



Fédération Rhône-Alpes  
de Protection de la Nature

[www.frapna.org](http://www.frapna.org)

**FRAPNA Région**  
77, rue Jean-Claude Vivant  
69100 VILLEURBANNE  
Tél. : 04 78 85 97 07  
[coordination@frapna.org](mailto:coordination@frapna.org)

**FRAPNA Ain**  
Maison de la nature  
11, avenue Maginot  
01000 BOURG-EN-BRESSE  
Tél. : 04 74 21 38 79  
[frapna-ain@frapna.org](mailto:frapna-ain@frapna.org)

**FRAPNA Ardèche**  
39, rue Jean-Louis Soulavie  
07110 LARGENTIERE  
Tél. : 04 75 93 41 45  
[frapna-ardeche@frapna.org](mailto:frapna-ardeche@frapna.org)

**FRAPNA Drôme**  
38, avenue de Verdun  
26000 VALENCE  
Tél. : 04 75 81 12 44  
Fax : 04 75 81 14 73  
[frapna-drome@frapna.org](mailto:frapna-drome@frapna.org)

**FRAPNA Isère**  
M.N.E.I. / 5, place Bir-Hakeim  
38000 GRENOBLE  
Tél. : 04 76 42 64 08  
Fax : 04 76 44 63 36  
[frapna-isere@frapna.org](mailto:frapna-isere@frapna.org)

**FRAPNA Loire**  
4, rue de la Richelandière  
42100 SAINT-ETIENNE  
Tél. : 04 77 41 46 60  
Fax : 04 77 47 18 24  
[frapna-loire@frapna.org](mailto:frapna-loire@frapna.org)

**FRAPNA Rhône**  
22, rue Édouard Aynard  
69100 VILLEURBANNE  
Tél. : 04 37 47 88 50  
[frapna-rhone@frapna.org](mailto:frapna-rhone@frapna.org)

**FRAPNA Savoie**  
26, passage Charléty  
73000 CHAMBERY  
Tél. : 04 79 85 31 79  
Fax : 04 79 85 20 03  
[frapna-savoie@frapna.org](mailto:frapna-savoie@frapna.org)

**FRAPNA Haute-Savoie**  
PAE de Pré-Mairy  
84, Route du Viéran  
74370 PRINGY  
Tél. : 04 50 67 37 34  
Fax : 04 50 67 03 62  
[frapna-haute-savoie@frapna.org](mailto:frapna-haute-savoie@frapna.org)



Monsieur le Préfet de région  
Préfecture région Rhône-Alpes  
106, Rue Pierre Corneille  
69419 Lyon Cedex 03

Lyon, le 16 décembre 2013

## Objet : DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise - Consultation pour avis sur la modification de la DTA - Contribution de la FRAPNA

Monsieur le Préfet,

Vous nous avez consultés par courrier en date du 1<sup>er</sup> octobre 2013 sur le projet de révision de la DTA concernant le périmètre de "l'espace interdépartemental « Saint-Exupéry »". La FRAPNA a participé en son temps au processus d'élaboration de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise en tant que personne publique associée.

En préambule, **nous déplorons d'avoir à dresser le constat suivant : alors que nous sommes sollicités sur des sujets de moindre portée par l'Etat, nous ne l'avons pas été en amont sur le projet de révision de la DTA.** Nous aurions pu y apporter un éclairage environnemental indépendant, en association avec les acteurs concernés. Cela étant dit, nous avons pu analyser sur une période relativement courte les documents qui nous ont été communiqués, et vous trouverez ci-après la contribution de la FRAPNA.

### A. Sur la modification de la DTA en général

#### 1. Limiter l'artificialisation des sols sur ces secteurs de l'Est Lyonnais où elle progresse à grande vitesse dans un contexte où le maintien des paysages, des activités agricoles et de la biodiversité est essentiel à l'équilibre du territoire.

L'aire métropolitaine lyonnaise est un espace où s'exerce une **très forte pression foncière entraînant une destruction très importante des espaces agricoles et naturels, chiffrée à environ 620 ha/an.** Elle s'exerce particulièrement sur l'Agglomération Lyonnaise où 140 hectares sont urbanisés en moyenne par an, ce qui en fait un des taux d'artificialisation les plus importants du territoire de la DTA. Les enjeux liés à la préservation des espaces naturels et agricoles sont des plus importants en raison de l'intérêt qu'ils présentent :

- maintien de la qualité des corridors écologiques déjà fortement dégradés;
- préservation du cadre de vie, déjà dégradé par des paysages de grande culture, infrastructures de transport et zones d'activité;
- maintien d'espaces de production agricole de proximité dans le contexte d'une demande croissante des Grands Lyonnais.

#### La DTA 2007 ouvrait l'urbanisation de ces secteurs de l'Est Lyonnais à 2600 ha sur seulement 20 communes, il s'agit là de l'enveloppe laissant possible une consommation majeure d'espaces agricoles et naturels.

Notons que cette urbanisation touche des secteurs primordiaux pour certaines espèces d'oiseaux localisées autour de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, notamment l'Outarde canepetière, pour laquelle il s'agit d'un des derniers sites de reproduction de Rhône-Alpes, le Courlis cendré, espèce de plaine dont les dernières populations de la métropole sont localisées autour de l'aérodrome de Corbas et l'aéroport de Saint-Exupéry.



**Réconcilions l'homme & son environnement**

La FRAPNA est une Association de Protection de la Nature et de l'Environnement créée en 1971 et reconnue d'utilité publique en 1984

**Il est donc regrettable que seulement 6 ans après l'approbation de la DTA, de nouvelles emprises soient proposées, renforçant ainsi cette problématique majeure pour le respect des équilibres entre enjeux économiques et environnementaux sur le territoire de la DTA.**

De plus, **les PENAP, mentionnés à plusieurs reprises, ne font l'objet d'aucune prescription** alors qu'ils fixent des périmètres de protection afin de préserver à long terme les espaces naturels et agricoles du Grand Lyon. La mention, dans cette modification de la DTA, du respect des périmètres permettrait d'assurer une cohérence entre la DTA et cette démarche visant un meilleur équilibre entre préservation des milieux agro-naturels et urbanisation.

## **2. Renforcer la restauration des corridors**

Nous saluons les orientations visant la préservation des corridors écologiques, qui est essentielle pour limiter la perte de fonctionnalité des écosystèmes et des agrosystèmes. Mais **nous regrettons vivement que la révision de la DTA, entreprise menée dans une urgence que nous contestons, n'ait pas attendu la validation du SRCE.**

En effet, **le territoire est très fortement contraint quant aux déplacements de la faune en raison des nombreuses infrastructures de transport** qui coupent les paysages, notamment sur un axe Nord - Sud. La majorité de ces infrastructures ne sont pas équipées de passages à faune fonctionnels, ce qui renforce leur caractère infranchissable. Cette situation se confirme par les études des populations de mammifères et d'amphibiens qui montrent un déclin des populations des espèces sensibles à la qualité des corridors. Au-delà du maintien des corridors existants, il semble donc important de promouvoir la restauration des corridors écologiques par la mise en place de nouveaux ouvrages de franchissement et la mise en place d'opérations de génie végétal (développement du maillage de haies) permettant de renforcer la fonctionnalité des corridors existants.

## **3. Mieux prendre en compte les milieux et la biodiversité**

Les seuls éléments relatifs aux milieux naturels et à la biodiversité sont issus de l'analyse des zonages (ZNIEFF, Natura 2000...) mentionnés. Afin de cibler à partir d'éléments complets et récents les enjeux naturalistes de ces territoires, **la mise en place d'études faune et flore préalables à la révision auraient permis de cibler au mieux les secteurs à forte sensibilité écologique.** De même, **une concertation avec les acteurs disposant de ces éléments n'a pas été effectuée en amont** de cette consultation. Il en résulte, par conséquent, des projets d'extension visant des zones à haute sensibilité écologique à l'échelle de la plaine de l'Est Lyonnais.

## **B. Sur la sensibilité des secteurs visés par les nouvelles extensions urbaines**

### **1. Secteurs entre Vilette d'Anthon, Pusignan et Janneyrias**

Ces secteurs sont particulièrement sensibles quant à la proximité du Marais de Charvas, dernière zone humide remarquable de l'Est Lyonnais, qui a subi de nombreuses pertes de surface et une coupure notable par le passage d'une LGV et de l'Autoroute A-432.

**Afin de préserver au mieux cette zone, il est essentiel d'interdire tout projet d'urbanisation impliquant des perturbations sur l'alimentation hydraulique de la zone.**

De plus, les espaces agricoles et naturels entre ces trois communes représentent un point stratégique pour les corridors écologiques, étant donné que deux axes Nord- Sud et Est-Ouest se rencontrent sur ce secteur. Le maintien et la restauration d'un espace continu et fonctionnel et l'équipement de passages à faune pour toute voirie coupant ses corridors sont essentiels sur ce secteur.

**La préservation intégrale de cette zone et de son bassin d'alimentation en lien avec le règlement du SAGE de l'Est Lyonnais sont donc indispensables** afin d'assurer au mieux la préservation de cette zone humide exceptionnelle.

### **2. Secteurs au sud de Saint Exupéry**

Les secteurs du Recou et de Fouillouse situés sur la commune de St Laurent de Mure et à l'Ouest du hameau des Hauts de Bonce présentent un **intérêt naturaliste et paysager remarquable par le réseau de haies et de boisements** qui les structurent. Il s'agit, en effet, d'un des derniers secteurs de l'Est Lyonnais présentant une telle densité de linéaire de haies par hectare. Cette diversité de boisements et de milieux ouverts entraîne

une richesse notable caractérisée par la présence des cortèges d'espèces typiques des réseaux de haies et bocages en bonne santé (Pie grièche écorcheur, Moineau friquet, Hibou moyen duc...).

Ce réseau de haies permet également de **lutter contre l'érosion des sols**, sensible sur ces secteurs en raison des pentes, et de **réduire les pollutions diffuses** grâce au pouvoir tampon de ces dernières qui fixent une partie des engrais et pesticides.

**La préservation durable de ce secteur est donc importante dans cette perspective de maintien des îlots de biodiversité de l'Est Lyonnais.**

## **C. Sur les orientations stratégiques concernant le transport par rail, le report modal et la route**

### **1. Une stratégie conduisant à une sous-utilisation structurelle des lignes existantes**

La révision de la DTA met en exergue le renforcement de la zone de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry en tant qu'épicentre, en cela on y retrouve tous les projets de très grandes infrastructures, à l'exception notable de la LGV/TGV Lyon-Turin, qui y serait néanmoins connectée.

On remarquera que pour le fret ferroviaire, **le gabarit choisi pour la plateforme est celui de l'autoroute ferroviaire à grand gabarit (AFGB). Le gabarit Européen GB1 (la quasi-totalité des remorques sur les wagons) qui vient d'être mis en service sur la ligne existante Ambérieu - Modane - Turin ne serait alors pas favorisé, conduisant à la justification implicite d'une ligne nouvelle entre Lyon et Turin.**

En corollaire, nous attirons l'attention sur **les implications stratégiques qui résultent du choix de la localisation de la plateforme de ferroutage sur la ligne existante** (chargement des camions sur les trains) **sur la commune de Grenay**. La réalisation concrète de la section française entre Grenay et le tunnel de base devient une **condition nécessaire à un report modal significatif vers les infrastructures existantes**. Dans l'attente de la réalisation du tronçon de liaison, dont le terme est aujourd'hui incertain (au-delà de 2040 ?) :

- sur la ligne historique Ambérieu - Modane - Turin, il passe moins de 4 millions de tonnes/an alors qu'une étude Européenne de 2006 déclare 19 millions possibles et que la SNCF déclare le double ;
- et une fois réalisée la plateforme à Grenay ;
- les trains seront obligés de passer sur l'autre ligne historique en Y Lyon <=> Grenoble/Chambéry en passant physiquement très difficilement par la branche Saint-André-le-Gaz <=> Chambéry ;
- ou de passer par Ambérieu en passant par la gare Lyon Part Dieu, ce qui pose des problèmes de compatibilité voyageurs / fret lourd.

**Alors qu'il serait si simple de faire une plateforme dans le secteur d'Ambérieu pour permettre le ferroutage "tout de suite et maintenant" sur une ligne qui a été modernisée pour cela.**

### **2. D'autres interrogations sans réponse**

- **La plateforme intermodale (rail-route) des 4 Chênes (Heyrieux) sera-t-elle complémentaire ou concurrentielle** de la future plateforme tri-modale (fluvial-rail-route) de Salaise-sur-Sanne ?

- **Comment va s'articuler l'intermodalité dans le secteur Sud de l'aéroport** au nord de la zone de Chesnes (Satolas / St Quentin-Fallavier), en particulier en intégrant le projet CAREX (TGV marchandises) ?

- Virtuellement, **le projet de COL** (Contournement Ouest de Lyon) n'existe plus. La rumeur dit qu'il pourrait être remplacé par **le CEL** (Contournement Est de Lyon) qui sera en fait le prolongement de la A432 (autoroute longeant le côté Est de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry) vers le Sud (jonction sur A7 à Chasse-sur-Rhône ou au Sud de Vienne ?). Or, **cette modification de la DTA ne clarifie pas les orientations stratégiques concernant ces projets.**

Nous espérons vivement que nos commentaires, qui se veulent constructifs et contributifs, seront réellement analysés puis pris en compte.

Dans l'attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, nos salutations les plus respectueuses.



Eric FERAILLE  
Président régional FRAPNA



Jean-Pierre CROUZAT  
Pilote politique du Réseau Territoire FRAPNA