

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE LYON**

N° 1901944

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

FÉDÉRATION RÉGIONALE DES
ASSOCIATIONS CONTRE LE TRAIN
EN ZONE URBAINE ET POUR LE RESPECT
DE L'ENVIRONNEMENT (FRACTURE)

Mme Karen Mège Teillard
Rapporteur

M. Marc Gilbertas
Rapporteur public

Audience du 31 octobre 2019
Lecture du 14 novembre 2019

44-02
44-045-01
C-SS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Lyon

2^{ème} chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 26 février 2019, complétée par un mémoire enregistré le 3 juillet 2019, l'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (ACENAS) et la fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement (FRACTURE), représentées par Me Tête, demandent au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du 29 octobre 2018 par lequel le préfet du Rhône a autorisé la société Goodman France à exploiter un entrepôt logistique sur un terrain situé rue de Hongrie à Colombier-Saugnieu ;

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.

Les associations requérantes soutiennent, dans le dernier état de leurs écritures, que :

- elles ont intérêt à agir, au regard de leurs statuts, dès lors que le projet va entraîner des nuisances importantes liées aux trafics routier et aérien ;
- l'arrêté litigieux 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 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 et des dispositions du code de l'environnement comparables ; ni cet avis, ni le dossier d'étude d'impact ne précise la valeur de l'autorisation environnementale au regard de l'article L. 181-2 du code de l'environnement ;
- l'autorisation ne pouvait être délivrée à une société non exploitante de la plateforme logistique ;
- 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 et des dispositions comparables du code de l'environnement : l'étude de danger ne précise pas les conséquences d'une chute d'avion sur les bâtiments à exploiter 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 mesures de compensation et de suivi environnemental sont insuffisantes au regard de l'article 8 bis de la directive n° 2011/92/UE du 13 décembre 2011 ;
- la demande d'autorisation est irrégulière, faute de décrire les procédures de contrôle des contenus stockés ;
- le pétitionnaire ne justifie pas de ses capacités financières, en méconnaissance des articles L. 521-1 et R. 512-3 du code de l'environnement ;
- l'arrêté attaqué ne répond pas aux conditions de dérogation à la protection des espèces protégées définie par l'article L. 411-2 du code de l'environnement, en ce qui concerne notamment l'intérêt public majeur et l'absence de solutions alternatives ; les prescriptions et mesures en faveur de la biodiversité à mettre en œuvre manquent de précision au regard des dispositions de l'article 4 de 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 ;
- le principe de non-régression de l'environnement défini au II de l'article L. 110-1 du code de l'environnement s'applique en l'espèce ;
- 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, que l'autorisation environnementale doit respecter en application des articles L. 152-1 du code de l'urbanisme et L. 181-9 du code de l'environnement, dès lors que le projet de plateforme logistique est 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 contrevient à la déclaration d'utilité publique du Lyon-Turin, compte tenu de son périmètre ;
- 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 ;
- les mesures prises pour gérer les flux de transport autour du site ainsi que les prescriptions en matière environnementale sont insuffisantes ;
- l'autorisation environnementale a été probablement obtenue par fraude.

Par un mémoire enregistré le 15 juillet 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 des requérantes 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 d'autorisation d'ester en justice de l'association ACENAS et du défaut d'intérêt à agir des deux requérantes ;
- 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 ;
- l'omission relevée tenant à l'absence de mention du maire comme autorité compétente pour prendre l'arrêté relatif au permis de construire est sans incidence sur la légalité de l'autorisation environnementale ; aucune disposition n'exige de mentionner dans l'avis d'enquête publique les autorisations dont tient lieu l'autorisation environnementale ; en tout état de cause, ces omissions n'ont pas nui à la bonne information du public ;
- l'étude d'impact n'a pas à comporter d'analyse des conséquences sur l'environnement de circonstances exceptionnelles ; en tout état de cause, l'étude de danger 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 ; 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 ;
- l'arrêté d'autorisation environnementale litigieux comporte bien la mention des mesures de compensation environnementale ou de suivi de l'environnement, au regard des seules exigences posées par les articles L. 181-12 et R. 181-43 du code de l'environnement ; les requérantes ne justifient pas du caractère insuffisant des mesures de compensation et de suivi prévues ;
- aucun texte n'impose que le demandeur d'une autorisation environnementale exploite lui-même matériellement l'installation ;
- elle dispose des moyens financiers lui permettant de conduire son projet ;
- le projet remplit les conditions fixées par l'article L. 411-2 du code de l'environnement, son intérêt public majeur ressortant des orientations d'aménagement du territoire décidées par l'État, sans qu'il y ait d'autres sites alternatifs possibles équivalents dans la région ; la dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ; les dispositions de l'arrêté ministériel du 19 février 2007 ne sont pas applicables en l'espèce ;
- le projet, 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'un 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 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 ;

- les requérantes ne justifient pas du caractère insuffisant des prescriptions environnementales, ni des mesures prises pour gérer les flux de transport autour du site, au regard des conclusions et préconisations de l'étude de trafic, le seul mode de transport envisagé étant le fret routier ;

- le moyen tiré de la fraude à partir de considérations autres que celles ressortant du code de l'environnement est inopérant.

Par un mémoire enregistré le 13 août 2019, le préfet du Rhône conclut au rejet de la requête.

Il soutient que la requête est irrecevable, les requérantes ne justifiant pas de leurs intérêts et qualités pour agir, et pour le surplus, que les moyens qu'elles invoquent ne sont pas fondés.

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.

Un mémoire présenté pour les requérantes a été enregistré le 18 octobre 2019, postérieurement à la clôture de l'instruction.

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 décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 relatif à l'autorisation environnementale ;

- 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 les associations requérantes ;

- et les observations de Me Hercé, pour la société Goodman France.

Considérant ce qui suit :

1. La société Goodman France a développé un projet de construction d'une plateforme logistique sur les parcelles cadastrées E 964 et E 975, situées rue de Hongrie à Colombier-Saugnieu, comprenant un bâtiment principal de trois niveaux, d'une surface de plancher de 160 934 m², et six bâtiments annexes. Eu égard à la nature et au volume des activités projetées, la société Goodman France a déposé le 22 février 2018 une demande de délivrance d'une autorisation environnementale en vue de son exploitation. L'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry (ACENAS) et la fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement (FRACTURE) demandent l'annulation de l'arrêté du préfet du Rhône du 29 octobre 2018 autorisant la société Goodman France à exploiter cet entrepôt logistique.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne la légalité externe de l'arrêté portant autorisation d'exploiter :

2. En premier lieu, en application de l'article L. 123-10 du code de l'environnement, transposant l'article 6 de la directive du 13 décembre 2011 visée plus haut, l'avis d'enquête publique portant sur un projet, plan et programme ayant une incidence sur l'environnement précise, notamment, la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour statuer.

3. S'il appartient à l'autorité administrative de procéder à l'ouverture de l'enquête publique et à la publicité de celle-ci dans les conditions fixées par les dispositions du code de l'environnement précédemment citées, la méconnaissance de ces dispositions n'est de nature à vicier la procédure et ne peut entraîner l'illégalité de la décision prise à l'issue de l'enquête publique que si elle n'a pas permis une bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération ou si elle a été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête et, par suite, sur la décision de l'autorité administrative.

4. En l'espèce, il résulte de l'instruction que l'avis d'enquête publié par la préfecture du Rhône le 18 mai 2018 indique que l'enquête publique porterait « sur la demande d'autorisation environnementale et sur la demande de permis de construire un entrepôt logistique présentées par la société Goodman ». Si cet avis ne précise pas l'autorité compétente pour délivrer ce permis de construire, cette circonstance est sans incidence sur la régularité de la décision portant autorisation d'exploitation. En outre, aucune disposition législative ou réglementaire n'impose de mentionner dans cet avis les autorisations dont tient lieu, au sens de l'article L. 181-2 du code de l'environnement, l'autorisation environnementale, alors qu'au demeurant une autorisation unique est délivrée au terme de l'enquête publique. En tout état de cause, il ne résulte pas de l'instruction que, en l'occurrence, ces omissions auraient nui à la bonne information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération, ou auraient été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête, et ainsi sur la décision d'autorisation d'exploiter en litige. Le moyen tiré de l'irrégularité de l'avis d'enquête publique doit en conséquence être écarté.

5. En deuxième 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 ; (...) ».

6. 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.

7. Tout d'abord, les associations requérantes soutiennent 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'événements 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^{-4} par vol pour l'aviation générale et inférieure à 10^{-6} par vol pour l'aviation commerciale. Les requérantes n'établissent pas, au regard des chiffres non justifiés dont elles se prévalent, que ces données n'incluraient pas, en plus des accidents d'aéronefs en survol, ceux ayant lieu au décollage ou à l'atterrissage. Les requérantes ne peuvent, 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.

8. 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 résulte de l'instruction que le projet en cause n'implique pas d'avoir recours au fret aérien dans l'immédiat, les requérantes ne démontrent 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 précision suffisante 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.

9. 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.

10. 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, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que, à défaut de prévoir des mesures de compensation liées à l'environnement, l'étude d'impact serait insuffisante.

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

13. En troisième lieu, aux termes de l'article L. 181-12 du code de l'environnement, qui transpose les dispositions de l'article 8 bis de la directive n° 2011/92/UE du 13 décembre 2011 : « *L'autorisation environnementale fixe les prescriptions nécessaires au respect des dispositions*

des articles L. 181-3 et L. 181-4. / Ces prescriptions portent, sans préjudice des dispositions de l'article L. 122-1-1, sur les mesures et moyens à mettre en œuvre lors de la réalisation du projet, au cours de son exploitation, au moment de sa cessation et après celle-ci, notamment les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables sur l'environnement et la santé. (...) ». L'article R. 181-43 du même code précise que l'autorisation environnementale doit également comporter les modalités de suivi de ces mesures.

14. En l'espèce, les articles 3.3.1 à 3.3.5 de l'arrêté litigieux détaillent les mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet, les mesures compensatoires, les mesures d'accompagnement et les mesures de suivi et d'évaluation de ce dispositif. Ainsi, l'article 3.3.3 consacré aux mesures compensatoires prévoit l'aménagement et la gestion raisonnée d'espaces de prairies composés de dix parcelles céréalières, sur une surface totale de 21,1 hectares, pour une durée de trente ans. A défaut de toute autre précision, les requérantes ne sont pas fondées à faire valoir l'insuffisance des mesures de compensation et de suivi environnementales, en se bornant à soutenir qu'elles reposeraient sur un projet incohérent, que les parcelles ne seraient pas contiguës et enfin que la présence de l'aéroport, avec des atterrissages et des décollages fréquents, priverait de toute crédibilité les actions contre la destruction des oiseaux.

15. En quatrième lieu, les requérantes ne peuvent utilement se prévaloir de la méconnaissance des dispositions du 3° et 4° de l'article R. 512-3 du code de l'environnement, selon lesquelles : « *La demande prévue à l'article R. 512-2, remise en sept exemplaires, mentionne : (...) / 3° La nature et le volume des activités que le demandeur se propose d'exercer ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles l'installation doit être rangée. (...) / 4° Les procédés de fabrication que le demandeur mettra en œuvre, les matières qu'il utilisera, les produits qu'il fabriquera, de manière à apprécier les dangers ou les inconvénients de l'installation. (...) »*, cet article ayant été abrogé par le décret du 26 janvier 2017, visé plus haut. Si ces dispositions ont été en partie reprises au 4° de l'article R. 181-13 et au 2° de l'article D. 181-5-2 du même code, aucune n'impose au pétitionnaire de détailler les procédures de contrôle des produits stockés dans sa demande d'autorisation, contrairement à ce que soutiennent les requérantes.

16. En cinquième lieu, en application des dispositions des articles R. 181-12 et R. 181-13 du code de l'environnement, la demande d'autorisation environnementale doit être déposée par le pétitionnaire qui, s'il est une personne morale, doit indiquer sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande. Il doit par ailleurs justifier être le propriétaire du terrain ou disposer du droit d'y réaliser son projet ou d'une procédure en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit. Il ne ressort d'aucune disposition législative ou réglementaire que, contrairement à ce que soutiennent les requérantes, le demandeur d'une autorisation environnementale doive exploiter lui-même matériellement l'installation projetée.

17. En dernier lieu, il ressort de la notice descriptive du projet, dont le coût est évalué à 100 millions d'euros, que la pétitionnaire se présente comme appartenant au groupe Goodman, acteur mondial de l'immobilier industriel détenant plus de dix-sept millions de mètres carrés dans le monde, dont près d'un million en France. Elle présente ses chiffres d'affaires et ses résultats nets des cinq dernières années ainsi que les modalités d'investissement, reposant sur des emprunts intra-groupe effectués dans le cadre de conventions de financement. Même si la présentation ainsi faite des capacités financières de la société porteur du projet est sommaire, ces indications permettaient de comprendre que la société Goodman France est une société de projet dont les capacités financières et techniques sont celles de la société mère, de sorte que le public n'a pas été privé d'une information complète quant aux moyens réels dont disposait l'auteur de

la demande et que l'autorité administrative disposait d'informations suffisamment précises pour mesurer les capacités financières de la société.

En ce qui concerne sa légalité interne :

18. En premier lieu, en application du 1° du I de l'article L. 411-1 du code de l'environnement, sont interdits « *La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat* ». Sont interdits en vertu du 3° du I du même article : « *La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces* ». Toutefois, le 4° du I de l'article L. 411-2 du même code permet à l'autorité administrative de délivrer des dérogations à ces interdictions dès lors que sont remplies trois conditions tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante, 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 cinq motifs qu'il énumère limitativement, dont celui énoncé au c) qui mentionne « *l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques* », « *d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique* » et « *les motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement* ».

19. 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.

20. Il résulte de l'instruction que le projet est implanté sur le site de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry, défini comme un pôle économique majeur métropolitain par la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise et le schéma de cohérence territoriale. Il répond aux orientations définies par ces documents en vue de structurer le développement de la fonction logistique notamment sur la plateforme aéroportuaire, en particulier autour des infrastructures de transports qui y sont développées, dans un contexte d'offres déficitaires et inadaptées aux besoins de niveau métropolitain. Il correspond, de par son ampleur et son implantation, aux prescriptions tendant à favoriser l'accueil de projets économiques d'envergure nécessitant de grands tènements immobiliers, notamment au sud de la plateforme aéroportuaire, et à valoriser le foncier concédé par l'État à Aéroport de Lyon. Ainsi, ces considérations économiques et la création annoncée de 1 000 emplois directs engendrés par le fonctionnement de l'entrepôt, justifient que le projet, qui recueille le consensus des pouvoirs publics, puisse être regardé, par sa nature, comme présentant un intérêt public majeur au sens des dispositions du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement. Par ailleurs, l'étude des enjeux écologiques du terrain d'implantation du projet établit que le site accueille plusieurs espèces protégées, dont trois espèces de reptiles, vingt-sept espèces d'oiseaux dont des espèces de prairie remarquables, une espèce de mammifère terrestre, une espèce d'amphibien et deux espèces de chiroptères. Toutefois, les risques de destruction d'habitats et d'individus par la

réalisation du projet sont estimés de faibles à moyens, compte tenu du caractère localisé des espèces sur les espaces prairiaux et boisés du site qui a une vocation industrielle depuis de nombreuses années et est toujours en activité. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées par la pétitionnaire ont d'ailleurs été jugées suffisantes par le Conseil national de la protection de la nature dans son avis du 13 mai 2018. Dès lors, le préfet du Rhône a pu estimer que cette dérogation sollicitée ne nuirait pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans les environs immédiats du site en cause, et dans leur aire de répartition naturelle. Enfin, le dossier de demande évoque l'absence de solutions alternatives alors que ce site, dédié à l'activité industrielle proche d'un axe autoroutier et éloigné de zones d'habitation, recouvre un tènement de grande dimension, libre rapidement et permettant l'utilisation éventuelle à terme du fret aérien. Il ne résulte pas de l'instruction l'existence de sites alternatifs de nature à avoir un impact moindre sur le maintien des espèces protégées. Par suite, les trois conditions cumulatives à la dérogation sollicitée, définies par les dispositions précitées de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, étant remplies, le préfet du Rhône a pu légalement accorder cette dérogation.

21. En deuxième lieu, aux termes de l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme : « *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.* ». Il résulte de ces dispositions que les prescriptions du document d'urbanisme 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.

22. 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* ».

23. 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. Ainsi qu'il a été dit précédemment, l'un des axes majeurs de cette 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 le contexte d'une offre déficitaire et inadaptée 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 liés directement 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 l'accueil 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.

24. En l'espèce, le projet en cause, qui est implanté sur un tènement foncier de 213 502 m² 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 soutiennent les associations requérantes, 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, ces associations ne sauraient 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.

25. En troisième lieu, si les requérantes font valoir que ce projet 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 résulte de l'instruction 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.

26. En quatrième lieu, les associations requérantes ne peuvent utilement se prévaloir de ce que la décision attaquée serait entachée d'une erreur manifeste d'appréciation, au regard des engagements internationaux de la France pour lutter contre le changement climatique et réduire notamment les gaz à effet de serre, en citant pêle-mêle le protocole de Kyoto, la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique, le paquet législatif « énergie climat », le Grenelle de l'environnement ainsi que l'article 45 de la loi du 17 août 2015 relatif au 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, en l'absence de mesures dans le cahier des charges pour diminuer l'activité de l'aviation civile, alors que le projet soumis à autorisation indique ne pas faire usage du fret aérien.

27. En cinquième lieu, si les requérantes soutiennent que les prescriptions relatives aux modes de transports contenues à l'article 10.3.1 de l'arrêté pour la protection de l'environnement seraient insuffisantes, en indiquant notamment qu'elles ne font pas obstacle à un transport de marchandises entre le site et l'aéroport et que le bénéficiaire de l'autorisation devrait prendre en charge les conséquences liées au trafic routier, elles ne le démontrent pas alors que, en particulier, il n'apparaît pas que l'exploitation de l'entrepôt nécessitera d'avoir recours au fret aérien.

28. En sixième lieu, les associations requérantes ne peuvent 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 réel d'emplois devant être créés, que l'autorisation environnementale en cause aurait été « probablement » obtenue par fraude. Il n'appartenait pas davantage au préfet 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 révocable à tout moment pour un projet d'une telle ampleur.

29. En dernier lieu, si les requérantes évoquent le principe de non-régression de l'environnement défini au II de l'article L. 110-1 du Code de l'environnement, selon lequel « *la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment.* », elles n'assortissent pas ce moyen des précisions suffisantes qui permettraient d'en apprécier la portée et le bien-fondé.

30. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les fins de non-recevoir opposées en défense, que les conclusions à fin d'annulation de l'arrêté du 29 octobre 2018 ne peuvent qu'être rejetées.

Sur les frais de l'instance :

31. 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 commune, qui n'est pas partie à l'instance, le versement d'une somme au profit des associations requérantes au titre des frais exposés non compris dans les dépens. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions de la société Goodman France sur ce même fondement.

DÉCIDE :

Article 1^{er} : La requête de l'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et de la fédération régionale des associations contre le train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de la société Goodman France tendant au bénéfice de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association contre l'extension et les nuisances de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ainsi qu'à la fédération régionale des associations contre le

train en zone urbaine et pour le respect de l'environnement, à la société Goodman France et à la ministre de transition écologique et solidaire.

Copie sera adressée au préfet du Rhône.

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 à la ministre de transition écologique et solidaire 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,