

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE LYON**

**N° 1808051**

---

ASSOCIATION CONTRE L'EXTENSION  
ET LES NUISANCES DE L'AÉROPORT  
DE LYON SAINT-EXUPERY (ACENAS)

---

Mme Karen Mège Teillard  
Rapporteur

---

M. Marc Gilbertas  
Rapporteur public

---

Audience du 31 octobre 2019  
Lecture du 14 novembre 2019

---

68-03-025-02  
C-SS

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le tribunal administratif de Lyon

2<sup>ème</sup> chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 2 novembre 2018, complétée par des mémoires enregistrés les 10 avril, 26 juin et 15 juillet 2019, l'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (ACENAS), représentée par Me Tête, demande au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du 31 août 2018 par lequel le maire de Colombier-Saugnieu (69124) a délivré à la société Goodman France un permis de construire valant permis de démolir en vue de la construction d'une plateforme logistique sur un terrain situé rue de Hongrie ;

2°) de mettre à la charge de la commune de Colombier-Saugnieu la somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

L'ACENAS soutient, dans le dernier état de ses écritures, que :

- elle a intérêt à agir, au regard de ses statuts, dès lors que le projet va entraîner des nuisances importantes liées aux trafics routier et aérien ; elle n'a pas à justifier au surplus d'un agrément ; elle a mandaté sa présidente pour déposer la présente requête par une délibération du 23 octobre 2018 ;

- le permis de construire n'est pas suffisamment motivé, faute de développer clairement les règles de raccordement aux réseaux et de définir des prescriptions environnementales au regard notamment du développement du fret routier et de son impact sur le climat ;

- il a été pris au terme d'une procédure irrégulière, l'avis d'enquête publique ayant omis de préciser qu'un permis de construire pouvait être délivré à son terme par le maire de Colombier-Saugnieu, en méconnaissance de l'article 6 de la directive n° 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ; cette omission viole le droit substantiel au recours ;

- l'étude d'impact jointe à l'enquête publique est insuffisante au regard de l'article 3 de la directive n° 2011/92/UE du 13 décembre 2011 : l'étude de danger ne précise pas les conséquences d'une chute d'avion sur les constructions projetées au regard des produits stockés, alors que les données communiquées par l'autorité de sûreté nucléaire ne sont pas pertinentes s'agissant d'un aéroport ; elle ne prévoit pas les incidences du projet en terme de climat ; l'étude de trafic est incomplète, en particulier quant à la circulation aérienne et des poids lourds ; elle contient des informations erronées et n'est pas pertinente à défaut de connaître l'utilisateur de la plateforme logistique ; aucune mesure compensatoire liée au trafic routier et au climat n'est prévue ;

- les références au plan local d'urbanisme visées dans le dossier soumis à l'enquête publique sont erronées ;

- la rédaction de l'autorisation de construire méconnaît l'article 8 bis de la directive et l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, en l'absence de mesures de compensation environnementale ou de suivi de l'environnement, et à défaut de mentionner les conclusions motivées de la commission d'enquête ;

- elle peut se prévaloir de la directive européenne transposée, des lors qu'elle se fonde également sur les textes de transposition, en l'occurrence les articles L. 122-1, R. 122-5, L. 181-25, L. 123-10 et R. 123-9 du code de l'environnement et l'article 424-4 du code de l'urbanisme ;

- la décision contestée méconnaît la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, le schéma de cohérence territoriale et le plan local d'urbanisme de la commune de Colombier-Saugnieu, le projet de plateforme logistique étant uniquement voué à l'activité de transport poids lourds, sans lien avec les activités spécifiques dépendant de la présence d'un aéroport ou conditionnant son développement ;

- elle est illégale, par exception d'illégalité du plan local d'urbanisme au regard de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise et du schéma de cohérence territoriale quant à la compatibilité des occupations ou utilisations des sols avec le fonctionnement de l'aéroport ;

- elle contrevient à la déclaration d'utilité publique du Lyon-Turin, compte tenu de son périmètre et alors que les tracés de détails ne sont pas définitifs ;

- elle est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation dès lors que le projet est incompatible avec les engagements internationaux de la France pour lutter contre le changement climatique notamment en réduisant les gaz à effet de serre ;

- le permis de construire a été probablement obtenu par fraude ;

- il méconnaît les articles R. 111-1, R. 111-2 et R. 111-5 du code de l'urbanisme ainsi que le plan local d'urbanisme, en raison de l'insuffisance des voiries en périphérie du projet de nature à augmenter les risques d'accidents ; il est entaché d'une erreur manifeste d'appréciation au regard des risques pour la sécurité publique que présente le projet ;

- il viole les dispositions du plan d'exposition au bruit, eu égard à la présence permanente d'un gardien ;

- il contrevient à la convention de délégation de service public en autorisant une construction durable sur un terrain, au-delà du délai de la convention.

Par un mémoire enregistré le 5 février 2019, la société Goodman France, représentée par la SCP Boivin et associés, conclut au rejet de la requête et demande qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de la requérante sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la requête est irrecevable, en raison du défaut de qualité et d'intérêt à agir de l'association ;
- les moyens tirés de la violation de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 sont inopérants, dès lors qu'elle a été transposée en droit français ;
- la mention des décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête publique dans l'avis d'enquête doit s'apprécier au regard des seules dispositions du code de l'environnement ; en tout état de cause, l'omission relevée tenant à l'absence de mention du maire comme autorité compétente pour prendre l'arrêté relatif au permis de construire n'a eu aucune incidence sur la bonne information du public ;
- la circonstance que les informations prévues aux articles L. 122-1-1 du code de l'environnement et L. 424-4 du code de l'urbanisme n'ont pas été jointes au permis de construire est sans incidence sur sa légalité ;
- l'étude d'impact n'a pas à comporter d'analyse des conséquences sur l'environnement de circonstances exceptionnelles ; l'étude de danger a trait à la demande d'autorisation environnementale et non à la demande de permis de construire ; en tout état de cause, elle comportait les développements relatifs aux dangers liés à la navigation aérienne, en reprenant les données de l'autorité de sûreté nucléaire, confirmées par le guide Omega 24 de l'institut national de l'environnement et des risques industriels du 23 avril 2018 ; l'association ne peut se prévaloir des dispositions non réglementaires de la circulaire du 10 mai 2010 qui par ailleurs concerne les sites SEVESO ; l'étude d'impact contient des développements relatifs au climat proportionnés aux effets prévisibles du projet à ce titre ; l'étude de trafic est suffisamment étayée et complète, au regard du fret concerné par le projet ; l'étude d'impact prévoit les mesures compensant les impacts négatifs notables résiduels du projet ;
- la construction autorisée, compatible avec l'activité aéroportuaire, est conforme aux dispositions du plan local d'urbanisme, lequel s'inscrit dans le cadre juridique de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise modifiée en 2015 et du schéma de cohérence territoriale ;
- le projet prend en compte la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, intégrée dans le plan local d'urbanisme sous forme d'emplacement réservé, ainsi que l'a reconnu la SNCF réseau dans son avis du 23 mars 2018 ;
- le moyen tiré de la méconnaissance des engagements internationaux de la France et de la loi de programmation du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique doit être écarté faute de précision suffisante pour en apprécier le bien-fondé ;
- le moyen tiré de la fraude à partir de considérations autres que celles d'urbanisme est inopérant.

Par des mémoires enregistrés les 15 février, 9 juillet et 9 août 2019, la commune de Colombier-Saugnieu, représentée par la société d'avocats Droit Public Consultants, conclut au rejet de la requête et demande qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de la requérante sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- le permis de construire est suffisamment motivé quant aux règles de raccordement aux réseaux, compte tenu des annexes qui y sont jointes et qui correspondent aux avis qu'elle a bien

mis à disposition de l'association ; l'insuffisance des réseaux existant ne fait pas obstacle à la délivrance du permis de construire en application de l'article L. 111-11 du code de l'urbanisme ; si le permis de construire délivré cite par erreur les pages 81 à 83 du V - PC 11- «Étude d'impact », au lieu des pages 90 à 93, l'arrêté vise dans son ensemble la partie V de l'étude d'impact dédiée aux prescriptions environnementales ;

- la requérante ne peut utilement se prévaloir de la méconnaissance de dispositions de la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 transposée en droit français ;

- l'avis et le dossier d'enquête publique contiennent les informations relatives à la demande de permis de construire déposée auprès de la commune de Colombier-Saugnieu ; en tout état de cause, l'omission de mention de l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation d'urbanisme ne constitue pas un vice substantiel ;

- le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude de danger est inopérant dès lors que cette étude est requise au titre de la procédure de demande d'autorisation pour les installations classées pour la protection de l'environnement et non de la demande d'autorisation d'urbanisme ; l'étude d'impact contient les informations nécessaires quant aux incidences des émissions liées au trafic routier sur le climat ; l'étude de trafic, fondée sur des données actuelles, est suffisante au regard des avis émis ; la requérante ne démontre pas en quoi les irrégularités alléguées auraient nui à la bonne information du public ou influencé le sens de la décision en litige ;

- l'arrêté contesté est conforme aux articles L. 122-1-1 du code de l'environnement, L. 424- 4 et A 424-2 du code de l'urbanisme ;

- le projet de plateforme logistique est conforme aux dispositions du plan local d'urbanisme, lequel répond aux orientations de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise et du schéma de cohérence territoriale, dès lors qu'il est lié et compatible avec l'activité aéroportuaire qui n'est pas limitée à l'utilisation et l'exploitation du fret aérien ; la requérante ne peut utilement se fonder sur les dispositions du plan local d'urbanisme issues de la révision du 19 décembre 2012, alors que la modification de ce plan par délibération du 28 juin 2017 a instauré un nouveau zonage ;

- il est compatible avec le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin ;

- les accords internationaux et autres législations auxquels l'association requérante fait référence dans sa requête ne sont pas directement invocables en matière de contentieux relatif aux autorisations d'urbanisme ;

- l'augmentation du trafic routier lié au projet, au demeurant faible, ne présente pas un danger de nature à faire obstacle à la délivrance du permis de construire ;

- les dispositions du plan d'exposition au bruit ne sont pas méconnues, en l'absence de population permanente, laquelle implique la présence de logements ;

- le moyen tiré de l'illégalité du permis de construire au regard de la convention de service public est étranger aux règles d'urbanisme en vertu desquelles elle a délivré l'arrêté litigieux ; en tout état de cause, la construction d'un bâtiment « durable » sur le domaine public n'est pas interdite.

Par lettre du 4 juin 2019, les parties ont été informées, en application de l'article R. 611-1-1 du code de justice administrative, de la période à laquelle il est envisagé d'appeler l'affaire à l'audience et de la date à partir de laquelle l'instruction pourra être close dans les conditions prévues par le dernier alinéa de l'article R. 613-1 et le dernier alinéa de l'article R. 613-2 du code de justice administrative.

Une ordonnance portant clôture immédiate de l'instruction a été émise le 6 septembre 2019.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- la directive n° 2011/92/UE du 13 décembre 2011 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- le code de l'environnement ;
- le code de l'urbanisme ;
- la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique ;
- la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Mège Teillard,
- les conclusions de M. Gilbertas, rapporteur public,
- les observations de Me Tête, pour l'association ACENAS ;
- les observations de Me Hercé, substituant Me Boivin, pour la société Goodman France ;
- et les observations de Me Carnelutti, pour la commune de Colombier-Saugnieu.

Considérant ce qui suit :

1. La société Goodman France a déposé le 1<sup>er</sup> mars 2018 une demande de permis de construire et de démolir en vue de la construction d'une plateforme logistique sur les parcelles cadastrées E 964 et E 975, situées rue de Hongrie à Colombier-Saugnieu, pour une surface de plancher créée de 160 970 m<sup>2</sup>. L'enquête publique s'est tenue du 11 juin au 11 juillet 2018. Par arrêté du 31 août 2018, le maire de Colombier-Saugnieu a délivré le permis de construire sollicité. L'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (ACENAS) en demande l'annulation.

### **Sur les conclusions à fin d'annulation :**

#### **En ce qui concerne la légalité externe de l'arrêté :**

2. En premier lieu, d'une part, aux termes de l'article R. 424-5 du code de l'urbanisme : « *Si la décision (...) est assortie de prescriptions (...), elle doit être motivée.* »

3. D'autre part, aux termes de l'article L. 424-4 du même code : « *Lorsque la décision autorise un projet soumis à étude d'impact, elle comprend en annexe un document comportant les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.* ». Ces dernières dispositions prévoient que : « *I.- L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières. La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser*

*celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. ».*

4. L'article 2 du permis de construire en litige indique que « La construction sera raccordée aux réseaux publics existants. / Le branchement sur les réseaux publics de téléphone et d'électricité s'effectuera en souterrain. / La puissance de raccordement retenue par ERDF est de 10 0000 KW triphasé. / Les eaux pluviales seront traitées sur la parcelle, les travaux ne devant pas modifier les écoulements naturels initiaux. ». Il précise par ailleurs que « Les prescriptions et les réserves énoncées par les services consultés et dont photocopies annexées au présent arrêté seront strictement respectées. ». L'article 3 expose en outre que « Conformément aux dispositions des articles L. 424-4 du code de l'urbanisme et L.122-1-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage devra prendre en considération et, le cas échéant, mettre en œuvre, l'ensemble des mesures destinées à éviter, à défaut de réduire ou de compenser, les effets négatifs notables du projet pour l'environnement ou la santé humaine, telles qu'elles sont précisées pages 81 à 83 du V - PC 11- « Étude d'impact ». ». Si la requérante fait valoir qu'aucune prescription concernant l'environnement et les règles de raccordement aux réseaux ne figure dans l'arrêté, la commune indique en défense que les avis émis par les services consultés étaient annexés au permis litigieux. Il ressort de ces avis, produits à l'instance, et en particulier, de ceux rendus respectivement par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Auvergne-Rhône-Alpes le 27 mars 2018 et par ENEDIS le 30 mai 2018, que les motifs de ces prescriptions résultent directement de leur contenu, ainsi que de l'étude d'impact, rendue publique à l'occasion de l'enquête publique. La circonstance que l'arrêté renvoie par erreur aux pages 81 à 83 du chapitre V de l'étude au lieu des pages 90 à 93 est sans incidence, le chapitre V visé étant intégralement dédié aux mesures prévues pour supprimer ou limiter les impacts de l'établissement sur l'environnement. De même, aucune des dispositions précitées n'impose de mentionner dans l'autorisation d'urbanisme elle-même les conclusions de la commission d'enquête publique se rapportant à l'évaluation environnementale du projet. Dans ces conditions, et alors que les dispositions de l'article L. 424-4 du code de l'urbanisme n'exigent pas de reprendre dans le corps même de l'autorisation d'urbanisme les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, l'arrêté attaqué doit être regardé comme motivé au regard des dispositions précitées. L'ACENAS ne peut utilement soutenir, à l'appui de ce moyen, que le permis aurait dû être refusé en raison de l'insuffisance des réseaux existants, cette allégation ressortant du bien-fondé et non de la motivation de la décision contestée.

5. En deuxième lieu, le permis de construire ayant pour objet d'assurer la conformité des constructions projetées avec la réglementation d'urbanisme qui leur est applicable, la requérante ne peut utilement se prévaloir de la méconnaissance de l'article L. 123-10 du code de l'environnement, qui transpose l'article 6 de la directive visée plus haut du 13 décembre 2011, au motif que l'avis d'enquête publique ne préciserait pas les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête ni les autorités compétentes pour statuer. En tout état de cause, il ressort des pièces du dossier que l'avis d'enquête publié par la préfecture du Rhône le 18 mai 2018 indique que l'enquête publique portera « sur la demande d'autorisation environnementale et sur la demande de permis de construire un entrepôt logistique présentées par la société Goodman ». L'intitulé du dossier soumis à enquête publique précise par ailleurs que la demande de permis de construire a été présentée par la société Goodman sur la commune de Colombier-Saugnieu. Dans ces conditions, et contrairement à ce que soutient la requérante, la circonstance que cet avis ne mentionne pas l'autorité compétente pour délivrer ce permis n'a pu, en l'espèce, faire à elle-même obstacle à la participation effective du public à l'enquête ou à exercer une influence sur les résultats de l'enquête ni, au demeurant, à porter atteinte au droit au recours, et par suite, à vicier la procédure préalable à l'édiction du permis de construire contesté.

6. En troisième lieu, aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « (...) *III.- L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. / L'évaluation environnementale permet de décrire et d'apprécier de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les incidences notables directes et indirectes d'un projet sur les facteurs suivants : / 1° La population et la santé humaine ; (...) / 3° Les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ; (...) / Les incidences sur les facteurs énoncés englobent les incidences susceptibles de résulter de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents majeurs et aux catastrophes pertinents pour le projet concerné. (...) ».* L'article R. 122-5 du même code précise que : « *I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) / 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) / d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; (...) / f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; (...) / 6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ; (...) / 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : (...) / – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. / (...) / 9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ; (...) ».*

7. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances affectant le dossier soumis à enquête publique ne sont susceptibles de vicier la procédure et ainsi d'entacher d'irrégularité l'autorisation que si elles ont eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

8. Tout d'abord, l'association requérante soutient qu'aucune étude ne précise, au regard des produits qui seraient stockés dans l'entrepôt, les conséquences d'une chute éventuelle d'aéronef sur le site. Toutefois, si l'étude d'impact doit faire ressortir les effets prévisibles du projet sur l'environnement, compte tenu des dispositions des articles L. 122-1 et R. 122-5 du code de l'environnement, elle n'implique pas l'analyse des conséquences sur l'environnement d'évènements exceptionnels comme, par exemple, un crash aérien. En outre, l'étude de danger jointe au dossier comporte des développements relatifs aux risques liés à la navigation aérienne à partir des données fournies par l'Autorité de sûreté nucléaire, en particulier la probabilité admise de chute d'un avion de l'ordre de 10<sup>-4</sup> par vol pour l'aviation générale et inférieure à 10<sup>-6</sup> par vol pour l'aviation commerciale. La requérante n'établit pas, au regard des chiffres non justifiés dont elle se prévaut, que ces données n'incluraient pas, en plus des accidents d'aéronefs en

survol, ceux ayant lieu au décollage ou à l'atterrissage. La requérante ne peut, par ailleurs, utilement se prévaloir des dispositions de la circulaire du 10 mai 2010 relatives à la méthodologie applicable aux études de dangers, qui ne présentent aucun caractère réglementaire.

9. Ensuite, l'étude de trafic jointe à la demande de la société Goodman France analyse le trafic sur les axes viaires et les sens giratoires existant à proximité du terrain d'exploitation à partir de données issues de l'enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine et de relevés réalisés en 2018. Après avoir réalisé un état des lieux détaillant les flux initiaux prépondérants des axes principaux et des axes du périmètre d'étude, les capacités des carrefours les plus proches, l'offre faible de transport collectif et l'impossibilité d'une accessibilité piétonne ou cyclable, elle établit des projections sur le flux routier au regard de l'activité de la plateforme projetée et des prévisions fournies par le futur exploitant de l'entrepôt compte tenu du nombre de salariés, de l'organisation du travail et du nombre des poids lourds, vans et véhicules particuliers entrant et sortant du site. Elle contient de nombreuses cartes établissant les trafics futurs générés et les capacités des carrefours les plus proches en distinguant les flux à trois moments clés de la journée et les différents types de véhicules. Enfin, de multiples études sont effectuées au regard des différentes solutions d'optimisation avancées selon les heures de pointes. Alors qu'il apparaît que le projet en cause n'implique pas d'avoir recours au fret aérien dans l'immédiat, la requérante ne démontre pas l'insuffisance de l'étude de trafic en se bornant à alléguer, d'une part, des données de flux de circulation sur les deux axes majeurs desservant le projet antérieures à celles retenues, sans en justifier au demeurant, d'autre part, l'absence de précision sur les déplacements « à vide » des poids lourds, sans apporter de précisions suffisantes pour apprécier la portée de cet argument, enfin, l'absence de pertinence des données à défaut de connaître l'utilisateur de la plateforme logistique alors que l'étude repose sur des informations transmises par le futur exploitant.

10. Par ailleurs, l'étude d'impact développe succinctement les incidences du projet sur le climat, pour conclure que « 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. », sans prendre en compte l'augmentation prévisible du trafic routier particulièrement conséquent le matin et le midi sur l'axe principal desservant le projet, pourtant de nature à altérer la qualité globale de l'air et à modifier les valeurs des particules en suspension relevées par les stations de mesures les plus proches du projet. Toutefois, l'insuffisance ainsi relevée a été sans incidence sur la bonne information du public au regard des contributions recueillies dans le cadre de l'enquête publique, dont plus des 2/3 relèvent les nuisances en termes de pollution et de bruit générées par le trafic supplémentaire, ni de nature à influencer le sens de la décision au regard notamment de l'avis favorable de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Auvergne-Rhône-Alpes renvoyant uniquement aux prescriptions et incitations du plan de protection de l'atmosphère réglementant notamment la zone d'implantation du projet.

11. Enfin, le titre V de l'étude d'impact détaille sur trois pages les mesures prévues pour supprimer ou limiter les impacts de l'établissement sur l'environnement, notamment sur l'air et les transports. D'autres mesures apparaissent également dans l'étude de trafic, tenant notamment à la réalisation de travaux de voiries que le département du Rhône s'est engagé à réaliser par accords des 19 mars et 9 mai 2018, ainsi qu'à la mise en place de navettes entreprise et d'une gare routière sur site par le futur exploitant. Dans ces conditions, la requérante n'est pas fondée à soutenir que, à défaut de prévoir des mesures de compensation liées à l'environnement, l'étude d'impact serait insuffisante.

12. Aucun vice susceptible d'entacher d'irrégularité le dossier soumis à enquête publique ne saurait donc être retenu ici.



13. En dernier lieu, la requérante soutient que les références au plan local d'urbanisme visées dans le dossier de permis soumis à enquête publique, qui renvoyaient à un zonage issu de la révision partielle du 19 décembre 2012, sont erronées. Toutefois, par délibération du 28 juin 2017, le conseil municipal de Colombier-Saugnieu, qui a modifié son plan local d'urbanisme, a instauré un nouveau zonage correspondant effectivement à celui mentionné dans le dossier présenté lors de l'enquête publique. Par suite, l'association ne peut utilement soutenir que l'enquête publique serait affectée à ce titre d'un vice substantiel.

En ce qui concerne la légalité interne de l'arrêté :

14. En premier lieu, l'article Uz 1 du plan local d'urbanisme de Colombier-Saugnieu, dans sa rédaction issue de la révision du 28 juin 2017 applicable en l'espèce, interdit « *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* ». Ce dernier article autorise les constructions hébergeant des activités du secteur tertiaire, « *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* ».

15. Il ressort du rapport de présentation du plan local d'urbanisme qui, en application de l'article L. 151-4 du code de l'urbanisme, explique les choix retenus pour établir le règlement du plan, que la zone Uz correspond à la zone aéroportuaire dans laquelle toute construction, installation, occupation et utilisation n'est autorisée que si elle est, notamment, directement liée ou compatible avec le fonctionnement de l'aéroport et les activités ferroviaires attenantes. Il résulte de ce rapport, à la lumière duquel doit être interprété le règlement, l'intention des auteurs du plan d'urbanisme d'y intégrer les orientations du schéma de composition générale approuvé par l'État en 2015 afin d'assurer la compatibilité du document d'urbanisme avec le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise et la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, modifiée en mars 2015 sur l'espace interdépartemental Saint-Exupéry. L'un des axes majeurs de la directive est de structurer le développement sur le site de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry de fonctions logistiques nouvelles autour des infrastructures présentes sur la plateforme aéroportuaire, dans un contexte d'offres déficitaires et inadaptées aux besoins de niveau métropolitain. Les orientations fixées par ces deux documents tendent à l'accueil, sur le site de la plateforme aéroportuaire, et sous réserve de maîtrise du foncier par la puissance publique, d'activités économiques et d'équipements spécifiques, soit directement liés à la présence de l'aéroport parce qu'ils conditionnent son développement ou qu'ils en dépendent, soit porteurs d'image et contribuant au rayonnement international de l'aire métropolitaine, ainsi que d'autres activités pour des projets économiques d'envergure exigeant de grands tènements, notamment sur la partie sud de la plateforme existante. Par ailleurs, le dernier chapitre des orientations d'aménagement et de programmation liées au projet de développement de l'aéroport Lyon–Saint-Exupéry, visé à l'article Uz 2 précité, prévoit que si le secteur cargoport reste réservé aux fonctions logistiques avec affinité aéroportuaire, les secteurs sud et nord constituent des secteurs de diversification. Dès lors, en dépit de la rédaction des dispositions réglementaires citées plus haut, les conditions tenant tant au lien qu'à la

compatibilité du projet avec l'activité aéroportuaire ne sauraient être regardées comme cumulatives.

16. En l'espèce, le projet en cause, qui est implanté sur un tènement foncier de 213 502 m<sup>2</sup> situé au sud-ouest de la plateforme aéroportuaire et au sud de la zone cargoport, conformément à une autorisation d'occupation temporaire signée entre la pétitionnaire et la société Aéroport de Lyon, propriétaire du site, bien que non directement lié à l'activité de fret aérien, demeure compatible avec le fonctionnement de l'aéroport. Par suite, et contrairement à ce que soutient la requérante, il n'a pas été autorisé en méconnaissance des dispositions des articles Uz 1 et Uz 2 précités du plan d'urbanisme, interprétées comme il a été dit ci-dessus. Au surplus, l'association requérante ne peut utilement faire valoir que le projet de plateforme logistique contesté méconnaîtrait la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise ainsi que les orientations du schéma de cohérence territoriale, qui ne lui sont pas directement opposables.

17. En deuxième lieu, l'association requérante ne peut utilement soutenir, par voie d'exception, que, au regard de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise et du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise, les dispositions de l'article U Aéro 1 du plan local d'urbanisme seraient illégales. Ces dernières dispositions ont en effet été abrogées par le plan local d'urbanisme modifié du 28 juin 2017, applicable ici. En tout état de cause, il résulte de ce qui vient d'être dit au point précédent que les dispositions modifiées du plan local d'urbanisme ne sont pas contraires aux documents susmentionnés.

18. En troisième lieu, si l'ACENAS fait valoir que le projet en cause serait incompatible avec la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, au motif qu'il se trouverait à près de 90 % dans le périmètre de cette déclaration d'utilité publique, il ressort des pièces du dossier que la commune de Colombier-Saugnieu a intégré ce périmètre dans son plan local d'urbanisme sous la forme d'un emplacement réservé, lequel a été pris en compte pour la délimitation du projet. D'ailleurs, par courrier du 23 mars 2018, la SNCF réseau, bénéficiaire de cet emplacement réservé, a indiqué que le projet en cause était compatible avec le projet de liaison ferroviaire. Par suite, le moyen doit être écarté, le caractère non définitif des tracés de détails de la ligne étant sans incidence.

19. En quatrième lieu, en se bornant à évoquer les engagements internationaux de la France pour lutter contre le changement climatique et réduire notamment les gaz à effet de serre, en se référant au protocole de Kyoto, à la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique, au paquet législatif « énergie climat », au Grenelle de l'environnement ainsi qu'à l'article 45 de la loi du 17 août 2015, qui concerne le programme d'action que devaient établir les exploitants d'aérodromes au plus tard le 31 décembre 2016 pour réduire les émissions de gaz à effet de serres et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme, la requérante n'assortit pas son moyen des précisions suffisantes permettant d'apprécier l'existence d'une erreur manifeste d'appréciation au regard des règles d'urbanisme applicables.

20. En cinquième lieu, le permis de construire n'ayant d'autre objet que d'autoriser la construction conforme aux plans et indications fournis par le pétitionnaire, l'autorité administrative n'a à vérifier ni l'exactitude des déclarations du demandeur relatives à la consistance du projet à moins qu'elles ne soient contredites par les autres éléments du dossier joint à la demande, ni l'intention du demandeur de les respecter, sauf en présence d'éléments établissant l'existence d'une fraude à la date à laquelle l'administration se prononce sur la demande d'autorisation d'urbanisme. Elle n'a pas davantage à prendre en considération la

personne titulaire de l'autorisation, a fortiori de son probable locataire. Ainsi, l'association requérante ne peut sérieusement soutenir, sur la base de simples suppositions tenant aux capacités financières de la société pétitionnaire, à l'identité du futur exploitant du projet ou au nombre d'emplois devant être créés, que le permis de construire en cause serait illégal, ayant été « probablement » obtenu par fraude. Il n'appartenait pas davantage à la commune de vérifier la validité de l'attestation de maîtrise foncière établie par Aéroport de Lyon au profit de la société Goodman France au seul motif allégué de l'in vraisemblance d'une convention d'occupation temporaire révoicable à tout moment pour un projet d'une telle ampleur.

21. En sixième lieu, aux termes de l'article R. 111-1 du code de l'urbanisme « (...) *Les dispositions des articles R. 111-3, R. 111-5 à R. 111-19 et R. 111-28 à R. 111-30 ne sont pas applicables dans les territoires dotés d'un plan local d'urbanisme ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu. (...)* ». Ainsi, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article R. 111-5 du code de l'urbanisme doit être écarté comme étant inopérant, la commune étant couverte par un plan local d'urbanisme dont l'illégalité, alléguée par la requérante par voie d'exception, a été écartée au point 11 du présent jugement. La requérante ne justifie pas, au regard des pièces qu'elle produit, que l'augmentation du trafic routier liée à l'exploitation du projet et les risques d'engorgement des accès à proximité du site essentiellement le midi seraient, à eux-seuls, de nature à porter atteinte à la sécurité publique, au sens de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme. Le maire de la commune n'a ainsi pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en ne refusant pas le permis de construire sollicité pour des motifs de sécurité.

22. En septième lieu, il ressort des termes mêmes de la décision en litige que la construction est située dans les zones C et D du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, approuvé par arrêté du 22 septembre 2005, modifié en dernier lieu pour la commune de Colombier Saugnieu par arrêté du 14 août 2009. Le rapport de présentation du plan local d'urbanisme du 28 juin 2017 précise qu'en zone C, le principe est de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores, alors que la zone D ne donne lieu à aucune restriction de l'urbanisation. Le plan local d'urbanisme de la commune prévoit, en outre, à l'article 1 des dispositions applicables aux secteurs de nuisances sonores aériennes, l'interdiction en zone C des constructions à usage d'habitation, à l'exception notamment des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone. En l'espèce, il apparaît que le projet exigera uniquement la présence sur le site d'un gardien, qui ne sera pas permanente. Par suite, l'association n'est pas fondée à soutenir que le permis de construire méconnaîtrait le plan d'exposition au bruit de l'aéroport, les restrictions liées à l'« implantation de population permanente » qu'elle allègue n'ayant, au demeurant, pas été reprises lors de la modification du plan local d'urbanisme en 2017.

23. En dernier lieu, l'association requérante ne peut utilement prétendre que le permis litigieux serait irrégulier au motif que le délégataire de la convention de service public de l'aéroport ne peut accorder plus de droit que ne lui confère cette délégation, de sorte qu'aucune construction allant au-delà du délai de convention ne pouvait être autorisée sur le terrain d'assiette, alors qu'était joint au dossier de demande de permis de construire une attestation de maîtrise foncière d'Aéroport de Lyon faisant état de la signature avec la pétitionnaire d'une convention d'occupation temporaire du site, par nature révoicable à tout moment, dont le maire de la commune n'avait pas à examiner la validité, ainsi qu'il a été dit ci-dessus.

24. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir opposées en défense, que les conclusions à fin d'annulation de l'arrêté du 31 août 2018 présentées par l'ACENAS doivent être rejetées.

**Sur les frais de l'instance :**

25. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mis à la charge de la société Goodman France et de la commune de Colombier-Saugnieu, qui ne sont pas dans la présente instance les parties perdantes, le versement d'une somme au profit de la requérante au titre des frais exposés non compris dans les dépens. En revanche, il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge d'ACENAS le versement d'une somme de 1 200 euros à chacune des parties défenderesses au titre des frais exposés et non compris dans les dépens.

**DÉCIDE :**

Article 1<sup>er</sup> : La requête de l'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est rejetée.

Article 2 : L'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry versera la somme de 1 200 euros à la société Goodman France et la même somme à la commune de Colombier-Saugnieu, en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, à la société Goodman France et à la commune de Colombier-Saugnieu.

Délibéré après l'audience du 31 octobre 2019, à laquelle siégeaient :

M. Vincent-Marie Picard, président,  
Mme Karen Mège Teillard, premier conseiller,  
Mme Alice Raymond, conseiller.

Lu en audience publique le 14 novembre 2019.

Le rapporteur,

Le président,

K. Mège Teillard

V.-M. Picard

La greffière,

A. Baviera

La République mande et ordonne au préfet du Rhône en ce qui le concerne ou à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition,

Un greffier,