen pris dans sa première branche.

68. Sur le fondement des dispositions concernant la protection des espèces, l'arrêté préfectoral est encore irrégulier en raison d'un manque de précision.

69. Monsieur le Préfet a entaché sa décision d'une insuffisance de précision.

70. En effet « *les prescriptions et mesures en faveur de la biodiversité à mettre en œuvre* » sont composés de phrases passe-partout sans aucune indication précise espèce par espèce.

71. Selon l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées :

« Article 4 :

La décision précise :

En cas de refus, la motivation de celui-ci ;

En cas d'octroi d'une dérogation et, en tant que de besoin, en fonction de la nature de l'opération projetée, les conditions de celle-ci, notamment :

-indications relatives à l'identité du bénéficiaire ;

-nom scientifique et nom commun des espèces concernées ;

-nombre et sexe des spécimens sur lesquels porte la dérogation ;

-période ou dates d'intervention ;

-lieux d'intervention ;

-s'il y a lieu, mesures d'atténuation ou de compensation mises en œuvre, ayant des conséquences bénéfiques pour les espèces concernées ;

-qualification des personnes amenées à intervenir ;

-description du protocole des interventions ;

-modalités de compte rendu des interventions ;

-durée de validité de la dérogation ;

-conditions particulières qui peuvent être imposées en application de l'article R. 411-11 du code de l'environnement. Pour les opérations d'inventaire de populations d'espèces animales ou végétales, l'octroi de la dérogation peut être conditionné au versement des données recueillies à des bases de données et selon un format déterminé. »

72. Tous les points soulignés en gras sont insuffisamment renseignés dans l'arrêté préfectoral.

73. Pour ces motifs, l'arrêté préfectoral est irrégulier.

B. Sur le plan de la légalité interne

6° Moyen : Violation de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise du SCOT et du PLU de la commune de Colombier-Saugnieu.

74. L'ICPE, élément central de l'autorisation environnementale, reste soumise aux règles d'urbanisme que l'autorisation environnementale doit respecter.

En vertu de l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme, le règlement et les documents graphiques du plan d'occupation des sols ou du plan local d'urbanisme qui lui a succédé sont opposables à l'ouverture des installations classées:

« L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.

Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »

L'article L. 181-9 du code de l'environnement dispose en outre que l'autorité administrative peut rejeter la demande d'autorisation environnementale dès lors que celle-ci est en contradiction avec les règles d'urbanisme applicables :

« Toutefois, l'autorité administrative compétente peut rejeter la demande à l'issue de la phase d'examen lorsque celle-ci fait apparaître que l'autorisation ne peut être accordée en l'état du dossier ou du projet.

Il en va notamment ainsi lorsque l'autorisation environnementale ou, le cas échéant, l'autorisation d'urbanisme nécessaire à la réalisation du projet, apparaît manifestement insusceptible d'être délivrée eu égard à l'affectation des sols définie par le plan local d'urbanisme ou le document en tenant lieu ou la carte communale en vigueur au moment de l'instruction, à moins qu'une procédure de révision, de modification ou de mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour effet de permettre cette délivrance soit engagée. »

75. Sur ce point, le Conseil d'Etat a relevé que :

« lorsque l'autorité administrative est saisie d'une demande d'autorisation d'exploitation d'une telle installation classée située en zone urbaine, elle doit apprécier notamment la compatibilité des activités exercées avec le caractère de la zone, tel que fixé par le plan local d'urbanisme, en tenant compte des prescriptions que le préfet a pu imposer à l'exploitation » (CE, 30 juin 2003, SARL Protime, n° 228538, mentionné au Recueil).

Plus récemment, il a rappelé qu'il revenait au juge des ICPE d'apprécier la légalité de l'autorisation délivrée vis-à-vis des règles d'urbanisme :

« Considérant, en premier lieu, qu'en vertu du premier alinéa de l'article L. 123-5 du code de l'urbanisme, devenu son article L. 152-1, le règlement et les documents graphiques du plan d'occupation des sols ou du plan local d'urbanisme qui lui a succédé sont opposables à l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan ; qu'il en résulte que les prescriptions de celui-ci qui déterminent les conditions d'utilisation et d'occupation des sols et les natures d'activités interdites ou limitées s'imposent aux autorisations d'exploiter délivrées au titre de la législation des installations classées ;

Considérant, en deuxième lieu, qu'il appartient au juge du plein contentieux des installations classées de se prononcer sur la légalité de l'autorisation au regard des règles d'urbanisme légalement applicables à la date de sa délivrance » (CE, 16 décembre 2016, Société Ligérienne Granulats SA, n° 391452, au Recueil).

A noter que les dispositions de l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme exigent la conformité de l'ouverture d'ICPE au règlement et aux documents graphiques du PLU lorsque celles de l'alinéa 2 l'article L. 514-6 du code de l'environnement, introduit par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, parlent de simple compatibilité des ICPE avec les règles d'urbanisme.

76. 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, Vilette-d'Anthon.

77. 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 ; »

78. Le SCOT de l'agglomération lyonnaise précise et 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 aéroportuaire 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. »*

79. **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), »

80. 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.

81. 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 ».

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

7° Moyen : Incompatibilité du projet avec la déclaration d'utilité publique Lyon Turin.

83. 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.



84. 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).

85. Par suite, le projet doit être annulé.

8° Moyen : Le projet n'est pas compatible avec les engagements internationaux de la France.

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

87. 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.

88. 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.

89. 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).

90. 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 quater viciés 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.

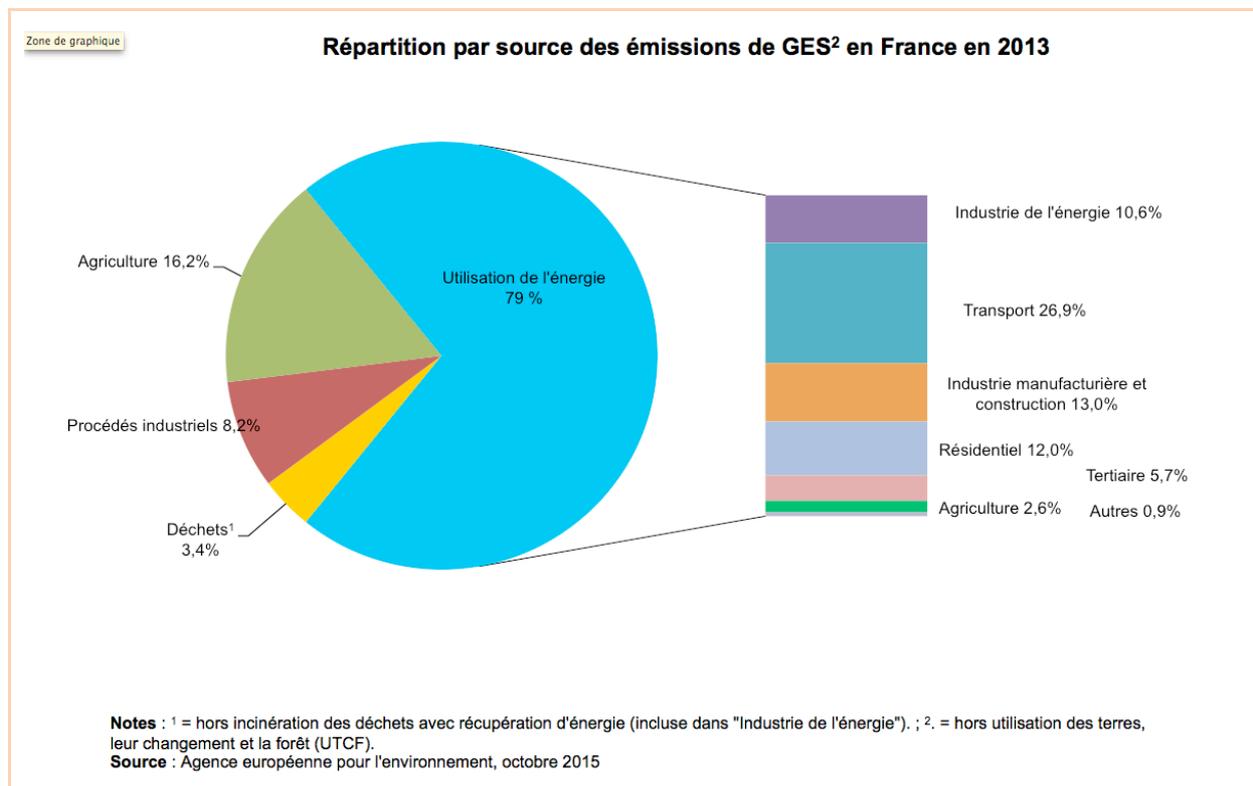
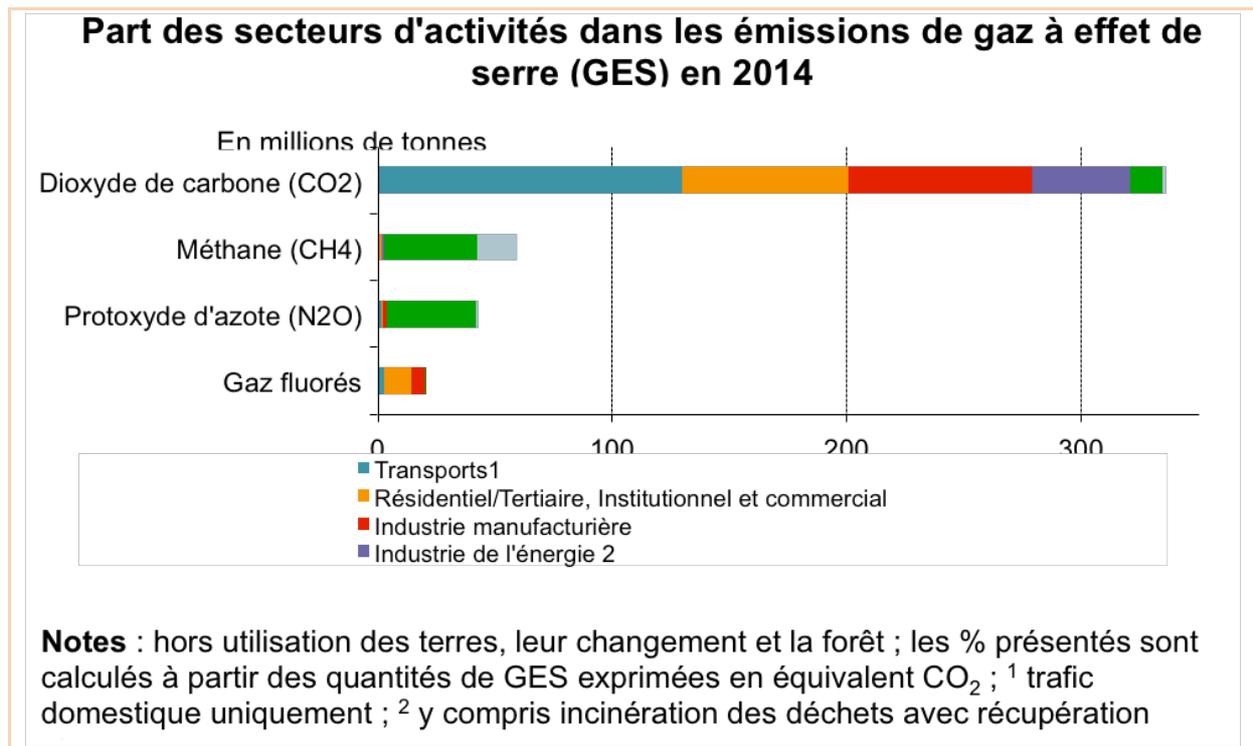
(...) »

91. 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.

92. 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).

93. 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.

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



95. 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.

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

9° Moyen : Insuffisance des mesures prise pour gérer les flux de transport autour du site.

97. L'arrêté préfectoral précise :

« CHAPITRE 10.3 DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AU SITE

« Article 10.3.1. Modification des modes de transport

Conformément au dossier de demande d'autorisation du projet, l'exploitant s'engage à respecter strictement le mode de transport routier, aussi bien pour l'approvisionnement du site que pour les départs de marchandises. Dans le cas d'une modification de ce mode de transport et conformément aux dispositions des articles L181-14 et R181-46 du code de l'environnement, elle sera portée, avant sa réalisation, à la connaissance du préfet avec tous les éléments d'appréciation, et pourra donner lieu, le cas échéant, à des prescriptions complémentaires.

Les informations permettant de justifier les modalités de transport des produits arrivant et sortant du site sont tenues à jour et à disposition de l'Inspection des installations classées. »

98. En effet, le projet va générer un trafic qui ne pourra pas être absorbé dans de bonnes conditions sur le secteur.

99. Le maire de Colombier Saugnieu, Monsieur Pierre Marmonnier, en convient en ces termes :

« On continue de travailler et pour faciliter la circulation, nous demandons la gratuité du péage de Saint-Exupéry sur l'A 432 et le réaménagement des routes départementales. Mais surtout, il faut absolument mettre en place un circuit de transport en commun qui correspond aux attentes des habitants et les salariés. On ne peut pas se contenter du Rhônexpress. »

100. En termes plus simples, rien ne va et tout est à refaire.

101. Le pétitionnaire devrait prendre en charge les conséquences liées au trafic routier engendré par son projet ; et par suite l'arrêté préfectoral est irrégulier.

10° Moyen : Les prescriptions matière d'environnement sont insuffisantes.

102. Ainsi pour **garantir les modes de transport à l'arrivée et au départ** de la plate-forme logistique, l'arrêté préfectoral retient :

« CHAPITRE 10.3 DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AU SITE

Article 10.3.1. Modification des modes de transport

Conformément au dossier de demande d'autorisation du projet, l'exploitant s'engage à respecter strictement le mode de transport routier, aussi bien pour l'approvisionnement du site que pour les départs de marchandises. Dans le cas d'une modification de ce mode de transport et conformément aux dispositions des articles L181-14 et R181-46 du code de l'environnement, elle sera portée, avant sa réalisation, à la connaissance du préfet avec tous les éléments d'appréciation, et pourra donner lieu, le cas échéant, à des prescriptions complémentaires.

Les informations permettant de justifier les modalités de transport des produits arrivant et sortant du site sont tenues à jour et à disposition de l'Inspection des installations classées. »

103. Pour mémoire, les dispositions du code de l'environnement ont un caractère général sans la moindre indication en matière de transport.

Article L181-14

« Toute modification substantielle des activités, installations, ouvrages ou travaux qui relèvent de l'autorisation environnementale est soumise à la délivrance d'une nouvelle autorisation, qu'elle intervienne avant la réalisation du projet ou lors de sa mise en œuvre ou de son exploitation.

En dehors des modifications substantielles, toute modification notable intervenant dans les mêmes circonstances est portée à la connaissance de l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale dans les conditions définies par le décret prévu à l'article L. 181-31.

L'autorité administrative compétente peut imposer toute prescription complémentaire nécessaire au respect des dispositions des articles L. 181-3 et L. 181-4 à l'occasion de ces modifications, mais aussi à tout moment s'il apparaît que le respect de ces dispositions n'est pas assuré par l'exécution des prescriptions préalablement édictées. »

Article R181-46

I. – Est regardée comme substantielle, au sens de l'article L. 181-14, la modification apportée à des activités, installations, ouvrages et travaux soumis à autorisation environnementale qui :

1° En constitue une extension devant faire l'objet d'une nouvelle évaluation environnementale en application du II de l'article R. 122-2 ;

2° Ou atteint des seuils quantitatifs et des critères fixés par arrêté du ministre chargé de l'environnement ;

3° Ou est de nature à entraîner des dangers et inconvénients significatifs pour les intérêts mentionnés à l'article L. 181-3.

La délivrance d'une nouvelle autorisation environnementale est soumise aux mêmes formalités que l'autorisation initiale.

II. – Toute autre modification notable apportée aux activités, installations, ouvrages et travaux autorisés, à leurs modalités d'exploitation ou de mise en œuvre ainsi qu'aux autres équipements, installations et activités mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 181-1 inclus dans l'autorisation doit être portée à la connaissance du préfet, avant sa réalisation, par le bénéficiaire de l'autorisation avec tous les éléments d'appréciation.

S'il y a lieu, le préfet, après avoir procédé à celles des consultations prévues par les articles R. 181-18 et R. 181-21 à R. 181-32 que la nature et l'ampleur de la modification rendent nécessaires, fixe des prescriptions complémentaires ou adapte l'autorisation environnementale dans les formes prévues à l'article R. 181-45. »

104. Ainsi, la mesure de protection de l'environnement et en termes flous « dossier de demande d'autorisation du projet, l'exploitant s'engage à respecter strictement le mode de transport routier »

105. Il appartenait au Préfet de définir la notion, qui n'a pas de définition juridique dans la loi de « *mode de transport routier, (...) pour l'approvisionnement du site que pour les départs de marchandises* ».

Quelle distance un mode de transport permettant l'approvisionnement (ou le départ) doit-il avoir faite préalablement pour garder cette qualification ? C'est l'interrogation classique entre le mode de « *transport primaire* » ou le « *mode de transport secondaire* ».

106. Plus simplement, si un transport routier déplace la marchandise de la plateforme vers l'aéroport, le camion peut réaliser, suivant l'itinéraire choisi, facilement 5 km.

La règle est-elle respectée ?

Autrement dit, la garantie d'un déplacement par transport routier issu de cet article n'a de sens que s'il était précisé, pour le moins une distance à vol d'oiseau de 10 km.

107. La phrase aurait dû être la suivante : « *Conformément au dossier de demande d'autorisation du projet, l'exploitant s'engage à respecter strictement le mode de transport routier, aussi bien pour l'approvisionnement du site que pour les départs de marchandises, sans utiliser de quelque manière que ce soit l'aéroport Saint-Exupéry.* »

11° Moyen : La décision d'accorder l'autorisation environnementale est également irrégulière dans la mesure où celui-ci est probablement obtenu par fraude.

108. La presse, s'est largement fait l'écho d'un projet non 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.

109. 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.

110. 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. »

111. 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 s'endette 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* ».

112. 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).

113. 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.

114. 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.

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

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

IV. SUR LES FRAIS IRREPETIBLES

117. 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 26/02/19

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. L'arrêté du Préfet du Rhône, en date du 29 octobre 2018.
- 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. Statuts de l'Association FRACTURE.
- 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.
- Pièce N°13. Liste des pièces du dossier d'enquête.