

Arrêté préfectoral n° 69-2024-11-26-00003 du 26 novembre 2024 relatif au projet de protection du potentiel de développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

La Préfète de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
Préfète de la Zone de défense et de sécurité sud-est,
Préfète du Rhône,
Officier de la Légion d'honneur,
Commandeur de l'ordre national du Mérite,

- VU** le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.101-1, L.101-2, L.102-1 et R.102 ;
- VU** la circulaire interministérielle du 27 juin 1985 concernant l'application des dispositions du code de l'urbanisme relatives aux projets d'intérêt général en matière de documents d'urbanisme ;
- VU** la décision ministérielle du 30 juin 1999 portant approbation de l'Avant-Projet de Plan de Masse de l'aérodrome de Lyon-Satolas ;
- VU** le décret n° 2007-1101 du 13 juillet 2007 portant création d'une zone d'aménagement différé sur les communes de Colombier-Saugnieu, Genas, Pusignan, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure et le décret n° 2016-730 du 2 juin 2016 portant renouvellement de la zone d'aménagement différé sur ces communes ;
- VU** l'arrêté n°99-3787 du 2 novembre 1999 relatif au projet de protection du développement de l'aéroport de Lyon-Satolas ;
- VU** le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise approuvé le 16 décembre 2010 et tel que modifié le 19 mai 2017.
- VU** la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise approuvée par le décret n°2007-45 du 09 janvier 2007 ;
- VU** le décret du 30 mars 2022 portant nomination de Mme Vanina NICOLI, préfète, secrétaire générale de la préfecture du Rhône, préfète déléguée pour l'égalité des chances auprès du préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud-Est, préfet du Rhône ;
- VU** le décret du 11 janvier 2023 en conseil des ministres portant nomination de Mme Fabienne BUCCIO en qualité de préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfète de la zone de défense et de sécurité Sud-Est, préfète du Rhône ;
- VU** l'arrêté préfectoral n° 69-2024-07-11-00004 du 11 juillet 2024 portant délégation de signature à Mme Vanina NICOLI, préfète, secrétaire générale de la préfecture du Rhône, préfète déléguée pour l'égalité des chances auprès de la préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfète de la zone de défense et de sécurité Sud-Est, préfète du Rhône ;
- VU** le rapport de présentation établi par le directeur départemental des territoires du Rhône et annexé au présent arrêté ;

CONSIDERANT que le territoire autour de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry représente un enjeu majeur dans la perspective de la construction d'une aire métropolitaine solidaire de dimension internationale ;

CONSIDERANT que l'aéroport s'insère au sein du territoire stratégique de la « Plaine Saint-Exupéry » dont l'aménagement relève d'une dynamique partenariale engagée de longue date ;

CONSIDERANT les recommandations du Conseil général de l'environnement et du développement durable de mars 2022 portant sur la mission de conseil et d'appui pour la Plaine Saint Exupéry (rapport n°013994-01) ;

CONSIDERANT que le potentiel d'extension de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry a pour destination la réalisation d'une opération d'équipement d'une certaine importance ;

CONSIDÉRANT que ce potentiel de développement et sa protection font partie des préoccupations que l'État doit faire prévaloir ;

CONSIDÉRANT qu'une forte pression foncière s'exerce sur cette zone alors que toute urbanisation du périmètre nécessaire à ce futur développement et toute densification de la population à proximité de l'aéroport est de nature à compromettre ce développement ;

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire d'agir pour éviter que les dispositions des documents d'urbanisme ne permettent, à proximité de l'aéroport, l'accueil de populations nouvelles dans des proportions susceptibles de rendre plus difficile la sauvegarde du potentiel particulier de développement de l'aéroport ;

CONSIDÉRANT que le territoire à proximité de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry fait déjà l'objet d'une vigilance particulière depuis plusieurs décennies pour garantir une urbanisation maîtrisée ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires du Rhône,

ARRÊTE

Article 1 :

Le projet de protection du potentiel de développement de l'opération d'équipement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, à mettre en œuvre sur les communes de Colombier-Saugnieu, de Genas, de Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de Mure et Pusignan, est défini dans le rapport de présentation et ses pièces jointes tels qu'annexés en annexe 1 du présent arrêté.

Article 2 :

À l'intérieur du périmètre présenté dans le rapport de présentation annexé :

- les zones A et N des plans locaux d'urbanisme, opposables à la date de publication du présent arrêté (voir annexe 2 du présent arrêté), ne peuvent être réduites et les règlements ne peuvent évoluer hormis si ceux-ci sont plus restrictifs en matière de destinations et sous-destinations autorisées ainsi qu'en matière de règles d'implantation.
- les zones U et AU des plans locaux d'urbanisme, opposables à la date de publication du présent arrêté (voir annexe 2 du présent arrêté), ne peuvent être étendues et les règlements ne peuvent pas être plus permissifs en matière d'urbanisation. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la zone AUi (parcelles cadastrées ZS 24, ZS 98 et ZS 143) de la commune de Pusignan.

Article 3 :

Le dossier sera tenu pendant un mois à la disposition du public, aux jours et heures habituels d'ouverture du public :

- à la Direction départementale des territoires du Rhône (Bâtiment A - Service connaissance et accompagnement des transitions - 165 rue Garibaldi – 69003 LYON),
- à la mairie des communes de Colombier-Saugnieu, Genas, Pusignan, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure,
- au siège de la Communauté de communes de l'Est lyonnais (40 rue de Norvège 69124 Colombier-Saugnieu),
- sur le site des services de l'État dans le département du Rhône.

Article 4 :

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Rhône et mention de cette publication est faite dans deux journaux publiés dans le département.

Le présent arrêté sera notifié au Président de la Communauté de communes de l'Est lyonnais et aux Maires des communes de Colombier-Saugnieu, Genas, Pusignan, Saint-Bonnet-de-Mure et Saint-Laurent-de-Mure.

Article 5 :

La Préfète, secrétaire générale, préfète déléguée pour l'égalité des chances de la préfecture du Rhône, le Directeur départemental des territoires du Rhône, le Président de la Communauté de communes de l'Est lyonnais et les maires des communes de Colombier-Saugnieu, Genas, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure et Pusignan sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait, le **26 NOV. 2024**

Pour la Préfète du Rhône,
La Préfète, Secrétaire générale,
Préfète déléguée pour l'égalité des chances

La préfète,
Secrétaire générale,
Préfète déléguée pour l'égalité des chances

Vanina NICOLI

Délais et voies de recours :

Conformément à l'article R.421-1 du code de justice administrative, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux, dans le délai de deux mois à compter de sa notification, devant le tribunal administratif de Lyon (184, rue Duguesclin – 69 433 Lyon Cedex 03, ou sur l'application www.telerecours.fr). Elle peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Madame la Préfète du Rhône. Cette démarche interrompt le délai de recours contentieux, ce dernier devant être introduit dans le délai de deux mois suivant une décision implicite ou explicite de l'autorité compétente (le silence de l'administration pendant un délai de deux mois valant décision implicite de rejet).

**ANNEXE 1 DE L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N°69-2024-11-26-00003 DU 26 novembre 2024 :
RAPPORT DE PRÉSENTATION DU PROJET DE PROTECTION DU POTENTIEL DE
DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT LYON SAINT-EXUPÉRY**

Fait, le 26 novembre 2024



Direction
Départementale des
Territoires

Pour la Préfète du Rhône,
La Préfète, Secrétaire générale,
Préfète déléguée pour l'égalité des chances
Secrétaire générale
Préfète déléguée pour l'égalité des chances

Vanina NICOLI

**PROJET DE PROTECTION DU
POTENTIEL DE
DÉVELOPPEMENT DE
L'AÉROPORT DE
LYON SAINT-EXUPÉRY**

rapport de présentation



4 novembre 2024



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
Départementale des
Territoires

SOMMAIRE

PRÉAMBULE: L'AÉROPORT LYON SAINT-EXUPÉRY.....	4
CHAPITRE 1 : UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT RELEVANT D'UNE SITUATION PARTICULIÈRE ET STRATÉGIQUE.....	5
CHAPITRE 2 : DES CAPACITÉS PHYSIQUES DE DÉVELOPPEMENT À PROTÉGER.....	19
CHAPITRE 3 : DÉFINITION DU PROJET DE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT LYON SAINT- EXUPÉRY.....	27
ANNEXES.....	31

PRÉAMBULE L'AÉROPORT DE LYON SAINT-EXUPÉRY

Créé en 1975 par l'État, l'aéroport international de « Lyon Saint-Exupéry », précédemment « Lyon Satolas » jusqu'en 2000, s'est affirmé comme un instrument essentiel d'aménagement du territoire et de développement économique.

Situé à l'Est de l'agglomération lyonnaise, au cœur du territoire interdépartemental dit de la « Plaine Saint-Exupéry », l'aéroport a la particularité de ne pas se trouver sur le territoire de la Métropole de Lyon contrairement à la situation de la plupart des autres grandes métropoles françaises, et d'éviter le survol de l'agglomération lyonnaise en raison de l'orientation de ses pistes.

Sa construction a été décidée afin de pallier à la saturation progressive de l'aéroport de Lyon-Bron, de prendre en compte le développement vers l'Est de l'agglomération lyonnaise et de doter celle-ci ainsi que la deuxième région économique française d'un aéroport à la mesure de leurs activités et de leurs ambitions.

Son influence sur le dynamisme régional est en effet important et multiple. Il accueille l'ensemble de l'aviation commerciale de l'agglomération, l'aéroport de Lyon-Bron étant dédié à l'aviation générale et d'affaires. Il se classe en 2023 comme le 5ème aéroport français en nombre de passagers derrière ceux de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Nice-Côte d'Azur et Marseille. Fort de ses 10 millions de passagers en 2023 et de ses 120 destinations en direct et 241 itinéraires proposés fin 2024 dont 75 % à l'international, il constitue un facteur de mobilité important pour la région, notamment à l'international (41 pays desservis en octobre 2024), mais aussi un facteur de développement économique : l'aéroport permet ainsi d'attirer les acteurs économiques qui contribuent à la vitalité de la métropole lyonnaise et plus largement de la région Auvergne-Rhône-Alpes (entreprises, investisseurs, partenaires commerciaux, congressistes, touristes, ...).

Ces facteurs sont amplifiés par son rattachement à un réseau particulièrement dense d'infrastructures ferroviaires et routières (autoroutes A42 et A43, barreau A432 qui les relie) constituant ainsi un hub d'accessibilité internationale. La mise en service en 1993 de la gare TGV et l'interconnexion de la plateforme avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sont venues une première fois renforcer le potentiel de Saint-Exupéry, potentiel à nouveau augmenté par les projets ferroviaires de contournement de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et de liaison entre Lyon et Turin.

Grâce à cette situation privilégiée au cœur d'un maillage très dense de voies de communications terrestres, l'aéroport bénéficie ainsi d'une zone de chalandise particulièrement étendue.

La proximité de la zone de Chesnes, première zone logistique terrestre française, située également sur la Plaine Saint-Exupéry, contribue de plus à renforcer l'attractivité économique du secteur.

Centre de gravité du territoire de projet interdépartemental de la Plaine Saint-Exupéry, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry dispose, depuis sa création en 1975, de possibilités d'extension et de développement probablement uniques en Europe, du fait de son implantation dans un secteur relativement peu urbanisé bien que soumis à une pression foncière grandissante du fait de la proximité de l'agglomération lyonnaise.

La préservation de ces capacités physiques de développement fait l'objet du présent rapport.



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
Départementale des
Territoires

CHAPITRE 1 : UN POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT RELEVANT D'UNE SITUATION PARTICULIÈRE ET STRATÉGIQUE

une implantation au coeur
d'un territoire dynamique et stratégique

une implantation dans un secteur
faiblement urbanisé garant d'un
développement équilibré

une implantation dans un territoire
marqué par une forte pression foncière



Depuis sa création, l'implantation de l'aéroport dans l'Est de l'agglomération lyonnaise relève d'enjeux tant économiques que d'aménagement du territoire dans lequel il s'insère, enjeux qui contribuent au caractère stratégique du potentiel développement de l'aéroport.

Implanté actuellement principalement sur la commune de Colombier-Saugnieu, **l'aéroport s'insère au sein du territoire stratégique de la « Plaine Saint-Exupéry »** dont l'aménagement relève d'une dynamique partenariale engagée de longue date.

Il s'agit d'un **espace interdépartemental**, à l'interface entre trois circonscriptions départementales : Nouveau Rhône, Isère et Métropole de Lyon, mais également à proximité du département de l'Ain. Il s'étend sur 24 communes (périmètre en annexe 2) et est concerné par 4 Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et 5 intercommunalités :

- Communauté de communes de l'Est Lyonnais – qui accueille intégralement l'emprise de la plateforme aéroportuaire- et Communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné (LYSED), toutes deux entièrement incluses dans le périmètre de la Plaine Saint-Exupéry,
- Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) dont notamment les communes accueillant la zone logistique de Chesnes sont incluses dans le périmètre,
- et à la marge, Communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné et Communauté de communes des Balcons du Dauphiné.

UNE IMPLANTATION AU CŒUR D'UN TERRITOIRE DYNAMIQUE STRATÉGIQUE

L'aéroport international « Lyon Saint-Exupéry » et sa gare dédiée aux liaisons ferroviaires à grande vitesse constituent l'**épicerie du territoire de la Plaine Saint-Exupéry** et lui confèrent un rôle de nœud intermodal d'envergure européenne et nationale.

Située à l'Est de l'agglomération lyonnaise, la Plaine Saint-Exupéry est identifiée de longue date comme un espace exceptionnel en raison de son emplacement stratégique et du nombre de fonctions qu'elle concentre :

- carrefour où se croisent les flux européens, régionaux et métropolitains avec la présence de l'aéroport, d'une gare placée sur le réseau à grande vitesse existant et d'un réseau autoroutier dense et maillé,
- espace économique dynamique et convoité qui héberge à lui seul la moitié des bases logistiques présentes en région Auvergne-Rhône-Alpes, et qui offre un potentiel d'aménagement important,
- activité agricole encore très présente et active avec la présence de vastes espaces naturels et agricoles,
- ressources souterraines stratégiques pour l'alimentation en eau potable des populations qui l'entourent, et notamment celle de l'agglomération lyonnaise.

Le caractère stratégique du territoire de la Plaine Saint-Exupéry, et in fine de son aéroport, a été reconnu au travers de la **Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise** adoptée en 2007.

La DTA, dans sa version modifiée en 2015, indique ainsi que « *le territoire autour de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry représente un enjeu majeur dans la perspective de la construction d'une aire métropolitaine solidaire de dimension internationale.* ».

Pour accompagner l'aménagement de la Plaine Saint-Exupéry, une ambitieuse démarche partenariale a été menée au long cours depuis le début des années 2010 entre l'État et les collectivités territoriales concernées : Région, Départements du Rhône et de l'Isère, Métropole de Lyon, communautés de communes concernées (CCEL et CAPI principalement), mais aussi en associant l'ensemble des acteurs locaux publics ou privés concernés, dont les représentants du monde agricole.

Cette démarche a permis d'aboutir à la rédaction d'un livre blanc en 2011, puis à l'adoption d'une stratégie-guide comportant 10 orientations-phares en 2013, qui a elle-même conduit à la modification en 2015 de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise et à sa déclinaison dans les schémas de cohérence territoriale (Scot) qui couvrent cet espace stratégique.

La mise en œuvre de la DTA modifiée de 2015 a fait l'objet d'un travail partenarial de long terme et régulier jusqu'en 2021 au travers de l'organisation de différents groupes de travail collectif, chacun piloté par des partenaires différents et portant sur diverses thématiques : stratégie économique, mobilité, schéma routier, compensations agricoles et environnementales...



Le premier des dix objectifs validés par le comité de pilotage de la démarche sous la présidence du Préfet de Région le 23 novembre 2012, et repris dans la stratégie guide de la Plaine Saint-Exupéry, est d'assurer la montée en puissance du hub multimodal (voyageurs et fret), et notamment de « permettre la montée en puissance de l'aéroport, pour en faire l'aéroport du grand Sud-Est de la France ».

Cette montée en puissance en vue de créer un hub de portée européenne voire internationale est à relier au projet d'envergure européenne de ligne ferroviaire « Lyon-Turin » ainsi qu'au Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL). La Plaine Saint-Exupéry est directement concernée par les accès français de la future ligne mixte fret-voyageurs Lyon-Turin : la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) d'août 2013 prévoit ainsi la connexion à la ligne Lyon-Grenoble au niveau de Grenay ainsi qu'à la gare de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry et son articulation au Contournement Ferroviaire de Lyon (CFAL).

► **Le potentiel de développement de l'aéroport répond à des enjeux de développement territoriaux de long terme et d'envergure reconnus de manière partenariale au travers de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.**

Il est la porte d'entrée aérienne d'un hub multimodal contribuant au développement de l'aire métropolitaine lyonnaise et de la région Auvergne-Rhône-Alpes, intégré à son territoire et moteur de son rayonnement. Il s'inscrit dans la perspective d'un hub de fret d'avenir d'envergure européenne voire international à terme, bénéficiant d'un véritable avantage pour l'intermodalité autour des équipements rail-route, du fret ferroviaire à grande vitesse, du fret aérien.

UNE IMPLANTATION DANS UN SECTEUR FAIBLEMENT URBANISÉ GARANT D'UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ

L'aéroport a été implanté dans un secteur relativement peu urbanisé, sur la plaine Est de l'agglomération lyonnaise, secteur qui a su conserver cette caractéristique jusqu'à ce jour malgré une urbanisation grandissante. Une frange rurale, notamment, a été maintenue entre l'agglomération lyonnaise et l'aéroport malgré une pression foncière croissante.

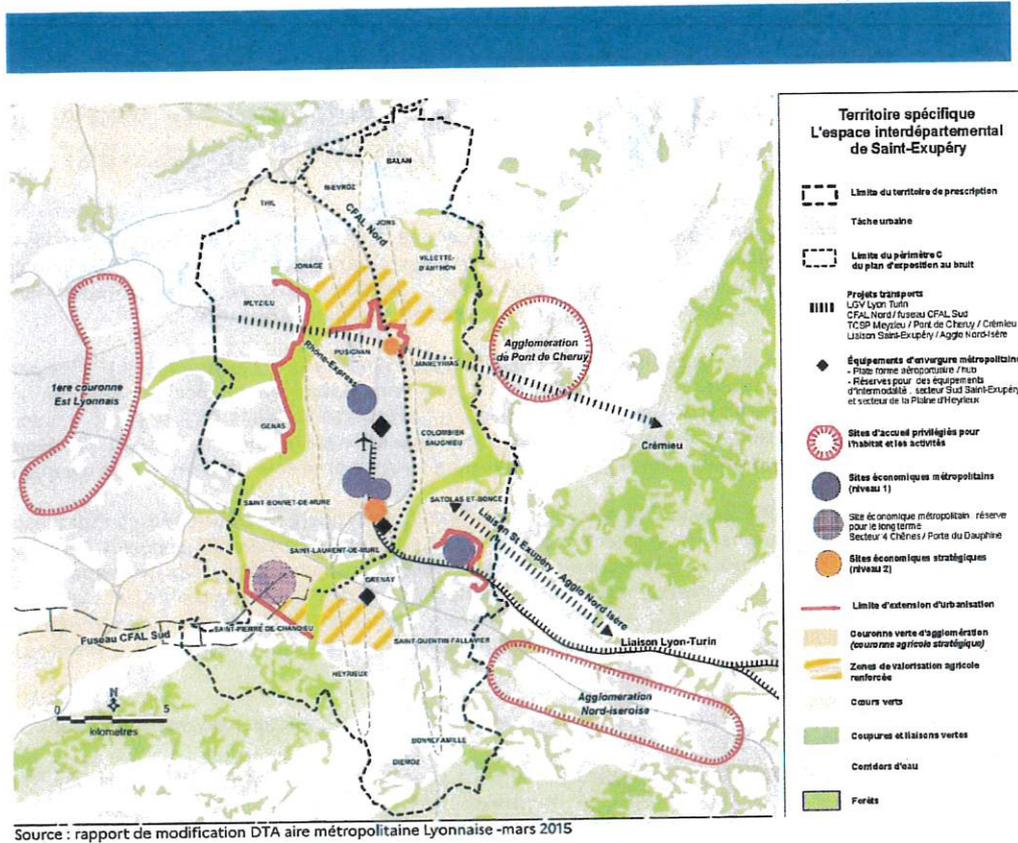
Les enjeux de maîtrise de l'urbanisation de la Plaine Saint-Exupéry ont été largement portés par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, et ce en lien notamment avec le potentiel de développement de l'aéroport. Ainsi, sur cet espace, les prescriptions de la DTA portent la volonté d'**encadrer l'urbanisation afin de préserver les possibilités de développement de la plateforme aéroportuaire**, d'organiser l'armature urbaine multipolaire et de limiter la consommation d'espace.

La DTA modifiée de 2015 rappelle les orientations de la stratégie-guide sus-citée et indique que celles-ci « s'inscrivent dans la continuité des enjeux de maîtrise de l'urbanisation portés par la DTA approuvée en 2007 » et notamment celui de « la préservation des conditions de développement de l'aéroport sur la base de l'Avant Projet de Plan Masse du 30 juin 1999, la mise en œuvre de la procédure de Zone d'Aménagement Différé relative au maintien du potentiel d'extension de l'aéroport et l'application du Plan d'Exposition au Bruit [étant] poursuivies tout en veillant à la maîtrise de l'urbanisation dans un périmètre plus large. ».

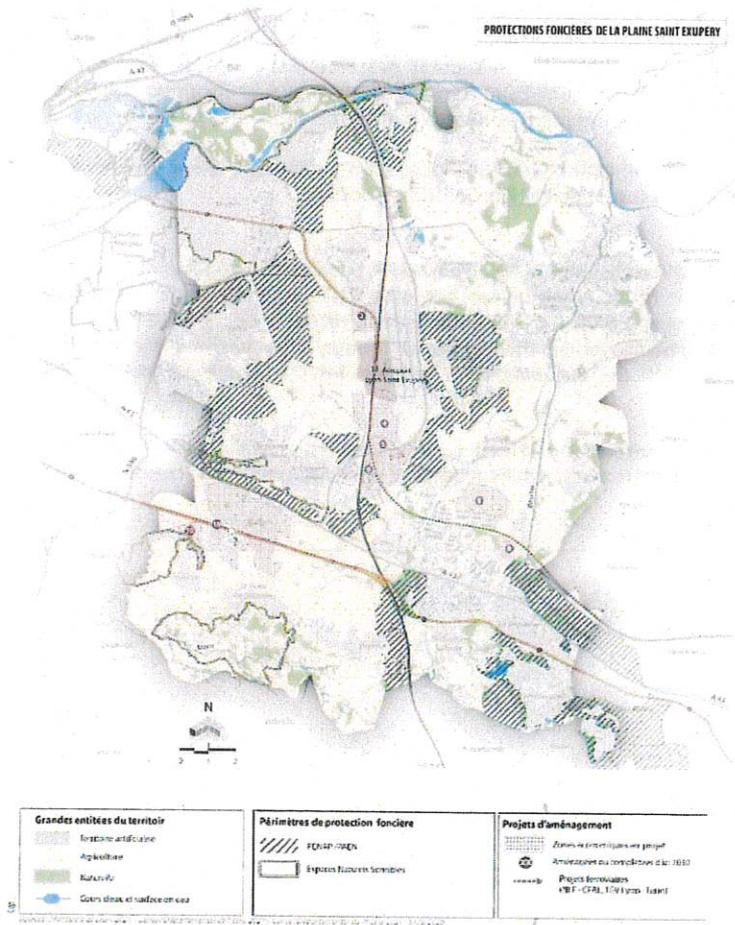
Plus précisément, la volonté d'encadrer l'urbanisation de ce secteur se retrouve dans des prescriptions de deux ordres :

- en matière d'habitat et de démographie : les prescriptions de la DTA sont fondées sur le double objectif de préserver les potentialités de développement de l'aéroport par une limitation des populations riveraines soumises au bruit et aux nuisances et de consolider l'armature urbaine définie à partir des grandes agglomérations structurantes. Ces objectifs sont traduits à travers deux types de prescriptions :
 - la détermination de fronts urbains, bloquant le développement urbain en direction de l'aéroport,
 - la limitation des capacités d'accueil de population ;
- en matière de préservation de l'agriculture : la modification de 2015 de la DTA a reconnu la place stratégique de l'économie agricole sur le territoire. Outre la préservation de la couronne verte à dominante agricole, elle met en avant deux « zones de valorisation agricole renforcée » (2 200 ha) sur la Plaine de l'Est, l'une au nord de la plateforme aéroportuaire et l'autre au nord de la Plaine d'Heyrieux.
Conformément aux préconisations de la DTA, les Départements du Rhône et de l'Isère ont par la suite porté une politique de protection des espaces naturels et agricoles périurbains sous tension, au travers de la mise en place d'outils destinés à protéger sur le long terme les espaces agricoles et naturels (PENAP/PAEN) sur la Plaine Saint-Exupéry et contribuant à maîtriser l'urbanisation du secteur (cf carte 2 ci après).

La carte 1 ci-après, issue de la DTA modifiée de 2015, récapitule l'ensemble de ces prescriptions définissant clairement autour de l'aéroport (et in fine de ses réserves d'extension) une couronne préservée de toute urbanisation à vocation agricole. On note en particulier la volonté de blocage d'extension de l'urbanisation à l'Ouest de l'aéroport.



Carte 1 : synthèse des prescriptions de la DTA modifiée de 2015



Carte 2 : périmètres de protection des espaces naturels et agricoles sur la Plaine de Saint-Exupéry



Cet environnement relativement peu urbanisé, qui s'est maintenu malgré la pression de l'agglomération lyonnaise, constitue un **atout majeur pour le potentiel développement de l'aéroport**, et ce sur un territoire sensiblement plus vaste que celui concerné par les zones de bruit à terme. Cette implantation au coeur d'un secteur préservé jusqu'à présent de toute urbanisation permet de garantir une relativement bonne insertion dans son environnement tout en veillant à l'associer à une limitation des nuisances générées par l'aéroport.

Notons également que l'orientation Nord-Sud des pistes existantes, liée aux vents dominants de la région, permet d'éviter le survol de l'agglomération lyonnaise.

► **Le potentiel de développement de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry résulte donc à la fois de ses atouts au plan économique et au plan de l'aménagement du territoire, de son implantation au centre d'un territoire stratégique reconnu de manière partenariale et de son implantation particulièrement favorable au coeur d'un vaste secteur relativement peu urbanisé en regard de l'urbanisation grandissante en provenance de l'agglomération lyonnaise.**

Le maintien de ce potentiel particulier s'avère essentiel et nécessite d'agir en faveur d'une maîtrise de l'urbanisation et ce, sur un secteur plus large que celui concerné par les nuisances phoniques.

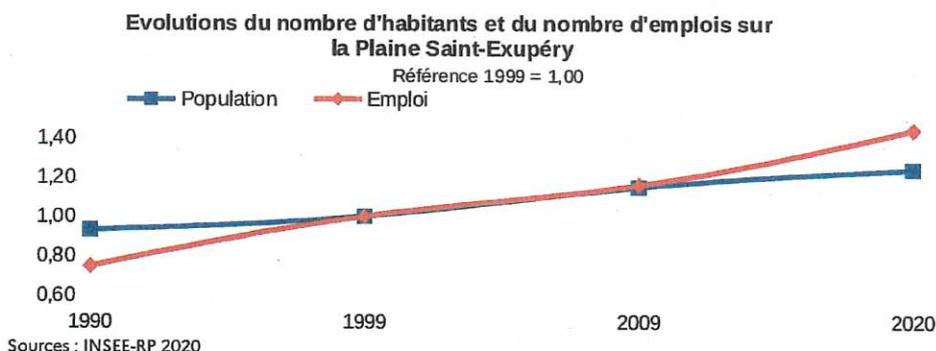
UNE IMPLANTATION DANS UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR UNE FORTE PRESSION FONCIÈRE

Comme tout territoire, le périmètre sur lequel porte le présent projet (périmètre de l'ancienne ZAD) s'inscrit naturellement dans les dynamiques des territoires de plus grande taille dans lesquels il s'insère. Le territoire de projet « Plaine Saint-Exupéry », tel que repris dans la modification de la DTA en 2015 et décrit dans les chapitres précédents, est considéré ici comme étant le périmètre élargi pertinent pour faire état des dynamiques qui concernent le projet dont il est question ici.

En raison de sa situation à l'Est de l'agglomération lyonnaise, de la surface importante de son périmètre pouvant donner lieu à des projets de développement tant en matière économique que d'infrastructures, et de son maillage d'infrastructures ferroviaires et routières majeures, le territoire de la Plaine Saint-Exupéry -dont l'aéroport est l'épicentre- fait l'objet d'une pression foncière importante du fait du départ démographique et économique de l'agglomération lyonnaise.

1. DE FORTES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

Le territoire de la « Plaine Saint-Exupéry » présente une dynamique démographique importante : le taux annuel d'évolution de la population à 1,16 % entre 2014 et 2020 provient pour parts relatives équivalentes du solde migratoire (+ 771 habitants) et du solde naturel (+ 1050 habitants). Le solde migratoire a fortement augmenté ces dernières années, passant d'un taux négatif entre 1990 et 2009 à un taux positif entre 2009 et 2014 (+ 663 habitants par an). Ces progressions traduisent l'attractivité et le fort dynamisme de ce territoire.



Le territoire possède également une forte dynamique concernant l'emploi : le nombre d'emplois ne cesse d'augmenter depuis 1975, triplant en 40 ans. L'indice de concentration d'emplois, rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés qui y résident, est supérieur à 100 % depuis 2008.

L'emploi du territoire de la Plaine Saint-Exupéry est fortement porté par les communes de Colombier-Saugnieu – qui porte la plateforme aéroportuaire- et Saint-Quentin-Fallavier - qui accueille la zone logistique de Chesnes- : elles accueillent à elles seules le quart du stock total (18 379 emplois en 2018) et un tiers de son évolution à la hausse entre 1990 et 2018.

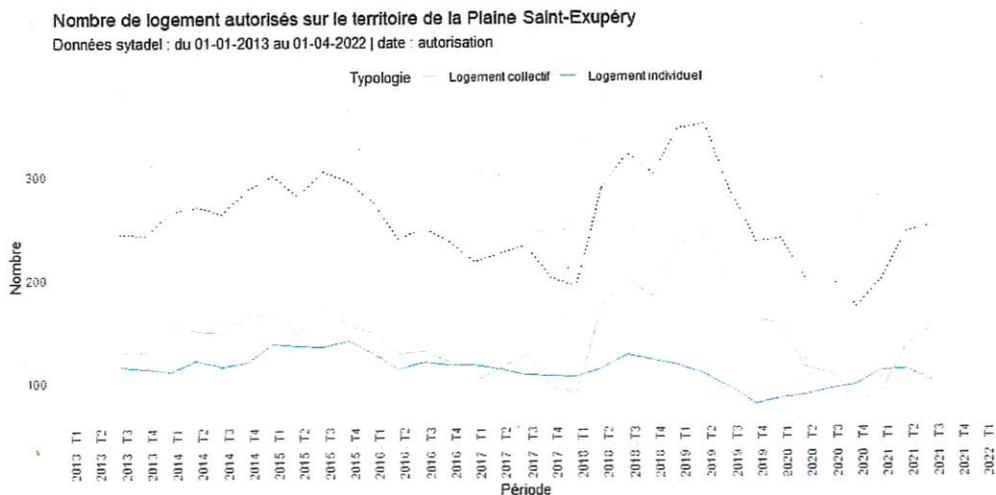
2. UN MARCHÉ IMMOBILIER TENDU

L'étude des valeurs foncières entre 2014 et 2021 montre que ce secteur, fortement tourné vers l'activité économique, est soumis à une très forte pression foncière. Ce constat est similaire à l'échelle de l'ensemble de l'aire d'attraction de la ville de Lyon.

Ainsi, le territoire de la Plaine Saint-Exupéry étudié ici se caractérise par un marché immobilier très tendu, avec un taux de logements vacants inférieur à 5 % depuis 1990. Ce faible taux traduit généralement une difficulté à la réalisation de certaines étapes du parcours résidentiel. Il est communément admis et démontré qu'un taux de logements vacants raisonnable se situe autour de 6 à 7 %. En comparaison, le taux de logements vacants en France en 2020 s'élevait à 8,2 % (INSEE, RP), tandis qu'à la même période celui de la communauté de communes de l'Est lyonnais s'établissait à 4,3 %.

En parallèle, la taille moyenne des ménages ne cesse de baisser, passant d'environ 3,4 personnes par ménage en 1975 à environ 2,5 personnes en 2020. Cette tendance à la réduction de la taille des ménages est similaire à la tendance constatée au niveau national : en France, la taille des ménages est passée de 2,9 personnes en 1975 à 2,2 personnes en 2020 (INSEE).

La valeur foncière médiane de mutation¹ d'une maison passe d'environ 250 000 € en 2014 à 365 000 € en 2023 (source : DVF plus – 01/03/2024).



Le nombre de logements autorisés est d'environ 250 par trimestre (individuels et collectifs cumulés) avec une part plus importante de logements collectifs.

Au vu du taux annuel d'évolution de la population et de la réduction de la taille des ménages, la pression foncière, déjà très forte sur le territoire, devrait aller en augmentant sur les prochaines années.

¹ La mutation est le terme qui désigne un changement dans la propriété d'un bien immobilier.

3. UNE CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS IMPORTANTE, ORIENTÉE VERS L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

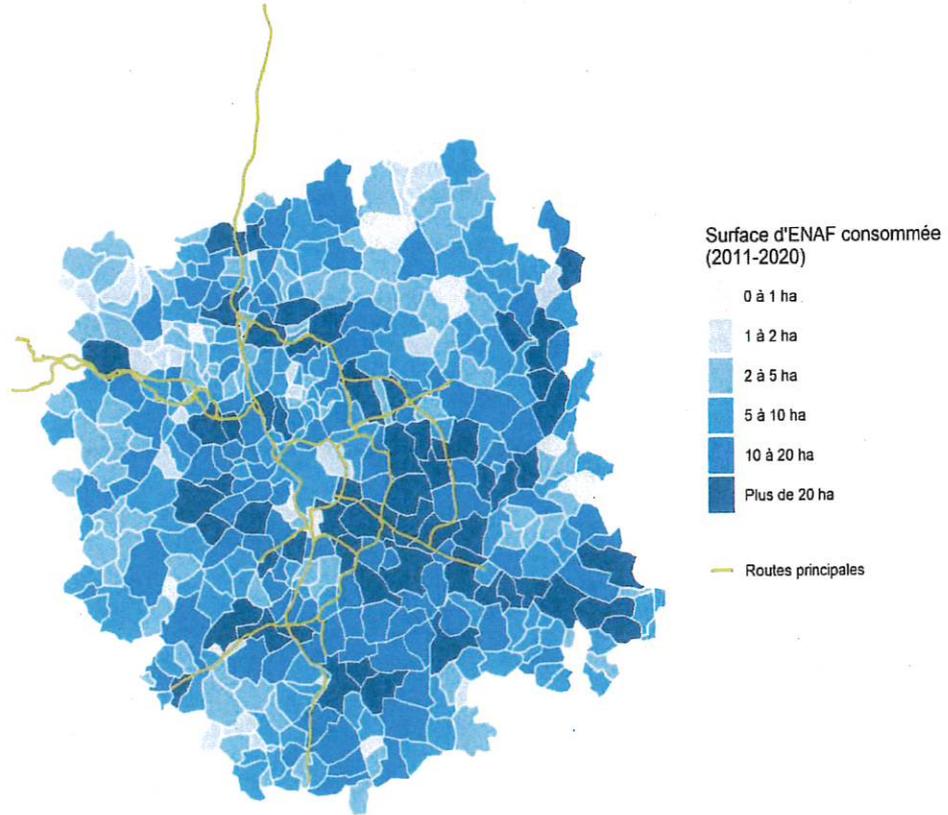
La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) du territoire de la « Plaine Saint-Exupéry » s'élève à 665 hectares au cours de la décennie de référence (2011 à 2020 incluses), soit 370 m²/ha du territoire ce qui montre une forte concentration de consommation foncière.

Cette consommation foncière est à analyser à l'échelle d'un périmètre plus vaste, celui de l'aire d'attraction de la ville (AAV) de Lyon, périmètre qui matérialise l'étendue de l'influence de la métropole lyonnaise sur ses territoires environnants. Défini par l'Insee, l'AAV regroupe l'ensemble des communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui se trouve sous l'influence d'un pôle de population et d'emploi, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail. Les 24 communes de la Plaine Saint-Exupéry sont totalement incluses dans l'AAV, seule Meyzieu appartient au pôle urbain de l'AAV, les autres communes se situant dans la couronne de ce nouveau périmètre fonctionnel (périmètre en annexe 3).

La consommation foncière de la Plaine Saint-Exupéry s'avère être particulièrement marquée par rapport au reste de l'AAV de Lyon (4 802 ha consommés soit 104m²/ha). Cette concentration de consommation ENAF s'observe en effet à l'échelle de l'AAV de manière marquée au Sud-Est de l'agglomération lyonnaise avec une forte visibilité de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais et de la CAPI comme le montre la carte ci-après.

A titre de comparaison par ailleurs, la Métropole de Lyon a connu une consommation ENAF de l'ordre de 832 ha, soit 154m²/ha de son territoire.

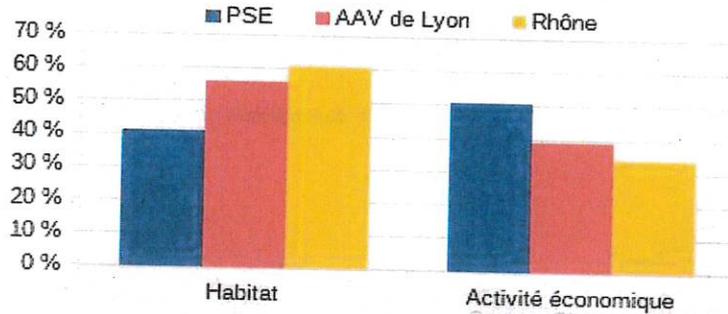
CONSOMMATION D'ENAF TOUTES DESTINATIONS
MAILLE COMMUNE_AAV - PÉRIODE : 2011 À 2020



Fichiers Fonciers 2021, IGN

Cette consommation d'espace se distingue également par une surreprésentation de la destination d'activité économique (51 % en moyenne sur 10 ans) par rapport à celle d'habitat (41 %)²

Répartition de la consommation d'espace NAF (entre 2011 et 2020)



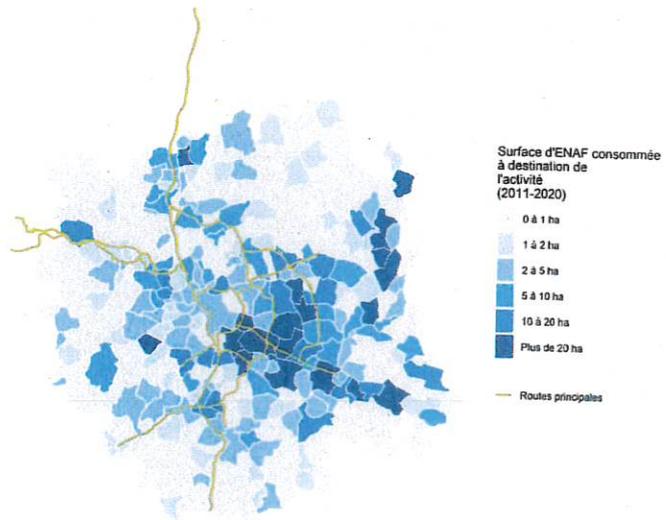
PSE : Plaine de saint Exupéry AAV : Aire d'attraction de la ville de Lyon

Source : observatoire de l'artificialisation- 2020

A titre de comparaison, sur le territoire de l'aire d'attraction de Lyon, l'activité économique représente 39 % (et l'habitat 56 %) de la consommation totale d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Sur le Rhône (Métropole de Lyon comprise), ces chiffres se portent à 34 % pour l'activité économique et 61 % pour l'habitat.

CONSOMMATION D'ENAF À DESTINATION DE L'ACTIVITÉ
MAILLE COMMUNE_AAV - PÉRIODE : 2011 À 2020

A l'échelle de l'AAV, la concentration de consommation d'espace à destination d'activité économique se retrouve à nouveau fortement sur l'Est de l'agglomération lyonnaise et la Plaine de Saint-Exupéry, et ce de manière encore plus marquée que pour la consommation ENAF toutes destinations.

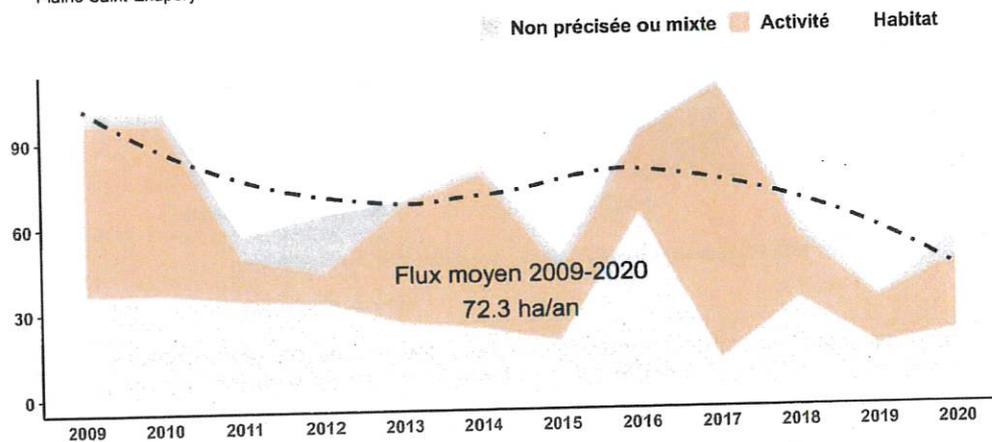


2 Les % manquants correspondent aux usages mixtes ou non connus

Contrairement à la tendance globale baissière sur la période de référence 2011-2020 au niveau national et pour le Rhône (Métropole de Lyon comprise), la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur la Plaine Saint-Exupéry fluctue beaucoup et ne semble pas s'inscrire dans une diminution continue (voir graphique ci-après).

FLUX ANNUEL DE CONSOMMATION ENAF (EN HA) :

Plaine Saint-Exupéry



Source : Fichiers fonciers 2021

Aide à la lecture : au cours des 10 dernières années, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers a fluctué entre environ 50 ha (en 2015) et 110 ha (en 2017), avec un flux relativement stable (de l'ordre de 30 ha/an consacrés à l'habitat).



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
Départementale des
Territoires

CHAPITRE 2 : DES CAPACITÉS PHYSIQUES DE DÉVELOPPEMENT À PROTÉGER

une volonté de l'État constante
depuis 1999

une protection non pérenne

une volonté de protection toujours
d'actualité



Lorsque cela était possible, les grands aéroports français ont été conçus et dimensionnés avec des réserves de capacité leur permettant de répondre dans le temps à l'évolution de la demande de trafic.

C'est tout particulièrement le cas de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry qui dispose depuis sa création de capacités de développement physique rares à l'échelle nationale voire européenne. Comme expliqué précédemment, l'aéroport s'est implanté dans un secteur faiblement urbanisé (notamment à l'Ouest de l'aéroport) préservé jusqu'à présent.

Cette situation favorable a permis de prévoir, dès sa création, un développement ultime de l'aéroport multi-pistes ambitieux en réservant au travers de différents outils une emprise foncière importante (plus de 900 ha) permettant, le cas échéant, l'extension vers l'Ouest de la plateforme et de ses infrastructures.

UNE VOLONTÉ DE L'ÉTAT CONSTANTE DEPUIS 1999

L'avant-projet de plan masse (APPM) de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry a été révisé et approuvé par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du logement le 30 juin 1999, après avis du Conseil supérieur des infrastructures de navigation aérienne, le 9 décembre 1998. Il prévoit la possibilité de réaliser, si cela s'avère nécessaire, deux pistes supplémentaires à l'Ouest des aérogares (pistes C et D) complétant les pistes Est existantes A et B (cf. annexe 6).

Cette possibilité a toujours été préservée par l'État, au travers de différents outils permettant de protéger de toute urbanisation l'emprise foncière susceptible d'accueillir cette extension.

Pour ce faire :

- un projet d'intérêt général (PIG) a d'abord été déclaré par arrêté interpréfectoral, n°99-3787 du 2 novembre 1999, relatif au projet de protection du développement de l'aéroport de Lyon-Satolas. Celui-ci visait à éviter « l'accueil de populations nouvelles dans des proportions susceptibles de rendre plus difficile la sauvegarde du potentiel particulier du développement de l'aéroport », en fixant des seuils à la capacité d'accueil pouvant être visée par les documents de planification communaux de l'époque (plans d'occupation des sols) et en limitant l'extension urbaine des communes limitrophes en direction de l'aéroport.

Ces mesures conservatoires avaient un caractère transitoire, dans l'attente de l'adoption d'une Directive territoriale d'aménagement (DTA) qui s'imposerait aux documents de planification et d'un Plan d'exposition au Bruit (PEB) qui maîtriserait l'urbanisation aux abords de l'aéroport.

- le Plan d'exposition au bruit (PEB) a été « révisé sur la base de l'APPM et approuvé le 28 juin 2002 » puis révisé de nouveau en 2005 (rapport de présentation du PEB de septembre 2005, p.5). « Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Ce document d'urbanisme doit être annexé, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB » (idem, p.6).

Il est aujourd'hui toujours en vigueur.

- la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise -évoquée précédemment- fut adoptée en 2007, puis modifiée en 2015. Sa modification de 2015, portant sur le projet de la Plaine de Saint-Exupéry dans lequel se situe l'aéroport, a intégré des orientations et des prescriptions spécifiques qui prévoient respectivement « la préservation des conditions de développement de l'aéroport sur la base de l'Avant-projet de plan masse (APPM) du 30 juin 1999 » (p.55a) et « la définition préalable d'un schéma de composition générale comprenant les principes d'aménagement et de développement économique de la plateforme aéroportuaire » (p.57b).

La DTA a été traduite dans les SCoT concernés par le projet global « Plaine Saint-Exupéry » et, en particulier, dans le SCoT de l'agglomération lyonnaise (Sepal) où se situe l'aéroport. Les PLU des communes concernées par l'emprise du projet d'extension, à savoir Pusignan, Colombier-Saugnieu, Genas, Saint-Laurent-de-Mûre et Saint-Bonnet-de-Mûre, se sont également mis en compatibilité avec le SCoT dont elles relèvent (cf détail dans paragraphe ultérieur).

Cependant, cette DTA n'est plus opposable aux documents d'urbanisme depuis 2021.



- la **zone d'aménagement différé (ZAD)**, datant de juillet 2007 et renouvelée en juin 2016, avait vocation à permettre l'acquisition prioritaire par l'État des tènements nécessaires à la réalisation de ce second doublet de pistes, d'infrastructures aéroportuaires liées à ce dernier, ainsi que de zones d'activités sur un périmètre total de 928 ha (cf. annexe 1), conformément au développement ultime envisagé depuis 1999.
Cette ZAD est caduque depuis le 6 juin 2022.

Afin de préserver le potentiel de développement de l'aéroport, les capacités de développement ont été préservées depuis 1999 au travers de différents outils qui se sont succédés dans le temps. Cet enjeu de préservation reste aujourd'hui entier. En effet, la fin d'opposabilité de la DTA et la caducité de la ZAD posent la question de pérennité de cette préservation car reposant sur les seuls SCOT et plans locaux d'urbanisme du secteur concerné.

UNE PROTECTION NON PÉRENNE

Le terrain d'assiette de la zone de protection, objet du présent projet, correspond à celui de la ZAD devenue aujourd'hui caduque. Il se trouve sur 5 communes : Pusignan, Colombier-Saugnieu, Genas, Saint-Laurent-de-Mûre et Saint-Bonnet-de-Mûre, toutes relevant du seul schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise (SCoT Sepal).

A ce jour, les SCoT et plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes concernées par l'emprise restent les seuls documents d'urbanisme opposables garants de cette préservation. Cependant ils n'apportent pas la garantie d'une protection pérenne de la zone relevant du présent projet.

1. A L'ÉCHELLE DES SCOT, SUITE À LA FIN DE L'OPPOSABILITÉ DE LA DTA

Comme présenté précédemment, l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est l'épicentre du territoire stratégique de la Plaine Saint-Exupéry pour lequel la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise, dans sa version modifiée en 2015, a reconnu qu'il représentait « *un enjeu majeur dans la perspective de la construction d'une aire métropolitaine solidaire de dimension internationale.* » (cf chapitre ci-avant).

Si la DTA n'est plus opposable aux schémas de cohérence territoriale (SCoT) depuis l'ordonnance n° 2020-745 du 17 juin 2020, les prescriptions contenues dans les SCoT de ce territoire PSE restent applicables jusqu'à leur modification ou leur révision.

Ainsi, les ambitions de la Directive territoriale d'aménagement continuent de vivre pour un temps à travers les schémas de cohérence territoriale qu'elle couvre (à savoir les SCoT de l'agglomération lyonnaise, Nord Isère, Boucles du Rhône en Dauphiné et Bucopa).

Aujourd'hui, le SCoT de l'agglomération lyonnaise - sur le territoire duquel se trouve les terrains d'assiette qui permettraient le développement ultime de l'aéroport - précise toujours que « *l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry constitue une opportunité essentielle pour le développement de l'agglomération lyonnaise d'une part, et pour asseoir son rayonnement international d'autre part. Il a vocation à devenir une porte d'entrée aérienne française majeure, profitant notamment de sa connexion au réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse et des possibilités d'élargissement de son aire de chalandise permises par sa connexion au réseau TER.* » (p.24 du document d'orientation et d'objectifs).

Cependant, la révision du SCoT de l'agglomération lyonnaise a été engagée le 15 décembre 2021, pour une approbation envisagée en 2025 ou 2026. Les orientations présentes dans le SCoT actuel pourraient donc être remises en cause à cette occasion.

2. ET PAR VOIE DE CONSÉQUENCE À L'ÉCHELLE DES PLU

A l'échelle inférieure, les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale. Les cinq communes couvertes par le périmètre de l'ancienne ZAD disposent chacune d'un plan local d'urbanisme opposable :

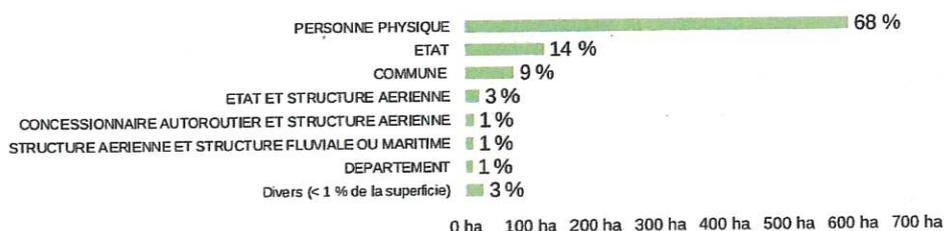
- Colombier-Saugnieu : approuvé le 28 juin 2017 et modifié le 12 octobre 2022;
- Genas : approuvé le 8 avril 2019 et modifié le 27 novembre 2023;
- Saint-Bonnet-de-Mure : approuvé le 8 avril 2019 ;
- Saint-Laurent-de-Mure : approuvé le 11 juillet 2012, révisé le 20 février 2019 et modifié le 14 avril 2022 ;
- Pusignan : approuvé le 9 novembre 2015 et modifié le 12 septembre 2016.

En compatibilité avec les orientations supérieures, les plans locaux d'urbanisme actuellement opposables classent la majeure partie du secteur de l'ancienne ZAD en zone agricole. Quelques parcelles sont répertoriées en zone naturelle ou en secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL). Ainsi, les règlements des documents d'urbanisme actuellement applicables préservent globalement la zone des constructions hors secteurs agricoles.

Néanmoins, là aussi, cette préservation pourrait être remise en question par une simple modification ou une révision des documents d'urbanisme, dans le respect des documents supérieurs.

Cette absence de protection pérenne par les documents d'urbanisme se conjugue à une faible maîtrise foncière par la puissance publique sur cette zone puisque la majorité des terrains appartiennent aujourd'hui à des acteurs privés, en particulier (pour 68 %) à des personnes physiques (voir figure ci-après).

Propriétaires des parcelles périmètres de la ZAD de Saint-Exupéry

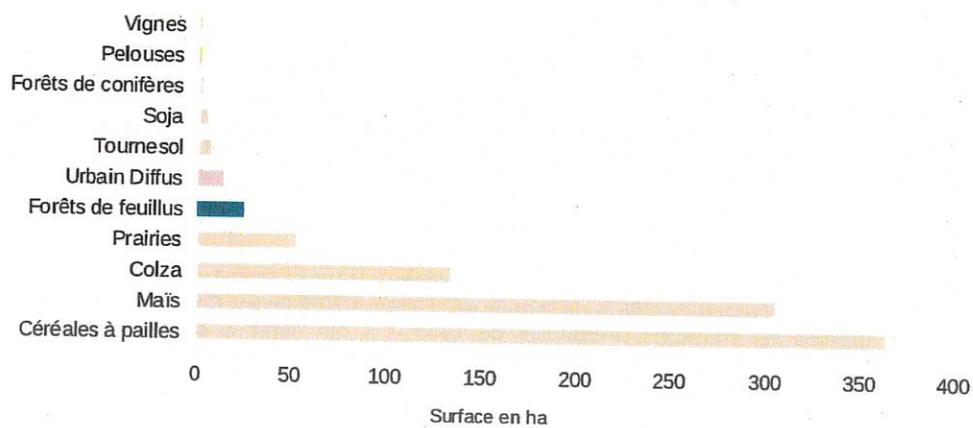


Source : Fichiers Fonciers
2021

Cette multitude d'acteurs privés pourrait amener des difficultés supplémentaires à préserver cet espace si la protection juridique issue des documents de planification était remise en question.

En outre, l'usage du sol sur ce périmètre est très majoritairement tourné vers l'agriculture (à 95,5 %), avec des cultures ne bénéficiant pas de protection particulière, telles que celles des céréales à paille et du maïs, ainsi que du colza et des prairies.

Occupation du sol de la ZAD Saint-Exupéry



Source : Occupation des sols produite par CESBIO - Theia

UNE VOLONTÉ DE PROTECTION TOUJOURS D'ACTUALITÉ

A l'initiative des préfets du Rhône et de l'Isère, une mission de conseil et d'assistance sur la Plaine Saint-Exupéry a été menée par des inspecteurs du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) entre septembre 2021 et février 2022 : celle-ci a abouti à un certain nombre de recommandations quant à l'aménagement de ce territoire stratégique et mis en exergue les principaux enjeux pour l'État sur ce projet.

Concernant spécifiquement l'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry, le rapport de conclusions précise que la réalisation d'un second doublet de pistes à l'aéroport est aujourd'hui un projet en attente dont la faisabilité doit être protégée. Du fait de l'absence de besoin en termes de trafic aérien à court et moyen terme, il ne devrait en effet pas être d'actualité avant un horizon évalué à 2050. Ce report est conforté par l'article 146 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui demande la compensation totale des émissions de gaz à effet de serre liées à toute nouvelle extension aéroportuaire.

Avec 10 millions de passagers en 2023, l'activité de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry s'inscrit dans une reprise de trafic qui représente 85 % de l'année de référence 2019 (avant Covid) avec une affluence de 11,7 millions de passagers. Aéroports de Lyon - à qui l'État a concédé jusqu'en 2047 l'aménagement et l'exploitation des aéroports de Saint-Exupéry et de Lyon-Bron - estime que le trafic de 2019 sera à nouveau atteint d'ici 2 à 3 ans. Le fret a presque retrouvé son niveau d'avant pandémie avec 96 % de recouvrement des volumes transportés en 2019.

Les inspecteurs rappellent que : *« C'est en tout état de cause à l'État, autorité concédante de l'aéroport et garant de la prise en compte des enjeux de long terme au-delà de l'échéance de la concession, à qui il revient de trancher in fine [la question de la réservation des futures pistes], après concertation bien sûr avec ses partenaires locaux et son concessionnaire »* (p.54 du rapport).

Le rapport indique qu'il est aujourd'hui bien difficile d'imaginer ce que seront, d'ici 20 à 30 ans, à la fois les performances des aéronefs en termes d'émissions de bruits comme de gaz à effet de serre (cf. déclaration de Toulouse en février 2022 sur la décarbonation du transport aérien), ainsi que la part modale de l'avion dans les besoins en mobilité à cette échéance.

Les inspecteurs recommandent donc, *« dans une logique de précaution et de préservation de l'avenir »*, tenant compte du manque de visibilité sur les évolutions technologiques des aéronefs et sur les demandes de mobilité à 20 ou 30 ans, de *« privilégier le maintien des réservations des futures pistes afin de protéger leur faisabilité et ne pas dilapider leur exceptionnel potentiel préservé depuis près de cinquante ans »* (p.55).

► Même si le projet de développement de l'aéroport n'est pas d'actualité, sa faisabilité doit être protégée. Les réservations de ses capacités physiques de développement restent toujours opportunes pour préserver l'avenir et ne pas obérer du développement potentiel de l'aéroport sur le long terme, qui de plus s'inscrit, comme nous l'avons vu précédemment, au cœur d'enjeux de développement territoriaux de long terme et d'envergure reconnus de manière partenariale au travers de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Ce développement potentiel et sa protection continuent donc à faire partie des préoccupations que l'État, en tant que garant de la prise en compte des enjeux de long terme, se doit de faire prévaloir.



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
Départementale des
Territoires

CHAPITRE 3 : DÉFINITION DU PROJET DE PROTECTION DU POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT LYON SAINT-EXUPÉRY

synthèse des enjeux : un projet de protection présentant un caractère d'utilité publique, destiné à la réalisation d'une opération d'équipement

quel périmètre continuer à protéger et avec quel outil ?

prescriptions du projet

SYNTHÈSE DES ENJEUX: UN PROJET DE PROTECTION PRÉSENTANT UN CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE DESTINÉ À LA RÉALISATION D'UNE OPÉRATION D'ÉQUIPEMENT

Comme indiqué précédemment, le développement ultime de l'aéroport est prévu, depuis le milieu des années 1970, par un Avant-projet de plan masse (APPM) dont la dernière version a été approuvée par le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement en 1999. Celle-ci a servi à l'élaboration du Plan d'exposition au bruit (PEB) et a également été décliné dans les Grandes orientations stratégiques (GOS) de développement des infrastructures et installations de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ainsi que dans son Schéma de composition générale (SCG) arrêté en juillet 2015.

Le présent rapport rappelle en quoi l'aéroport et la protection de son potentiel de développement font partie des préoccupations que l'État doit faire prévaloir.

Cette volonté de préserver les conditions de développement de l'aéroport est une constante pour l'État depuis 1999. Toujours d'actualité, elle relève d'un enjeu de longue date associé à des enjeux stratégiques de développement territorial de l'espace stratégique de la Plaine de Saint-Exupéry, et in fine de développement de l'aire métropolitaine lyonnaise et de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce projet de protection du potentiel de développement de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry est un projet clairement défini - au travers notamment de l'APPM- et d'une certaine ampleur destiné à permettre la réalisation d'une opération d'équipement (aéroportuaire). L'intérêt de son développement a été reconnu dans différents documents d'urbanisme dont en particulier, et ce de manière partenariale, au travers de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, conduisant à préserver les conditions de ce développement par la maîtrise de l'urbanisation sur le secteur concerné. Il est reconnu de longue date, non pas comme un fin en soi, mais comme une des clefs d'un projet de long terme et d'envergure dont l'État, en tant que garant de la prise en compte des enjeux de long terme, se doit de préserver les conditions de réalisation.

Suite à la fin d'opposabilité de la DTA et à la caducité de la ZAD, les PLU seuls des communes concernées ne permettent pas de garantir une protection pérenne dans le temps de ces conditions de développement, d'autant plus qu'une forte pression foncière s'exerce sur cette zone alors que toute urbanisation et toute densification de la population à proximité de l'aéroport serait de nature à compromettre son développement.

Afin de ne pas obérer l'avenir, et ce dans un contexte de pression foncière grandissante, l'objectif du présent projet est donc de poursuivre la protection du potentiel de développement de l'aéroport engagée depuis 1999. Il permet ainsi de préserver les conditions de ce développement par la maîtrise de l'urbanisation sur le secteur concerné.

Afin que les inconvénients occasionnés par le projet restent minimales par rapport à l'intérêt qu'il représente, il s'agit bien de s'inscrire dans la continuité des actions qui ont permis jusqu'à présent de préserver de l'urbanisation la zone où est prévu le développement de l'aéroport, et ce, sans ajouter de contraintes supplémentaires.

QUEL PÉRIMÈTRE CONTINUER À PROTÉGER ET AVEC QUEL OUTIL ?

Dans la continuité des actions de protection menées de longue date, le périmètre de protection retenu est donc celui de l'ancienne ZAD, mise en place en 2007 et devenue caduque en 2022, sur lequel le projet vise à maintenir les dispositions actuelles limitant l'urbanisation dans les documents de planification PLU et SCoT.

Il correspond à un périmètre couvrant 928 hectares de la zone d'implantation des futures pistes Ouest (cf carte en annexe 1).

Ce périmètre correspond à un secteur allant au-delà des simples réservations de pistes et où une urbanisation et/ou densification de l'habitat est susceptible de rendre plus difficile la sauvegarde du potentiel de développement de l'aéroport, en raison d'une gêne globale pouvant être ressentie par certains riverains. Défini lors des réflexions ayant conduit à la mise en place des précédents outils de protection, il n'a pas vocation à être modifié aujourd'hui.

L'objectif recherché par le présent projet est bien de s'inscrire dans la continuité des outils mis en place précédemment, et notamment de la volonté actée de manière partenariale au travers de la DTA d'encadrer et préserver de l'urbanisation ce secteur afin de préserver les perspectives de développement de la plateforme aéroportuaire.

En outre, le maintien de ces réservations participe également au maintien en zone naturelle et agricole de cette partie de l'Est-lyonnais soumis à une pression foncière très importante, maintien voulu dans le cadre de la DTA et par les partenaires locaux comme vu précédemment. Un abandon des réservations des pistes Ouest serait ainsi susceptible de créer un appel d'air en matière d'urbanisation et de déséquilibrer ce territoire notamment en termes d'usages.

Pour ce faire il est aujourd'hui proposé de continuer de protéger ce périmètre en ce qu'il représente un potentiel de développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, au travers de la réalisation d'un Projet d'intérêt général sur ce périmètre.

La ZAD est un outil avant tout foncier et non pas un document d'urbanisme, dont la création en 2007 répondait à la volonté de s'assurer par anticipation de la maîtrise foncière de l'assiette des futures pistes dont l'échéance de réalisation était alors susceptible de se rapprocher. Devenue caduque le 6 juin 2022, la ZAD ne pouvait pas être renouvelée, sa durée de validité ne pouvant excéder 6 ans. Son renouvellement n'apparaît de toute façon pas pertinent aujourd'hui, en raison de l'échéance de réalisation lointaine.

Le Projet d'intérêt général - déjà utilisé en 1999 mais qui n'avait alors qu'un caractère transitoire dans l'attente du PEB et de la DTA - paraît l'outil de protection le plus adapté à la situation actuelle et à l'objectif recherché. Cet outil doit ainsi permettre de garantir le maintien des dispositions actuelles limitant l'urbanisation sur le périmètre dans les documents de planification PLU et SCoT, suite à la fin d'opposabilité de la DTA.

PRESCRIPTIONS DU PROJET

Afin de ne pas obérer la possibilité de réaliser, lorsqu'il serait devenu pertinent, le développement ultime de l'aéroport, le présent projet vise à éviter toute urbanisation sur le périmètre de l'ancienne zone d'aménagement différé (voir cartes et liste des parcelles concernées en annexes 7 et 8) en préservant, jusqu'à nouvel ordre, sa vocation agricole et naturelle actuelle, sans possibilité de construction nouvelle.

Pour ce faire, à l'intérieur du périmètre présenté en annexes 7 et 8 du présent rapport de présentation :

- les zones A et N des plans locaux d'urbanisme des communes citées en page 24 du présent rapport, et opposables à la date de publication de l'arrêté préfectoral relatif au projet de protection du potentiel de développement de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, ne peuvent être réduites et les règlements ne peuvent évoluer hormis si ceux-ci sont plus restrictifs en matière de destinations et sous-destinations autorisées ainsi qu'en matière de règles d'implantation ;
- les zones U et AU des plans locaux d'urbanisme des communes citées en page 24 du présent rapport, et opposables à la date de publication de l'arrêté préfectoral relatif au projet de protection du potentiel de développement de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, ne peuvent être étendues et les règlements ne peuvent pas être plus permissifs en matière d'urbanisation. Ces dispositions ne s'appliquent pas à la zone AUi (parcelles cadastrées ZS 24, ZS 98 et ZS 143) de la commune de Pusignan.



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
Départementale des
Territoires

ANNEXES

annexe 1 : périmètre de l'ancienne ZAD

annexe 2 : périmètre élargi de la Plaine Saint-Exupéry

annexe 3 : périmètre de l'AAV de Lyon

annexe 4 : occupation du sol sur le périmètre Plaine
Saint-Exupéry

annexe 5 : occupation du sol sur le périmètre de
l'ancienne ZAD

annexe 6 : plan d'implantation approuvé en 1999 par
décision ministérielle portant approbation de l'APPM

annexe 7 : liste des parcelles concernées par les
prescriptions du projet

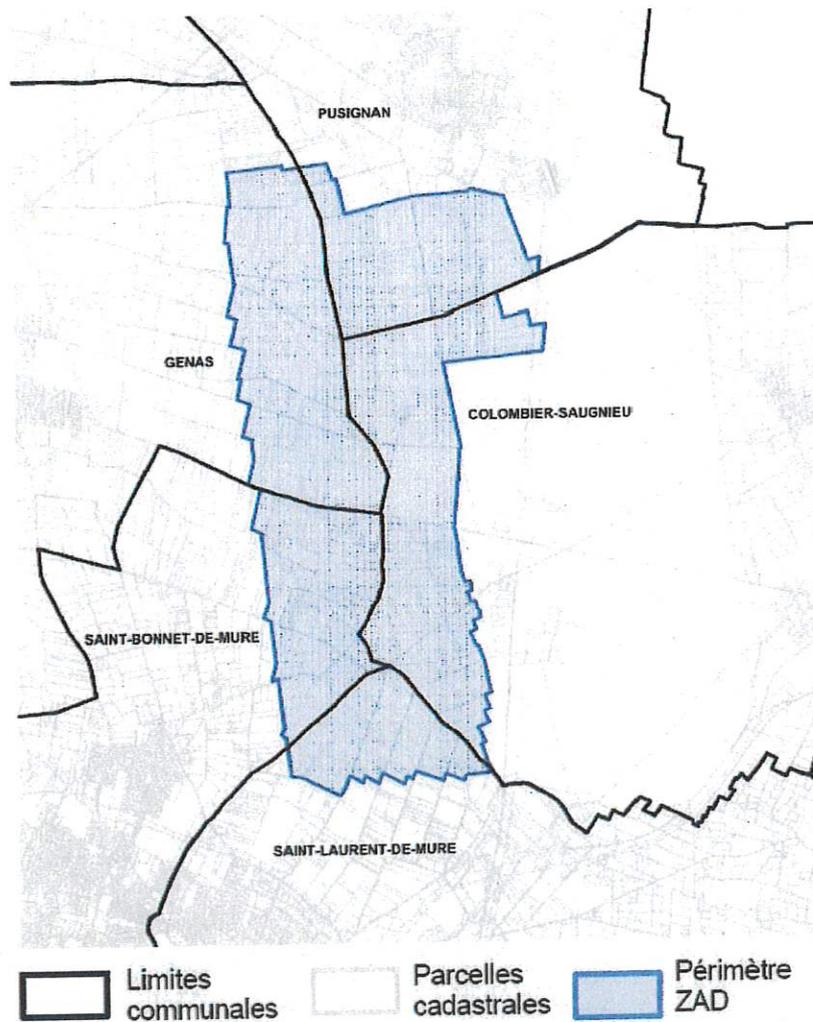
annexe 8 : cartographies des parcelles concernées
par les prescriptions du projet

ANNEXE 1 : PÉRIMÈTRE DE L'ANCIENNE ZAD, ACTÉE EN 2007 ET RENOUELÉE EN 2016



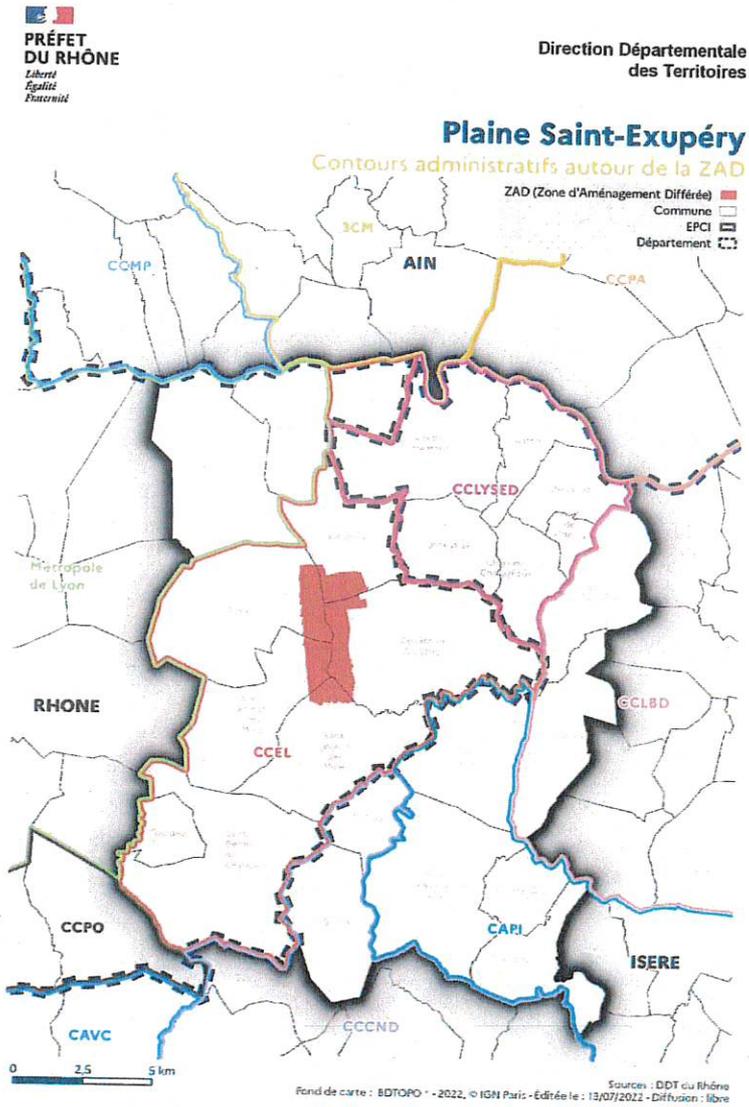
PREFET DU RHONE

Périmètre de la ZAD Vue d'ensemble



Renouvellement de la ZAD de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry / mai 2015

ANNEXE 2: PÉRIMÈTRE ÉLARGI DE LA PLAINE SAINT-EXUPÉRY DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PROJET



ANNEXE 3: PÉRIMÈTRE DE L'AIRE D'ATTRACTION DE LA VILLE (AAV) DE LYON


**PRÉFET
DU RHÔNE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

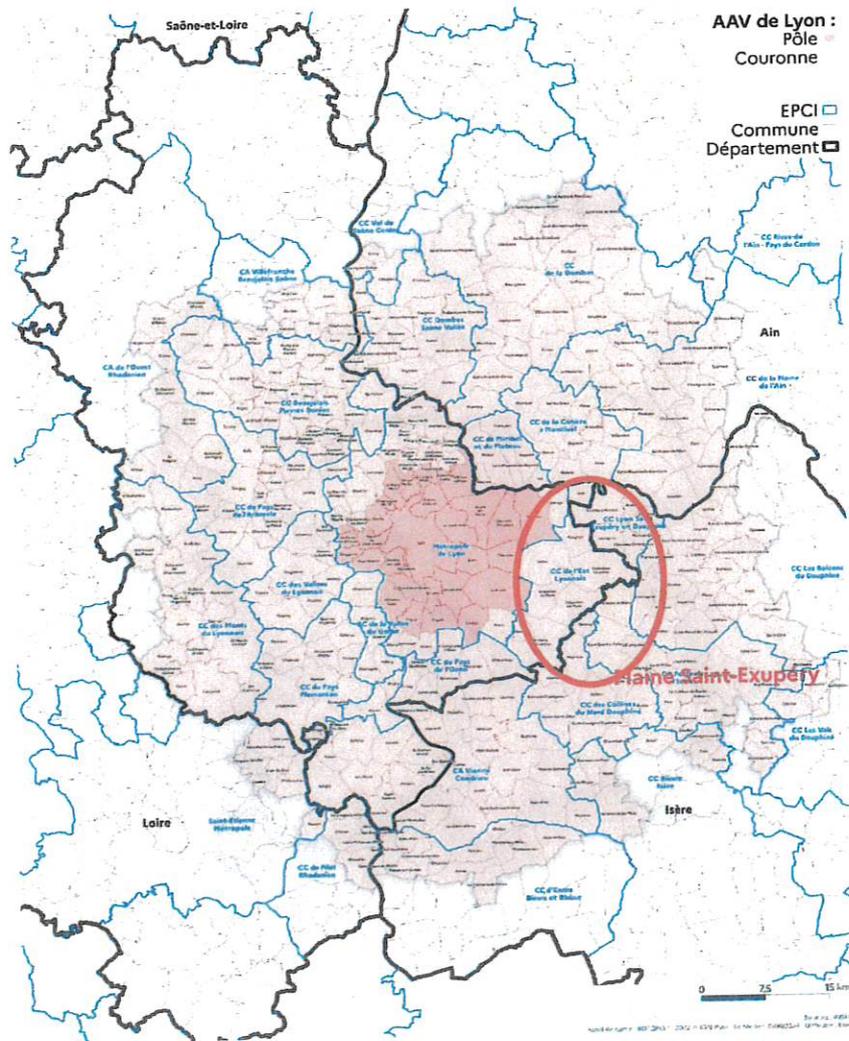
Direction départementale
des territoires

AAV de Lyon

Communes et EPCI

AAV de Lyon :
 Pôle
 Couronne

EPCI
 Commune
 Département



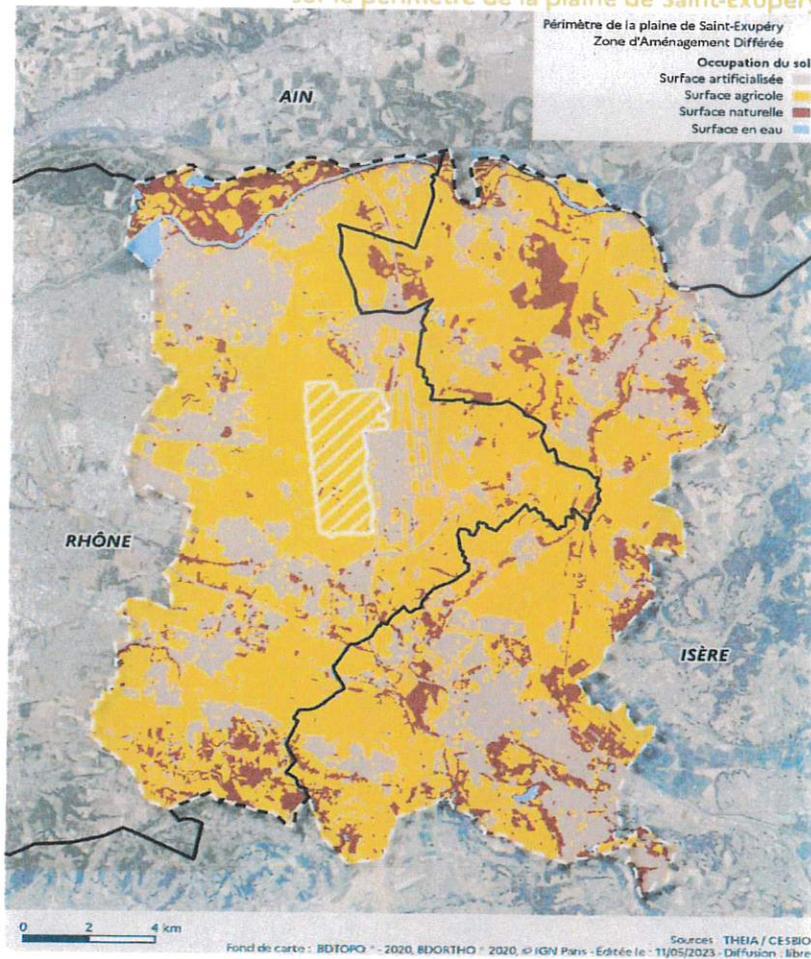
ANNEXE 4 : OCCUPATION DU SOL SUR LE PÉRIMÈTRE DE LA PLAINE SAINT-EXUPÉRY


**PRÉFET
DU RHÔNE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction Départementale
des Territoires

Occupation du sol

sur le périmètre de la plaine de Saint-Exupéry



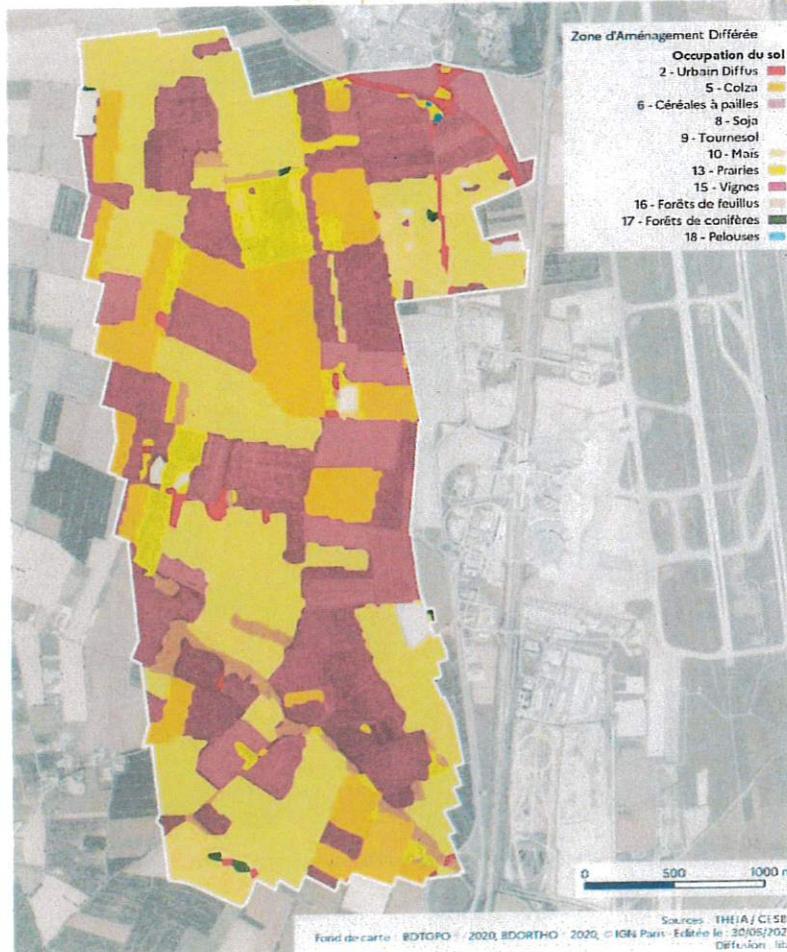
ANNEXE 5: OCCUPATION DU SOL SUR LE PÉRIMÈTRE DE L'ANCIENNE ZAD SAINT-EXUPÉRY

SOURCES : THEIA / CESBIO

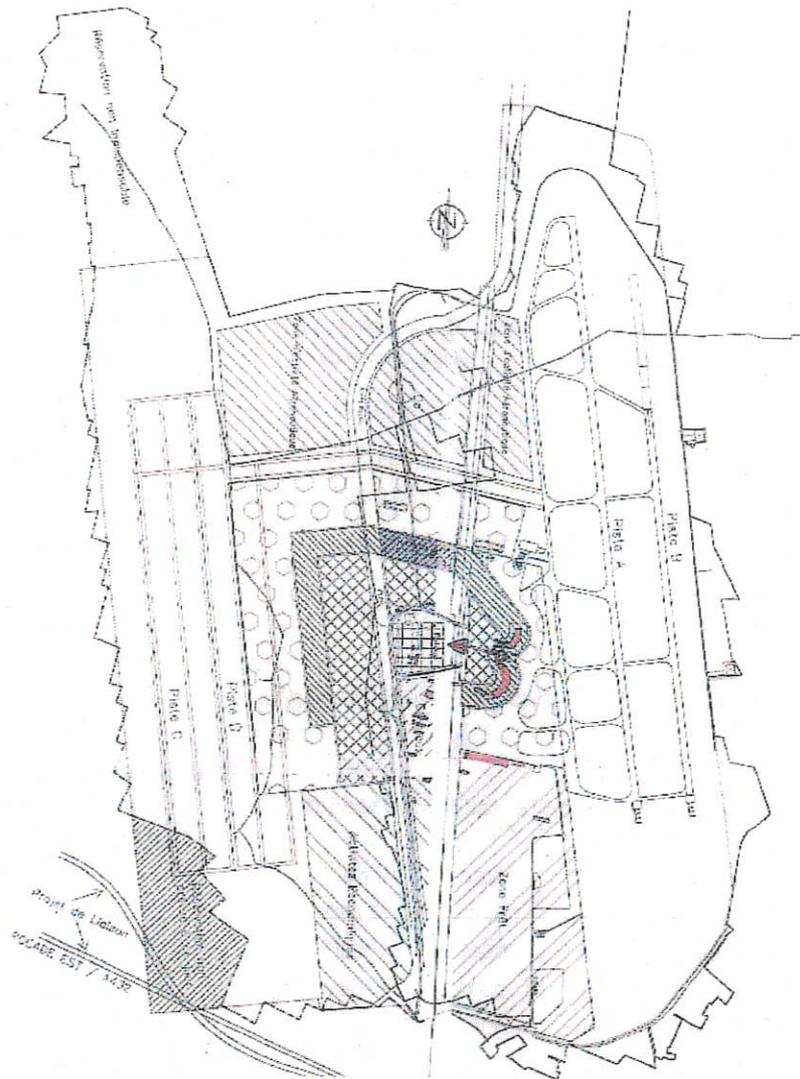


Direction Départementale
des Territoires

Occupation du sol sur le périmètre de la ZAD de Saint-Exupéry



**ANNEXE 6 : PLAN D'IMPLANTATION APPROUVÉ EN 1999
PAR DÉCISION MINISTÉRIELLE PORTANT APPROBATION DE
L'APPM (SOURCE : DGAC)**



ANNEXE 7: LISTE DES PARCELLES CONCERNÉES PAR LES PRESCRIPTIONS DU PROJET

Sources : plan cadastral informatisé, géré par la Direction Générale des Finances Publiques (DGFiP), millésime 1er juillet 2024.

1. SYNTHÈSE DU PARCELLAIRE

Nombre de parcelles	Total de surface (m ²) des parcelles	Dont surface (m ²) incluse dans le périmètre du PIG
608	9 354 325	8 900 986

Commune	Nombre de parcelles	Total de surface (m ²) des parcelles	Dont surface (m ²) incluse dans le périmètre du PIG
Colombier-Saugnieu	158	2 649 053	2 648 877
Genas	134	2 355 265	2 317 948
Pusignan	91	1 643 008	1 547 383
Saint-Bonnet-de-Mure	139	1 723 499	1 460 559
Saint-Laurent-de-Mure	86	983 500	926 221

2. ÉTAT PARCELLAIRE PAR COMMUNE

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Colombier-Saugnieu	ZB	0001	2 400	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0002	18 200	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0003	950	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0004	980	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0005	140	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0006	5 040	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0007	3 980	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0008	8 050	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Colombier-Saugnieu	ZB	0009	3 830	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0010	8 030	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0011	3 890	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0012	4 020	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0013	3 920	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0014	3 770	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0015	7 830	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0016	13 710	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0017	6 700	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0018	4 060	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0019	12 250	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0020	8 650	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0021	17 580	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0022	5 070	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0023	3 940	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0024	9 650	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0025	16 150	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0026	5 580	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0027	7 750	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0028	7 430	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0029	5 640	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0030	3 920	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0031	2 650	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0032	19 230	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0033	13 190	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0034	4 560	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0035	4 050	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0036	1 980	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0037	3 860	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0038	3 590	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0039	6 750	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0040	3 920	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0041	3 760	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Colombier-Saugnieu	ZB	0042	15 890	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0043	11 280	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0044	4 200	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0045	349 599	100
Colombier-Saugnieu	ZB	0046	5	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0001	143 310	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0002	2 390	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0003	36 000	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0004	3 720	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0005	7 630	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0006	8 800	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0007	18 000	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0008	4 060	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0009	15 430	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0010	8 360	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0011	930	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0012	250	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0013	2 360	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0014	2 440	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0015	32 640	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0016	9 030	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0017	2 850	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0019	7 300	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0020	5 060	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0021	22 980	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0022	39 850	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0023	14 610	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0024	2 650	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0025	2 550	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0026	2 640	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0027	2 730	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0028	5 480	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0030	30 000	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Colombier-Saugnieu	ZC	0031	9 960	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0032	5 980	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0033	14 180	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0034	4 730	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0035	4 540	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0036	2 940	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0037	21 750	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0038	13 820	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0039	44 500	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0040	3 930	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0041	2 740	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0042	2 720	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0043	2 910	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0044	7 800	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0045	35 900	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0046	3 020	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0047	39 130	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0048	8 100	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0049	3 300	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0050	1 020	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0051	2 940	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0052	29 780	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0053	13 650	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0054	4 810	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0055	8 480	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0056	10 400	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0057	2 600	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0058	8 670	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0059	21 000	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0060	34 300	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0061	130	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0062	7 080	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0067	13 300	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Colombier-Saugnieu	ZC	0068	19 160	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0071	21 338	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0073	4 544	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0074	8 448	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0076	26 860	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0077	11 020	100
Colombier-Saugnieu	ZC	0078	1 650	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0001	12 000	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0002	91 950	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0003	6 660	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0004	9 020	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0005	39 280	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0006	39 300	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0007	48 100	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0009	950	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0010	5 400	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0011	2 100	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0012	84 560	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0013	61 840	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0014	3 600	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0017	64 000	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0018	43 870	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0019	18 300	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0020	8 110	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0021	7 920	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0022	37 950	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0023	7 000	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0024	19 200	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0025	19 060	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0026	78 840	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0027	90 860	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0028	15 290	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0029	23 160	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Colombier-Saugnieu	ZW	0030	22 040	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0031	27 700	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0032	31 380	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0033	67 350	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0041	20	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0042	40	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0043	1 955	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0044	120	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0045	700	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0048	112	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0053	1 343	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0054	27 089	99,4
Colombier-Saugnieu	ZW	0055	200	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0056	20 660	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0057	3 084	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0058	326	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0059	27 115	100
Colombier-Saugnieu	ZW	0068	10 695	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Genas	ZA	0023	29 320	100
Genas	ZA	0024	16 610	100
Genas	ZA	0025	9 560	100
Genas	ZA	0026	38 920	100
Genas	ZA	0027	47 820	100
Genas	ZA	0033	2 760	100
Genas	ZA	0034	56 540	100
Genas	ZA	0037	29 030	100
Genas	ZA	0038	8 730	100
Genas	ZA	0039	22 870	100
Genas	ZA	0040	21 920	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Genas	ZA	0041	5 160	100
Genas	ZA	0042	36 600	100
Genas	ZA	0043	2 400	100
Genas	ZA	0044	2 400	100
Genas	ZA	0045	68 120	100
Genas	ZA	0046	1 540	63,8
Genas	ZA	0047	37 470	100
Genas	ZA	0048	27 390	58,0
Genas	ZA	0092	27 800	100
Genas	ZA	0093	20 300	100
Genas	ZB	0011	11 660	100
Genas	ZB	0012	8 940	100
Genas	ZB	0013	320	21,0
Genas	ZB	0014	34 740	75,3
Genas	ZB	0015	1 600	73,2
Genas	ZB	0016	14 200	100
Genas	ZB	0017	18 750	100
Genas	ZB	0018	32 290	100
Genas	ZB	0019	1 470	100
Genas	ZB	0020	13 870	100
Genas	ZB	0021	19 770	100
Genas	ZB	0022	11 750	100
Genas	ZB	0023	920	100
Genas	ZB	0024	12 470	100
Genas	ZB	0025	43 100	100
Genas	ZB	0026	11 050	100
Genas	ZB	0027	1 460	100
Genas	ZB	0028	20 030	100
Genas	ZB	0029	42 000	100
Genas	ZB	0030	25 700	100
Genas	ZB	0031	3 860	100
Genas	ZB	0032	12 010	100
Genas	ZB	0033	1 220	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Genas	ZB	0034	20 100	100
Genas	ZB	0035	10 050	100
Genas	ZB	0036	11 480	100
Genas	ZB	0037	18 230	100
Genas	ZB	0038	36 800	100
Genas	ZB	0039	28 280	100
Genas	ZB	0040	2 610	100
Genas	ZB	0041	41 550	100
Genas	ZB	0042	65 700	100
Genas	ZB	0043	2 250	85,2
Genas	ZB	0044	12 480	100
Genas	ZB	0045	28 550	100
Genas	ZB	0046	78 920	100
Genas	ZB	0047	6 000	100
Genas	ZB	0048	34 560	100
Genas	ZB	0050	16 700	100
Genas	ZB	0058	2 120	28,7
Genas	ZB	0070	3 965	100
Genas	ZB	0071	13 235	100
Genas	ZC	0005	35 530	100
Genas	ZC	0006	19 500	100
Genas	ZC	0007	3 670	100
Genas	ZC	0008	2 560	100
Genas	ZC	0009	7 150	100
Genas	ZC	0010	15 740	100
Genas	ZC	0011	2 660	89,2
Genas	ZC	0012	5 250	100
Genas	ZC	0013	5 330	100
Genas	ZC	0014	6 360	100
Genas	ZC	0015	16 330	100
Genas	ZC	0016	5 320	100
Genas	ZC	0017	16 170	100
Genas	ZC	0018	11 800	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Genas	ZC	0019	15 700	100
Genas	ZC	0020	29 110	100
Genas	ZC	0021	3 580	100
Genas	ZC	0022	9 320	100
Genas	ZC	0023	790	100
Genas	ZC	0024	4 040	100
Genas	ZC	0025	2 610	100
Genas	ZC	0026	34 390	100
Genas	ZC	0027	22 700	100
Genas	ZC	0028	7 420	100
Genas	ZC	0029	7 420	100
Genas	ZC	0030	1 210	100
Genas	ZC	0031	2 600	100
Genas	ZC	0032	8 800	100
Genas	ZC	0033	16 800	100
Genas	ZC	0034	21 420	100
Genas	ZC	0035	13 160	100
Genas	ZC	0036	2 260	100
Genas	ZC	0037	2 160	100
Genas	ZC	0038	2 370	100
Genas	ZC	0039	2 470	100
Genas	ZC	0040	1 140	100
Genas	ZC	0041	1 150	100
Genas	ZC	0042	2 290	100
Genas	ZC	0043	13 960	100
Genas	ZC	0044	13 740	100
Genas	ZC	0045	10 380	100
Genas	ZC	0046	42 010	100
Genas	ZC	0047	11 400	100
Genas	ZC	0048	1 410	56,7
Genas	ZC	0049	15 160	100
Genas	ZC	0058	60 380	100
Genas	ZC	0059	14 820	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Genas	ZC	0060	10 160	100
Genas	ZC	0061	10 250	100
Genas	ZC	0062	4 210	100
Genas	ZC	0063	3 400	100
Genas	ZC	0064	2 660	100
Genas	ZC	0065	32 970	100
Genas	ZC	0066	2 820	100
Genas	ZC	0067	14 300	100
Genas	ZC	0069	167 860	100
Genas	ZC	0070	6 265	100
Genas	ZC	0074	18 645	28,9
Genas	ZC	0075	18 645	100
Genas	ZC	0076	13 910	100
Genas	ZC	0078	22 460	100
Genas	ZC	0079	22 460	100
Genas	ZC	0080	8 220	100
Genas	ZS	0001	10 660	100
Genas	ZS	0002	18 440	100
Genas	ZS	0003	55 700	100
Genas	ZS	0004	840	100
Genas	ZS	0005	14 540	100
Genas	ZS	0006	15 920	100
Genas	ZS	0008	19 185	100
Genas	ZS	0009	19 185	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Pusignan	ZS	0012	8 740	100
Pusignan	ZS	0015	4 560	100
Pusignan	ZS	0018	3 120	100
Pusignan	ZS	0021	43 660	100
Pusignan	ZS	0022	8 040	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Pusignan	ZS	0024	1 280	99,9
Pusignan	ZS	0028	8 249	89,1
Pusignan	ZS	0098	56	100
Pusignan	ZS	0121	9 928	100
Pusignan	ZS	0122	7 712	100
Pusignan	ZS	0123	95 060	100
Pusignan	ZS	0124	21 177	100
Pusignan	ZS	0125	3 765	100
Pusignan	ZS	0126	4 908	100
Pusignan	ZS	0127	36 301	100
Pusignan	ZS	0128	4 876	100
Pusignan	ZS	0129	8 123	100
Pusignan	ZS	0130	44 146	100
Pusignan	ZS	0131	10 463	100
Pusignan	ZS	0132	7 256	100
Pusignan	ZS	0133	21 595	100
Pusignan	ZS	0134	4 480	100
Pusignan	ZS	0135	94	100
Pusignan	ZS	0136	373	100
Pusignan	ZS	0137	1 713	100
Pusignan	ZS	0138	146	100
Pusignan	ZS	0139	480	100
Pusignan	ZS	0140	4 734	100
Pusignan	ZS	0141	12 803	100
Pusignan	ZS	0142	15 682	100
Pusignan	ZS	0143	34 979	100
Pusignan	ZS	0144	246 186	100
Pusignan	ZT	0006	20 490	100
Pusignan	ZT	0007	21 190	100
Pusignan	ZT	0008	25 410	100
Pusignan	ZT	0009	30 100	100
Pusignan	ZT	0010	16 350	100
Pusignan	ZT	0011	6 150	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Pusignan	ZT	0012	8 760	100
Pusignan	ZT	0013	18 170	100
Pusignan	ZT	0014	18 130	100
Pusignan	ZT	0015	2 500	100
Pusignan	ZT	0017	53 610	100
Pusignan	ZT	0018	18 070	100
Pusignan	ZT	0019	2 310	100
Pusignan	ZT	0020	40 450	100
Pusignan	ZT	0021	16 410	100
Pusignan	ZT	0022	5 350	100
Pusignan	ZT	0023	32 050	100
Pusignan	ZT	0024	36 280	100
Pusignan	ZT	0025	102 380	100
Pusignan	ZT	0026	16 980	100
Pusignan	ZT	0027	11 610	100
Pusignan	ZT	0028	11 730	100
Pusignan	ZT	0030	14 280	100
Pusignan	ZT	0032	14 770	100
Pusignan	ZT	0033	6 230	100
Pusignan	ZT	0034	4 740	100
Pusignan	ZT	0035	10 360	100
Pusignan	ZT	0036	17 840	100
Pusignan	ZT	0037	116 200	100
Pusignan	ZT	0040	46 080	100
Pusignan	ZT	0041	5 120	100
Pusignan	ZT	0042	5 780	100
Pusignan	ZT	0043	5 780	100
Pusignan	ZT	0054	21	100
Pusignan	ZT	0055	178	100
Pusignan	ZT	0056	1 121	100
Pusignan	ZT	0057	21	100
Pusignan	ZT	0058	28 604	100
Pusignan	ZT	0059	28 625	100

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Pusignan	ZT	0084	325	100
Pusignan	ZT	0085	1 725	100
Pusignan	ZT	0086	4 450	100
Pusignan	ZT	0087	180	100
Pusignan	ZT	0088	2 350	100
Pusignan	ZT	0091	1 702	45,5
Pusignan	ZT	0093	158	100
Pusignan	ZT	0094	192	100
Pusignan	ZT	0095	5 200	100
Pusignan	ZT	0096	45	100
Pusignan	ZT	0097	78	100
Pusignan	ZT	0098	1 807	100
Pusignan	ZT	0099	80	100
Pusignan	ZT	0100	117	100
Pusignan	ZT	0101	1 143	99,9
Pusignan	ZV	0068	24 500	51,7
Pusignan	ZV	0069	11 500	51,8
Pusignan	ZV	0266	89 137	16,1
Pusignan	ZV	0281	2 397	51,9
Pusignan	ZV	0285	1 007	50,8

Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0006	13 690	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0007	26 070	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0008	4 080	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0009	3 910	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0010	10 890	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0013	16 520	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0014	19 730	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0015	14 170	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0016	4 210	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0017	56 950	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0019	7 410	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0020	7 410	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0021	12 010	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0022	9 700	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0023	4 010	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0024	960	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0025	15 660	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0026	10 030	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0027	11 490	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0028	25 450	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0029	560	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0031	1 653	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0032	1 671	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0033	2 463	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0034	3 000	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0035	2 100	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0036	900	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0037	8 737	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0040	22 020	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0041	6 556	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0042	854	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0043	886	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZA	0044	8 179	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0011	21 450	53,8
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0012	1 780	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0013	8 220	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0014	8 430	56,5
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0015	9 300	50,8
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0016	18 560	30,8
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0019	1 220	16,3
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0020	9 260	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0021	23 840	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0022	3 020	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0023	1 400	92,0
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0024	25 020	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0025	57 020	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0026	7 940	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0027	1 060	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0028	8 700	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0029	8 900	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0030	51 660	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0031	290	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0032	39 040	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0033	21 650	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0034	640	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0035	37 200	64,1
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0037	34 000	42,3
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0038	15 280	31,6
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0039	49 360	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0040	7 980	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0041	40 250	13,0
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0042	4 430	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0043	25 080	0,3
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0044	13 030	7,2
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0045	7 400	2,3
Saint-Bonnet-de-Mure	ZB	0049	7 450	1,1
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0011	83 440	16,5
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0012	920	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0013	1 940	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0014	890	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0015	24 720	37,4
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0016	760	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0017	4 580	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0018	1 880	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0019	1 700	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0020	1 480	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0021	37 000	58,1
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0022	19 550	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0023	1 570	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0024	1 510	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0025	2 240	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0026	2 420	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0027	1 700	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0028	59 060	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0029	1 260	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0030	45 900	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0031	53 700	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0032	37 380	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0033	73 100	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0034	29 100	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0035	9 060	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0036	11 360	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0037	1 800	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0038	5 960	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0039	5 920	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0040	12 680	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0041	24 580	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0042	8 460	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0043	2 640	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0044	18 150	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0045	1 210	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0046	24 150	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0047	5 400	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0048	1 940	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0049	8 630	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0050	280	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0051	2 300	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0052	1 420	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0053	3 270	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0054	15 030	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0055	2 190	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0056	3 130	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0057	3 670	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0058	4 240	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0059	2 180	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0060	2 150	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0061	33 820	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0062	21 200	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0063	3 200	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0064	3 290	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0065	2 760	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0066	2 520	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0067	2 500	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0068	3 660	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0069	15 720	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0070	3 380	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0071	1 060	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0072	960	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0073	1 270	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0074	1 240	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0075	12 460	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0076	1 820	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0077	1 270	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0078	1 060	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0079	22 950	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0080	960	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0081	4 020	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0082	4 330	100
Saint-Bonnet-de-Mure	ZH	0083	4 660	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0032	990	36,9
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0033	18 480	5,1
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0034	17 540	52,7
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0035	7 800	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0036	5 880	94,3
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0037	13 460	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0038	2 840	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0039	3 630	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0040	44 720	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0041	9 100	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0042	23 830	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0043	2 150	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0044	2 420	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0045	5 890	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0046	9 800	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0047	6 680	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0048	7 140	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0049	22 750	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0050	63 740	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0051	1 230	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0052	10 480	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0053	1 540	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0054	34 380	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0055	10 850	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0056	7 470	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0057	42 140	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0058	30 320	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0059	3 450	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0060	3 600	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0061	1 000	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0062	500	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZA	0063	1 150	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0011	7 210	100



Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0012	3 340	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0013	26 000	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0014	9 610	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0015	7 280	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0016	24 010	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0017	4 750	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0018	4 220	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0019	2 100	88,5
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0020	10 700	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0021	5 960	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0022	8 790	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0023	18 050	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0024	16 420	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0025	43 700	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0026	4 000	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0027	9 020	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0028	5 600	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0029	11 900	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0030	4 440	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0031	1 730	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0032	10 080	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0033	12 130	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0034	10 920	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0035	7 620	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0036	17 620	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0037	10 360	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0038	21 000	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0039	14 400	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0040	21 800	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0041	10 700	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0043	12 770	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0044	1 590	84,0
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0077	2 220	34,8



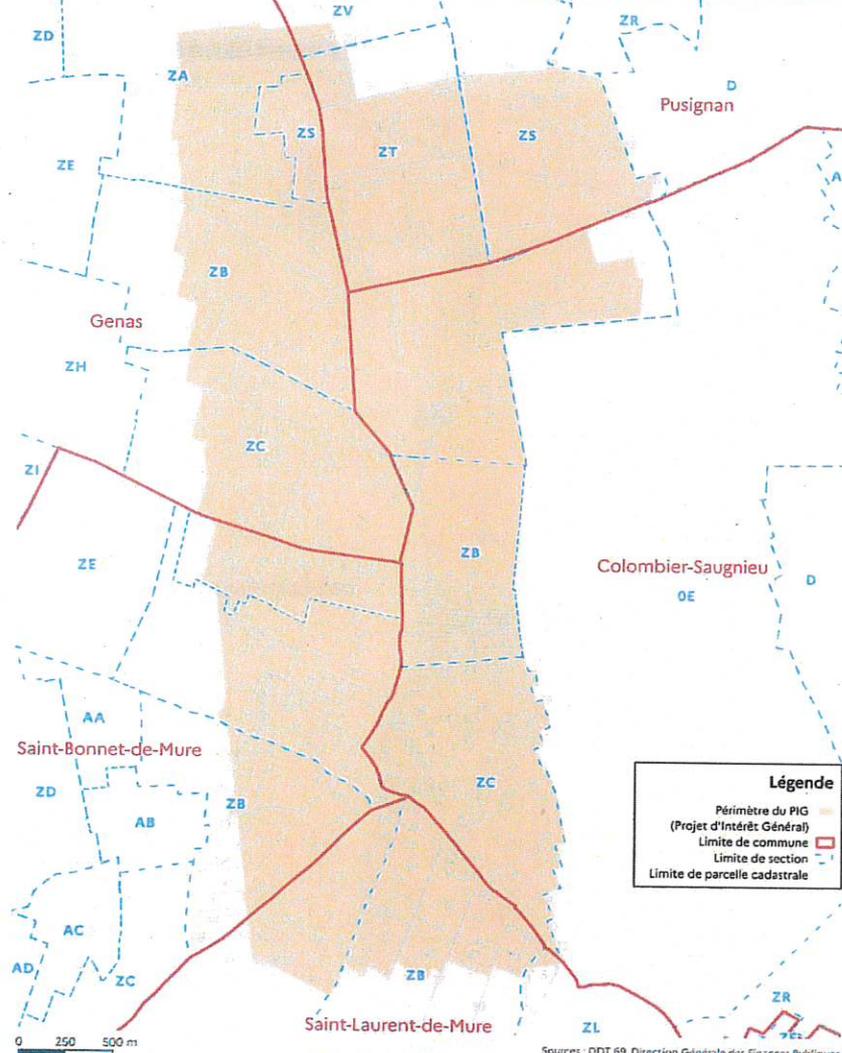
Commune	Section	Parcelle	Surface (m ²)	Pourcentage de la parcelle inclus dans le périmètre du PIG
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0080	3 400	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0081	10 870	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0082	9 600	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0083	10 000	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0084	2 280	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0085	51 420	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0086	4 800	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0087	5 920	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0088	750	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0089	7 130	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0090	6 350	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0091	2 490	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0092	11 240	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0093	3 470	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0094	3 520	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0095	15 200	100
Saint-Laurent-de-Mure	ZB	0099	1 770	13,1
Saint-Laurent-de-Mure	ZL	0001	2 330	32,7
Saint-Laurent-de-Mure	ZL	0002	1 720	64,5
Saint-Laurent-de-Mure	ZL	0005	30 250	17,9



**ANNEXE 8: CARTOGRAPHIES DES PARCELLES CONCERNÉES PAR
LES PRESCRIPTIONS DU PROJET**

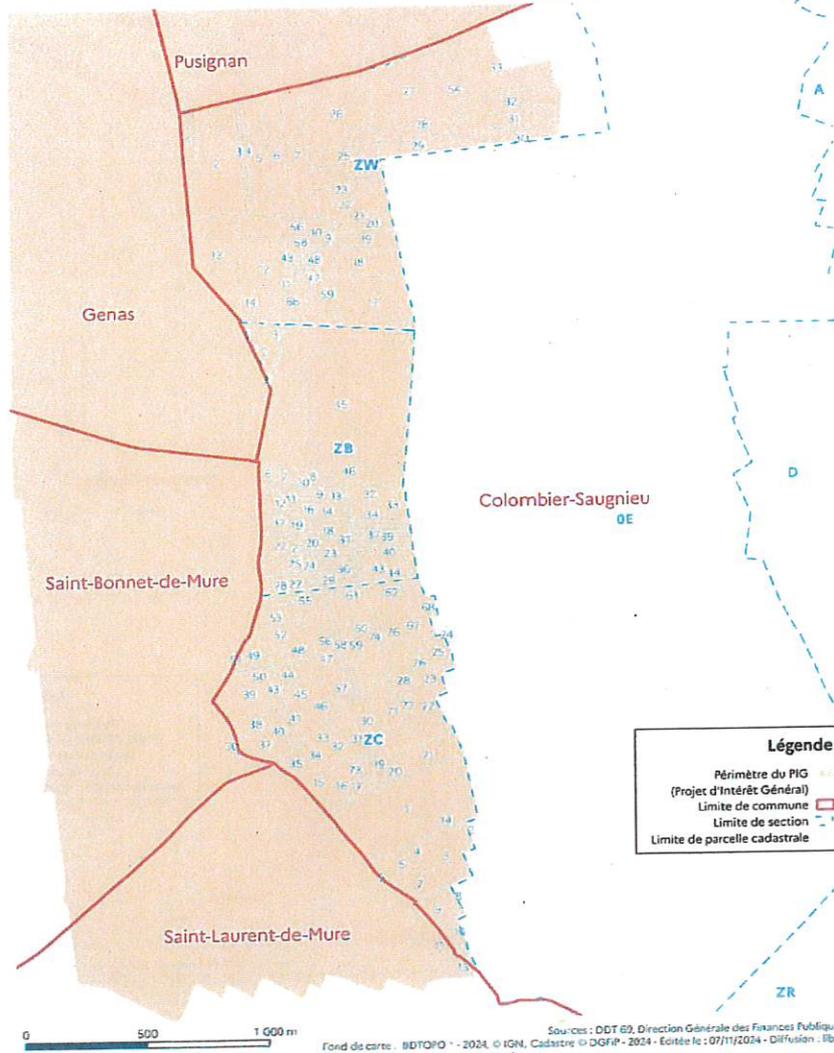
1. CARTOGRAPHIE GLOBALE

Périmètre du PIG : parcelles cadastrales concernées



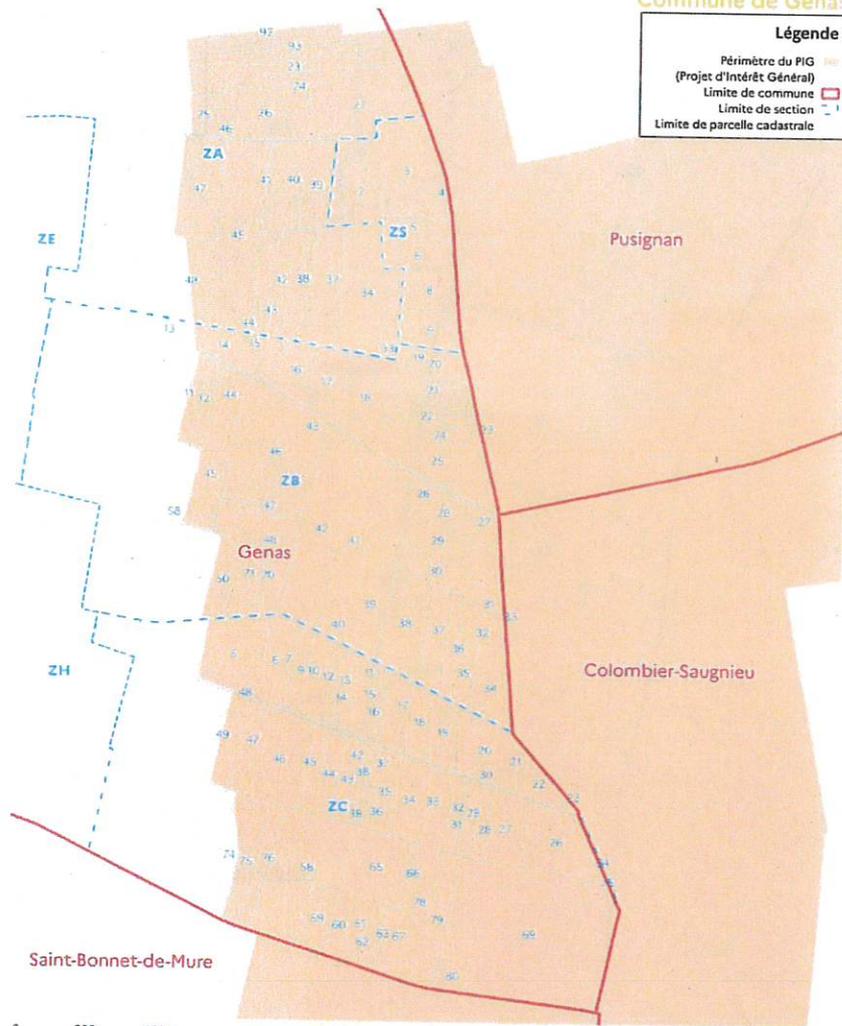
2. CARTOGRAPHIE PAR COMMUNE

Parcelles cadastrales concernées par le PIG Commune de Colombier-Saugnieu



Parcelles cadastrales concernées par le PIG

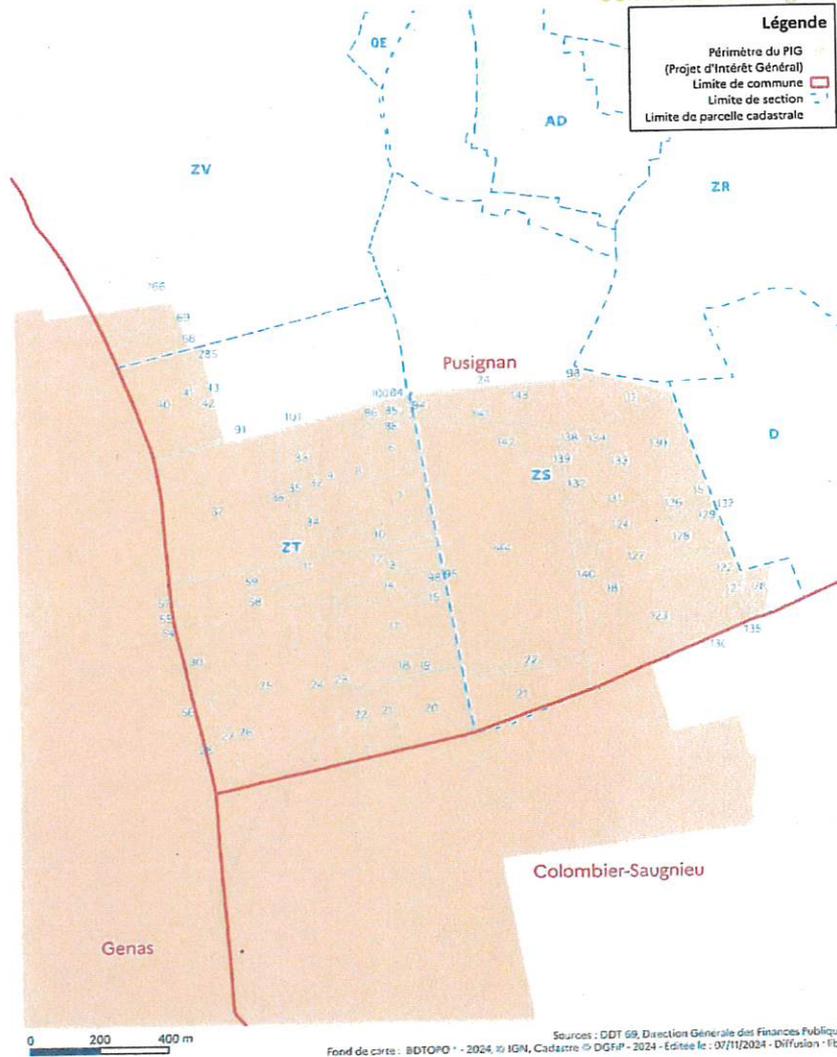
Commune de Genas



Sources : DDT 69, Direction Générale des Finances Publiques
Fond de carte : BDTOPO - 2024, © IGM, Cadastre © DGFiP - 2024 - Édition : 07/11/2024 - Diffusion : libre

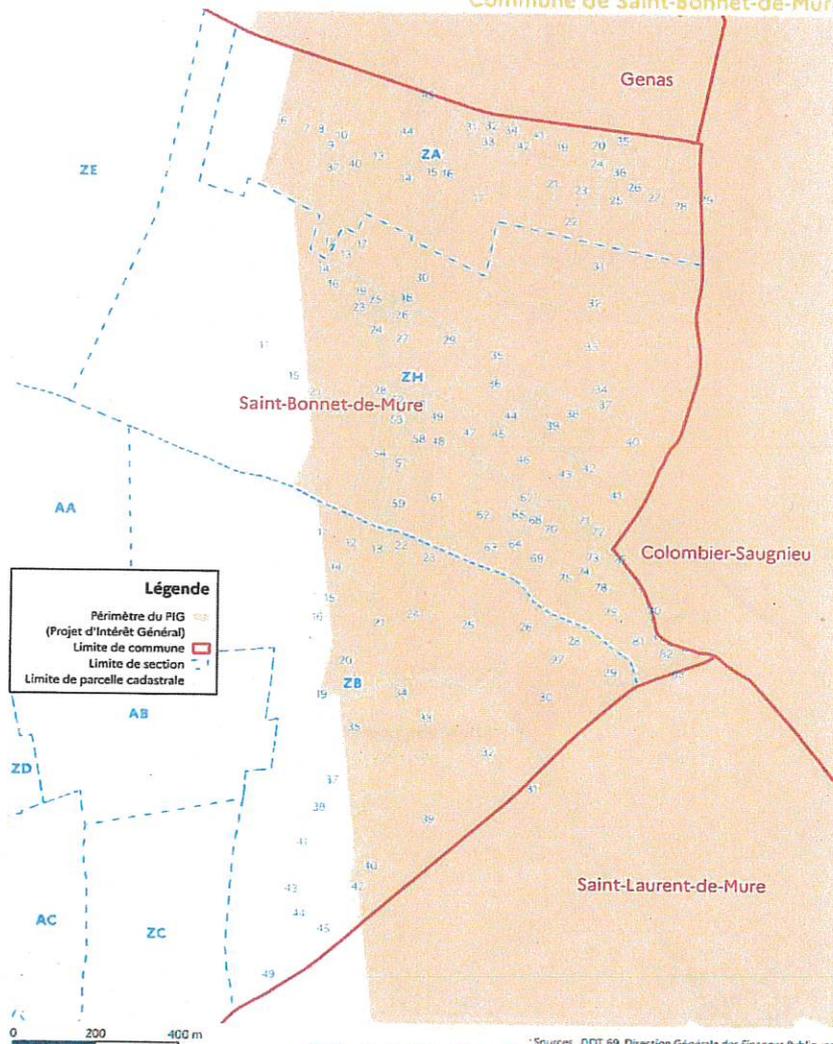
Parcelles cadastrales concernées par le PIG

Commune de Pusignan



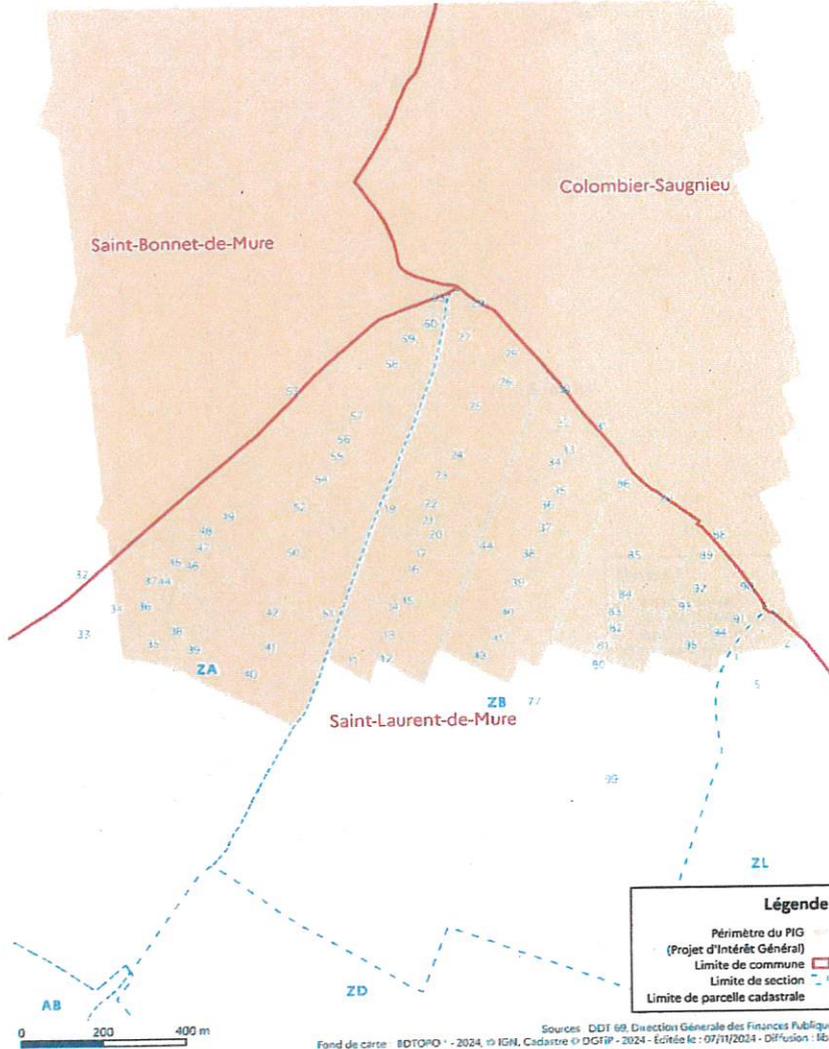
Parcelles cadastrales concernées par le PIG

Commune de Saint-Bonnet-de-Mure



Parcelles cadastrales concernées par le PIG

Commune de Saint-Laurent-de-Mure





**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction
Départementale des
Territoires

Service connaissance
et accompagnement
des transitions

ANNEXE 2 DE L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N°69-2024-11-26-00003 DU 26 novembre 2024 :
PLANS LOCAUX D'URBANISME OPPOSABLES A LA DATE DE RÉFÉRENCE

En application de l'article 2, les plans locaux d'urbanisme de référence à la date de publication du présent arrêté et de ses annexes sont :

- Sur la commune de Colombier-Saugnieu, le plan local d'urbanisme approuvé le 28 juin 2017 et tel que modifié le 12 octobre 2022 ;
- Sur la commune de Genas, le plan local d'urbanisme approuvé le 8 avril 2019 et tel que modifié le 27 novembre 2023 ;
- Sur la commune de Pusignan, le plan local d'urbanisme approuvé le 9 novembre 2015 et tel que modifié le 12 septembre 2016 ;
- Sur la commune de Saint-Bonnet-de-Mure le plan local d'urbanisme approuvé le 8 avril 2019 ;
- Sur la commune de Saint-Laurent-de-Mure, le plan local d'urbanisme approuvé le 11 juillet 2012, tel que révisé le 20 février 2019 et modifié le 14 avril 2022.

Fait, le 26 novembre 2024

Pour la Préfète du Rhône,
La Préfète, Secrétaire générale,
Préfète déléguée pour l'égalité des chances

La préfète,
Secrétaire générale,
Préfète déléguée pour l'égalité des chances

Vanina NICOLI

1875

1875

1875