

**2013/6120 - Avis sur le projet de modification de la Directive Territoriale d'Aménagement, la modification de la DTA portant sur une adaptation des dispositions relatives à l'espace interdépartemental de la Plaine Saint-Exupéry** (Direction de l'Aménagement Urbain) (BMO du 16/12/2013, p. 2671)

Rapporteur : M. BUNA Gilles

**M. LE MAIRE** : Mes chers Collègues, nous allons passer à la DTA pour laquelle nous avons 24 minutes de débat. Je vous demande éventuellement de concentrer la pensée surtout que nous en avons déjà un peu parlé au Grand Lyon.

**M. BUNA Gilles**, rapporteur : Je vais restructurer l'intervention et j'essayerai essentiellement, après avoir posé le cadre, de répondre aux craintes qui peuvent s'exprimer ici ou là, cela permettra peut-être de gagner une dizaine de minutes sur les 24 annoncées.

L'objet du rapport est de recueillir votre avis sur une modification de la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) proposée par l'Etat. Cette DTA, certains ont pu déjà en discuter puisqu'elle a dû être votée en janvier 2007, pour les plus anciens d'entre nous.

Je ne vais parler que de la zone géographique couverte par la DTA puisqu'en gros, c'est l'aire métropolitaine un peu agrandie. En tout cas, on y retrouve les villes que vous avez aujourd'hui dans le pôle métropolitain. Simplement, à l'époque, il y a eu des critiques assez importantes. Beaucoup de réserves sur la DTA 2007, périmètre incohérent. C'est vrai que Saint-Exupéry, par exemple, ne se trouve pas dans la métropole. Il y a des départements qui l'entourent, il n'y a pas de gouvernance de cet espace même s'il est assez fondamental. Peu de latitude laissée aux documents de planification infra DTA, SCOT et PLU doivent théoriquement être compatibles avec la DTA mais on avait tellement écrit de manière rigoureuse au niveau de l'Etat que quand il s'agissait, par exemple, d'essayer de densifier légèrement en relevant le seuil démographique de simplement 2 000 personnes et bien on n'y arrivait plus parce que les endroits où ça aurait été possible n'étaient plus compatibles avec la rédaction de la DTA.

Et puis on avait dit, et ça c'était plus fondamental, que le projet était beaucoup focalisé sur les infrastructures routières et autoroutières et pas tellement sur le réseau ferroviaire et les alternatives d'inter-modalité.

Néanmoins, la DTA avait été approuvée par le Conseil d'Etat et puis, il y avait une douzaine d'objectifs qui sont assez généraux pour subsister. Le Préfet de région, qui a eu parfaitement raison, a voulu qu'on réfléchisse à Saint-Exupéry, pôle stratégique. Il a donc proposé une modification.

Première objection : on nous dit que la modification entraînerait un changement de régime. Nous ne pourrions plus avoir une DTA qui soit opposable au SCOT et au PLU. Il n'y a aucune raison d'accepter cette argumentation. Aujourd'hui, premier point, la modification proposée n'atteint pas l'économie générale de la DTA. Le deuxième point, c'est que les modifications qui sont proposées vont dans le sens de la DTA et de ses objectifs. C'est le point qu'on entend le plus souvent.

Moi je crois, au contraire, qu'il faut se féliciter qu'au lieu d'avoir une attitude un peu autiste, l'Etat se soit penché sur la question et décidé d'associer en amont du processus, pendant le processus et se dise aujourd'hui, il faut poser la question de la gouvernance donc continuer à associer les différentes structures et elles sont nombreuses qui peuvent avoir droit au chapitre.

Que dit-on dans cette DTA ? Il y a en gros 10 orientations :

- Organiser les infrastructures du hub multimodal et l'activité logistique.
- Assurer la montée en puissance du hub multimodal, voyageurs et fret.
- Structurer le développement logistique.
- Préserver l'agriculture.
- De l'autre côté, développer les synergies métropolitaines.
- Favoriser la montée en puissance des fonctions métropolitaines.
- Développer les synergies entre filières.
- Conforter l'attractivité du territoire et l'offre économique.
- Développer la connectivité métropolitaine.

Tout cela en assurant évidemment le confortement de l'armature territoriale au regard de la dynamique socio-économique.

Deuxièmement, permettre le développement d'une agriculture pérenne.

Troisièmement, préserver les ressources naturelles, le paysage et le cadre de vie.

En règle générale, quand il y a autant d'objectifs, on se dit qu'ils doivent être un peu contradictoires. Mais je n'ai pas trouvé de contradictions.

Première remarque sur la préservation des possibilités de développement de l'aéroport : l'aéroport aujourd'hui, c'est 8 millions de voyageurs me semble-t-il. Si en 2030, il y en avait 18 millions, il faudrait se poser la question du développement des pistes. Deux pistes aujourd'hui, trois ultérieurement. La question peut se poser. On n'a pas à y répondre aujourd'hui, on a un peu de temps. Une vingtaine d'années sans doute ou plus, je ne sais pas. Mais par contre, l'essentiel de la DTA, c'est de dire qu'il faut préserver de la constructibilité, préserver ces espaces et donc, faire en sorte qu'un jour, ce que Saint-Exupéry doit devenir, c'est-à-dire un aéroport qui se positionne non seulement au niveau national mais aussi international, puisse se développer.

Donc je le répète pour certains, il ne s'agit pas demain de développer une troisième piste mais il s'agit de ne pas obérer la possibilité de le faire.

Consolider l'armature urbaine. C'est se dire qu'à un certain nombre d'endroits, il faut plus d'habitants. C'est très modeste. Si j'ai bien regardé, on passe de 66 000 à 68 000 habitants. La directive dit que ce n'est pas l'Etat qui va le faire, ce sont les Collectivités qui de manière collective réfléchiront aux possibilités de densifier autour des noyaux préexistants. Rien, me semble-t-il, de renversant sur ce positionnement.

Sur la question de la logistique, le SCOT ou l'étude faite par la RUL prévoyait d'augmenter l'activité logistique et la DTA prévoit de réserver 250 hectares à cette activité logistique, c'est-à-dire, en gros, la RUL disait qu'il en faudrait le double pour l'ensemble de la métropole et ici, il y en aurait 250. Il y a déjà une implantation plus importante me semble-t-il en France déjà développée.

Moi je suis naïf, je vais voir et quand on regarde, on m'a dit que les espaces naturels et agricoles vont être amputés par les activités logistiques. J'ai demandé qu'on me superpose une carte à l'agence d'urbanisme et il se trouve que les zones d'activité logistique sont mises dans les périmètres de carrière. Les carrières, ce n'est pas très favorable à l'agriculture, même biologique, donc on peut là aussi, sans état d'âme, voter cette modification.

J'ajouterai qu'il y a toute une série de dispositifs qui visent à renforcer l'existence des entités agricoles mais globalement, la protection de l'agriculture sera mieux assurée après qu'avant cette modification.

On m'a dit mais il n'y a rien sur la préservation de l'eau. Il se trouve que le SAGE a voté ce matin ou hier avec seulement trois réserves mineures et qui sont intégrées.

J'ai presque terminé.

**M. HAVARD Michel :** Parce que c'était pour gagner du temps il paraît !

**M. BUNA Gilles, Adjoint :** Je fais tomber les unes après les autres les objections qui seraient formulées. Donc si elles sont reformulées, c'est que vous n'avez pas lu le document.

La dernière chose, c'est sur les transports. Là aussi, il y a une volonté de développer l'intermodalité. Il y a encore des insuffisances sur les carrières qui se développeront. Comment seront-elles reliées ? Est-ce que c'est seulement par le camion ou est-ce par le ferroviaire ? Je répète surtout que dans les remarques que font la Ville, la COURLY et le Conseil général, il est rappelé qu'un certain nombre d'infrastructures ferroviaires qui ont été programmées et que l'on souhaiterait voir se réaliser bien évidemment pas aux calendes grecques mais en même temps que le pôle stratégique, se renforcera.

Je vais m'arrêter là et je vais écouter toutes les objections qui pourraient être faites à ce bon projet de modification de la DTA.

**M. LE MAIRE :** Monsieur Geourjon, objectez, objectez !

**M. GEOURJON Christophe :** Non, pas d'objection, je vous rassure Monsieur le Maire.

Monsieur le Maire, mes chers Collègues, le territoire de la Plaine de Saint-Exupéry représente un enjeu stratégique majeur pour la métropole lyonnaise aussi bien au niveau de son attractivité internationale que de son développement économique. Malgré cela, comme l'a souligné Gilles Buna, la gouvernance de ce territoire est morcelée et n'est pas à la bonne échelle. Nous avons là malheureusement une illustration du trop célèbre mille-feuilles administratif français, un morcellement institutionnel pouvant potentiellement aboutir à des incohérences.

Dans ce contexte, notre Groupe est favorable aux modifications de la DTA proposées par le Préfet de région. En effet, comme l'a rappelé Gilles Buna, sont réaffirmés trois points :

- la nécessité de préserver les possibilités de développement de l'aéroport en maîtrisant le développement résidentiel ;

- le rôle intermodal de ce territoire avec la perspective des autoroutes de ferroutage permettant de répondre aux enjeux économiques et environnementaux ;

- la préservation du foncier pour des développements économiques à vocations logistiques et industriels de production. Ce sont là des points positifs qui sont en cohérence avec le travail important et pionnier réalisé par la RUL sur le thème de la logistique.

Je voudrais juste profiter de ce rapport pour poser une question et tracer deux, trois perspectives.

La première question concerne les nécessités-liens qu'il devra y avoir entre ce futur hub fret de Saint-Exupéry avec les sites intermodaux fret qui existent déjà sur l'agglomération : je pense à Salaise-Sablons et Sibelin. Cette mise en réseau est indispensable pour s'inscrire dans un schéma logistique/fret cohérent au niveau de l'agglomération et également garder une connexion avec le transport fluvial qui est quand même un moyen de transporter du fret écologique et efficace.

Enfin, comment envisager plusieurs dizaines, voire centaines, d'hectares de zone d'activité économique, sans avoir une desserte en transport en commun ? Comment envisager le développement de notre aéroport sans améliorer la desserte en transports en commun avec Lyon ? Nous espérons et j'ai déjà eu l'occasion de le dire au Grand Lyon, que la prochaine fusion du Syndicat Mixte des Transports du département du Rhône et du SYTRAL permettra d'avancer à moyen terme sur ce thème.

Oui, l'aéroport de Saint-Exupéry est un enjeu majeur pour le développement de la métropole de Lyon. Je pense, et cela a été évoqué, qu'il aurait été plus satisfaisant au niveau démocratique et plus efficace en termes d'aménagement urbain et de développement économique, que ce territoire soit partie intégrante de la future métropole. Monsieur Collomb, vous aviez cette opportunité. Je regrette que vous ne l'ayez pas saisie.

Puisque cette occasion a été ratée, le développement de ce territoire pourrait être porté par le pôle métropolitain, sous réserve que vous acceptiez de faire rentrer dans ce pôle les départements du Rhône et de l'Isère ainsi qu'un certain nombre de Communes de l'Est lyonnais. Cela donnerait enfin une utilité concrète au pôle métropolitain que vous avez voulu et qui tourne à vide sans résultat concret, mise à part l'édition de brochures, de livres blancs ou l'organisation de réunions !

Pour nous, enfin, la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais ne doit pas être opposée à l'amélioration de l'accessibilité régionale, métropolitaine et locale de la plate-forme aéroportuaire de Saint-Exupéry. Au contraire, il y a là la possibilité d'un développement multipolaire permettant d'optimiser les investissements publics. Si nous voulons un aéroport international, nous devons rapidement développer le hub ferroviaire de Saint-Exupéry avec Grenoble, Saint-Etienne mais aussi avec d'autres métropoles européennes comme Genève, notre proche voisine.

Je vous remercie.

**M. ROYER François** : Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, Monsieur Buna, je ne serai pas un objecteur et je serai assez rapide.

Vous nous proposez de donner un avis favorable au projet de modification de la DTA sur le territoire de l'espace interdépartemental de la Plaine Saint-Exupéry avec un certain nombre de réserves.

Cette plaine, avec la plate-forme aéroportuaire, joue un rôle clef au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Sa mise en valeur revêt des enjeux majeurs pour la métropole mais aussi pour la Région, pour la France et l'Europe en matière de transports aériens et ferroviaires et en matière de développement économique bien sûr.

La maîtrise de l'urbanisme de ce territoire est indispensable pour son développement, un développement qu'il faut « booster » avec une stratégie partagée pour faire de la plate-forme multimodale la deuxième porte d'entrée du territoire national, ne l'oublions pas, et assurer la montée en puissance de ce territoire comme hub. C'est l'objectif de la « stratégie guide » et des 10 orientations dont Gilles Buna nous a parlé. Il faut maintenant la mettre en œuvre avec deux points importants : une ambition internationale, et une gouvernance qui permette d'aller vite et de tenir bien sûr les objectifs. Nos défis sont importants.

Aujourd'hui, la région Rhône Alpes est la 6<sup>e</sup> de la région européenne en terme de PIB, mais l'aéroport de Saint-Exupéry est le 47<sup>e</sup> aéroport européen sur 100. Il est donc indispensable de combler rapidement ce fossé. L'aéroport est cité par les grandes entreprises internationales comme, malheureusement, la première des insuffisances de notre offre lyonnaise ! Il est vrai qu'il peine à atteindre une envergure internationale, ayant un voisin important comme Genève qui fait 14 millions de passagers, nous on est en gros à 8,5 millions.

L'enjeu est de passer au niveau supérieur, il faut en faire un aéroport de niveau international comme je vous l'ai dit, avec des dessertes à l'internationale. Il faut aussi qu'il soit en capacité de profiter du doublement du trafic européen que l'on attend d'ici 2030, c'est donc un enjeu d'attractivité économique de toute première importance.

On est d'accord pour dire que Lyon Saint-Exupéry n'est pas à la hauteur du potentiel économique de notre région. Il doit mieux épouser la dimension et le potentiel économique, géographique et démographique du territoire, comme l'a dit aussi Christophe Geourjon, et de la zone de chalandise qui correspond environ à 10

millions de personnes. Il ne manque pourtant pas d'atouts, grâce à sa situation géographique et aussi à sa réserve de 900 hectares pour la piste supplémentaire dont je vous avais parlé.

Cette plate-forme doit créer une dynamique économique. Il faut développer les recettes extra-aéroportuaires pour accroître l'attractivité de Saint-Exupéry, notamment pour les autres compagnies. Avoir un coût d'atterrissage et de stationnement pour les avions compétitifs, notamment -on en revient par rapport à Genève- et donc il est vital de développer les liaisons intercontinentales qui sont indispensables, bien sûr, vous vous en doutez Mesdames et Messieurs, pour les entreprises exportatrices qui sont notamment de nombreuses PME.

Ce sont des enjeux vitaux pour notre économie mais aussi pour la visibilité de la métropole lyonnaise et de toute la région, dans un paysage mondial. Plus clairement, si la métropole veut attirer des investisseurs, des touristes ou des talents, si elle ambitionne de positionner son économie, ses pôles de recherche et de formation dans les réseaux qui véhiculent la connaissance et les technologies, elle doit se préoccuper de son rayonnement international. Encore faut-il avoir les ingrédients pour acquérir ou entretenir cette visibilité internationale. C'est pourquoi un site aéroportuaire dynamique est vraiment indispensable.

**M. HAVARD Michel :** Monsieur le Maire, mes chers Collègues, je ferai une intervention très rapide pour que celle de Gilles Buna ait été utile, simplement pour rappeler les enjeux qui ont déjà été donnés par MM. Geourjon et Royer et par tous.

Il y a l'enjeu bien sûr de l'équipement de l'aéroport, il y a l'enjeu de ce territoire qui est pour nous une zone de développement absolument indispensable, avec la problématique de la gouvernance qui a déjà été développée.

Nous avons eu l'occasion d'en parler au Grand Lyon, je ne serai donc pas plus long sur le sujet, mais c'est bien sûr pour le développement de l'agglomération un territoire extrêmement stratégique avec lequel il va falloir réussir à trouver les voies d'une bonne gouvernance si l'on veut pouvoir avoir une action efficace au service de notre développement économique.

**M. SECHERESSE Jean-Yves :** Monsieur le Maire, chers Collègues, je ne vais pas reprendre l'ensemble des éléments qui ont été esquissés par Gilles Buna concernant la DTA, et ce d'autant plus que la modification dont il est question aujourd'hui concerne seule la plaine de Saint-Exupéry.

Je voudrais quand même signaler aux spécialistes du hors-sujet qu'on n'est pas en train de compter la longueur des pistes et le nombre d'avions qui décollent de Saint-Exupéry. Ce n'est pas de cela dont il s'agit. Il s'agit d'un grand territoire qui connaît énormément de problèmes, c'est le futur territoire de développement de l'agglomération lyonnaise. Il connaît des problèmes, je vais y revenir.

Par ailleurs, nous avons la nécessité de protéger un certain nombre de sites naturels et de sites agricoles, seule condition pour imaginer demain une métropole dynamique et rayonnante, qui pourra ne serait-ce qu'alimenter ses cantines scolaires. Donc, nous le savons tous, la région lyonnaise et la métropole lyonnaise, notamment le Grand Lyon, est un des secteurs les plus dynamiques que connaît le pays, son attractivité économique n'est plus à démontrer. Cela étant, je crois qu'il faut le dire tel quel, nous avons un certain nombre de problèmes qui consistent notamment, en l'absence de grands tènements industriels qui nous permettraient de faire face dans l'avenir à une nécessité de croissance, et cette absence de grands tènements est susceptible de nous pénaliser en ce qui concerne les activités productives mais aussi -cela a été dit- les activités logistiques.

Je sais bien qu'on appelle souvent la RUL à la rescousse. Les choses sont quand même un peu plus compliquées que cela. Vous savez que le grand risque c'est qu'un certain nombre d'activités logistiques quittent les endroits où elles devraient s'épanouir, et vont s'installer, par exemple, dans la plaine d'Heyrieux. Cela fait partie des choses qui ont fait bondir, y compris M. le Préfet.

Concernant ce territoire de Saint-Exupéry, cette vaste plaine de Saint-Exupéry, il faut voir qu'elle est en danger pour un certain nombre de raisons, cela a été dit :

- d'abord elle est victime de spéculations foncières importantes,
- deuxièmement, il s'agit d'un morcellement institutionnel gravissime qui met en péril l'avenir de ce territoire,
- la troisième raison : c'est une région qui consomme de manière absolument désordonnée de l'espace et nous n'avons aucune gouvernance responsable sur ce territoire qui est, je le répète, stratégique.

Donc, on voit bien que c'est tout cela qui a conduit le Préfet à être à l'initiative sur ce dossier. Je suis désolé de le dire à M. Geourjon, mais c'est le pôle métropolitain, comme quoi il faudra vous renseigner en bon professeur « y'a qu'à », c'est donc le pôle métropolitain, avec nos amis de Saint-Etienne, du Nord Isère et de Vienne agglo, qui a été un élément moteur dans ce travail. Vous pouvez converser avec le Préfet sur ce sujet.

En ce qui concerne cet Est lyonnais, territoire de développement, il est clair que nous avons des possibilités importantes, à condition que ce laisser-faire soit stoppé et qu'on puisse imaginer une gouvernance.

Cela a été dit par les uns et par les autres, mais aussi je tiens à le dire, à condition d'avoir des possibilités de financement pour mener à bien ces actions, en particulier sur le domaine du foncier.

Le Grand Lyon, et je crois que la Ville de Lyon s'inscrira dans ses pas, a donc souhaité réaffirmer l'ensemble de ces principes. C'est de cela qu'il s'agit de délibérer aujourd'hui, je ne vais pas les reprendre. Il s'agit de délimiter aussi des zones de niveau 1 et de niveau 2, on en a beaucoup parlé, notamment du parc des Chênes, des portes du Dauphiné, et aussi de secteurs comme Janneyrias ou Villette d'Anthon. Il s'agit bien entendu d'être extrêmement vigilants sur l'ensemble de ces questions.

En ce qui concerne les élus socialistes, comme ils l'ont déjà fait au pôle métropolitain et au Grand Lyon, ils voteront sans ambiguïté cette modification de la DTA.

**M. LE MAIRE :** Je mets aux voix les conclusions de mon rapport. Il n'y a pas d'opposition ? Elles sont adoptées.

(Adopté.)