

# RHÔNE

## LE DÉPARTEMENT

DIRECTION GÉNÉRALE  
DES SERVICES DÉPARTEMENTAUX

MISSION LESLYS

### **RAPPORT AU CONSEIL GÉNÉRAL**

#### **Leslys - Déclaration de projet.**

Mesdames, Messieurs,

Lors de notre séance du 25 mai 2007, nous avons autorisé Rhônexpress, concessionnaire de Leslys, à solliciter, pour notre compte, l'ouverture de deux enquêtes :

- une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, enquête emportant mise en compatibilité des PLU de la Communauté urbaine de Lyon (sur sa partie Meyzieu) et de la commune de Pusignan ;

- une enquête parcellaire.

Conformément à l'arrêté préfectoral du 12 juillet 2007, ces enquêtes se sont déroulées conjointement du lundi 24 septembre au vendredi 26 octobre 2007 inclus, à la mairie centrale de Lyon, à la mairie du troisième arrondissement de Lyon, en mairies de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Décines Charpieu, Meyzieu, Pusignan, Colombier Saugnieu et Jonage.

A l'issue des enquêtes, le commissaire enquêteur, Monsieur Philippe Collaudin, a rédigé son rapport, en date du 12 janvier 2008. Il y présente les avantages et les inconvénients du projet Leslys ainsi que ses conclusions en matière d'utilité publique du projet et de mise en compatibilité des PLU concernés.

#### **1. SUR LA NOTION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET**

##### ***Les avantages***

Les avantages retenus par M. Collaudin, qui ne remet pas en cause l'utilité même de la liaison, peuvent se résumer pour l'essentiel aux éléments suivants :

- le service rendu est rapide, confortable, moderne, respectueux de l'environnement : le projet permet la liaison directe de la plate-forme aéroportuaire avec le quartier de la Part-Dieu en moins de 30 minutes, tout en permettant une mise en correspondance avec le réseau urbain lyonnais et le réseau TER ; ses fréquences sont élevées.

- économiquement, son impact est double : il aura des retombées directes et rapides pour la région lyonnaise du fait des travaux à réaliser et des emplois créés, et il contribuera au développement de l'image de la métropole lyonnaise.

- le service proposé est sûr, et garant de sécurité : son itinéraire, sur la partie où la vitesse est la plus élevée (entre Meyzieu ZI et l'aéroport), est en site propre intégral et protégé, sans aucune intersection avec les voies routières existantes, et à l'écart des zones d'habitation. Il n'entraîne donc aucune gêne pour les riverains et leur garantit une sécurité maximale.

- l'itinéraire retenu permet un gain de temps de 45 s, réduit l'investissement de 2 à 3 M€ et génère une économie d'exploitation de l'ordre de 12 M€ sur la durée de la concession.

Sur ce dernier aspect, il me semble utile de préciser trois points :

1°) les réductions apportées par l'itinéraire retenu (par le sud de la commune de Pusignan) dont parle M. Collaudin sont calculées par rapport à l'itinéraire passant dans la commune de Pusignan ;

2°) le gain de temps de 45 s sur le trajet n'est pas en soi le plus important. L'intérêt de ces 45 s réside dans le fait qu'elles permettent d'optimiser l'exploitation par une meilleure sécurité et par un cadencement garanti, qui fiabilise l'insertion des services Leslys sur l'infrastructure commune et permet un fonctionnement mieux coordonné des deux services T3-Lea et Leslys. Cette marge de manoeuvre supplémentaire évite de recourir à un véhicule supplémentaire, limitant ainsi le parc à 6 véhicules (4 roulants et 2 en réserve).

3°) les économies réalisées par le choix de ce tracé ont participé à l'amélioration sensible des offres des candidats entre la première consultation de 2005 et la seconde consultation de 2006. Les économies réalisées (en VAN, pour l'offre Rhonexpress, la contribution du Département est passée de 131,8 M€ dans sa première offre à 81 M€ au cours de la 2<sup>e</sup> consultation) bénéficient donc au concédant, le Département du Rhône, et par voie de conséquence, au contribuable rhodanien.

D'une manière plus générale, il est regrettable que le lien entre Leslys et le devenir de l'aéroport, pourtant rappelé dans le dossier d'enquête, n'ait pas été mis en évidence. Aujourd'hui, étant donnés les investissements réalisés ces dix dernières années sur le site, auxquels la Région Rhône-Alpes, le Département du Rhône et la Communauté Urbaine ont participé, l'ambition de Saint-Exupéry de devenir une plate-forme aéroportuaire d'envergure internationale est plus que réaliste. Mais elle nécessite obligatoirement la réalisation d'une liaison rapide, directe et fiable avec son agglomération mère. La nécessité d'une telle liaison avait d'ailleurs été exprimée dès 2002 par le Président d'Air France. Aujourd'hui, dans sa politique de développement, l'Aéroport utilise la liaison Leslys comme argument de faire-valoir. La présence de Leslys a été un argument important développé par l'aéroport pour l'arrivée des low-costs.

De manière similaire, le commissaire enquêteur n'a pas relevé non plus l'intérêt de Leslys, certes à plus long terme, pour la desserte ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Il faut dans le cadre de la déclaration de projet réaffirmer cet intérêt. La gare TGV Saint Exupéry est amenée à devenir la troisième gare de l'agglomération, et un des

objectifs de Leslys, affiché clairement dans le cahier des charges, suite à la demande du Président de la SNCF en 2006, est de permettre à cette gare de le devenir. La saturation gagne les gares lyonnaises du centre-ville, et l'augmentation des dessertes « Grandes Lignes » ne pourra se faire sans faire jouer à la gare de Saint-Exupéry un rôle similaire aux gares centrales. Dans ces conditions, l'existence d'une desserte rapide et fiable entre l'agglomération et la gare TGV sera nécessaire pour les voyageurs. Je précise que dans le cadre des recherches d'accords commerciaux sur les titres de transport, cette réflexion sur le rôle de la liaison Leslys dans la desserte ferroviaire a déjà été abordée avec la SNCF.

Enfin, le commissaire enquêteur n'a pas relevé qu'un des intérêts du tracé retenu résidait aussi dans sa cohérence avec le développement futur de la plate-forme aéroportuaire. En appliquant le même principe de fonctionnement que celui d'OrlyVal, le tracé permettra de desservir le pied des futurs terminaux T3 et T4, le moment venu, moyennant la création d'un débranchement. Cette fonctionnalité de desserte de la future zone de développement de l'aéroport n'existe pas, et n'est pas possible, dans le tracé originel (tracé A).

### ***Les inconvénients***

Dans la présentation des inconvénients, le commissaire enquêteur remet en cause le choix d'un tramway pour un service dédié à la desserte de la plate-forme de Lyon Saint-Exupéry. Cette remise en cause est en grande partie basée sur le choix du tracé en lien avec les idées de desserte par tramway du Nord Isère. Le commissaire enquêteur s'appuie sur la DTA pour son argumentaire. Pour ce qui concerne l'arrivée à Saint-Exupéry, sa critique porte également sur le fonctionnement de la desserte routière en cas d'accident lors du franchissement par Leslys des voies de sortie de l'aéroport, et le positionnement de la station d'arrivée. L'argumentation du commissaire enquêteur me paraît surprenante.

Avant toute chose, je souhaite préciser et rappeler cinq éléments :

- 1°) l'article 18-1 de la LOTI, rajouté par la loi du 13 août 2004, attribue aux Départements compétence « pour créer ou exploiter des infrastructures de transport, non urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local ». Leslys, desserte reliant Lyon Part-Dieu à la plate-forme aéroportuaire, n'est donc qu'une application stricte de cette disposition légale ; nous ne pouvons faire plus. Au demeurant, aucune des autorités compétentes n'a pris en compte un quelconque autre projet pour la desserte du Nord Isère ; au contraire, sollicitée par nous, aucune n'a daigné répondre en manifestant son intérêt pour une telle desserte sur un mode ferroviaire.

- 2°) Leslys est une desserte reliant Lyon à la plate-forme aéroportuaire, au même titre que l'est aujourd'hui Satobus. Ce n'est pas une desserte péri-urbaine. Lors de la consultation de 2005, les deux candidats ont indiqué que les dessertes péri-urbaines, de type domicile-travail, et aéroportuaires ne devaient pas être assurées par les mêmes services car elles répondaient à des logiques différentes, et s'adressaient à des publics différents. Il suffit de penser aux résultats mitigés de la desserte d'Orly ou, en matière de desserte adaptée, à la future réalisation de « CDG Express », desserte rapide de l'aéroport Charles de Gaulle, pour s'en convaincre.

- 3°) par le rapport du commissaire enquêteur, j'ai appris l'existence d'une étude, qui n'est d'ailleurs pas jointe au dossier, menée par le bureau d'études BEED, bureau d'études appartenant à l'un des principaux opposants au projet Leslys. On peut donc s'interroger sur la crédibilité d'une telle étude. De plus, ne disposant d'aucune information sur son contenu, ses sources, ni sur les compétences de ses rédacteurs, je m'interroge sur sa pertinence.

- 4°) la consultation de 2006 demandait aux candidats d'étudier deux tracés à partir de Meyzieu pour relier le site aéroportuaire, mais prévoyait un seul et unique point d'arrivée, situé à l'est de la gare TGV. Ainsi, quel que soit le tracé retenu à partir de Meyzieu ZI, le point d'arrivée, négocié avec le Président de la CCI, alors gestionnaire de l'Aéroport, était le même et la question de la traversée se posait dans les mêmes termes : il était prévu de traverser la voie routière de sortie de l'aéroport.

- 5°) les deux candidats ont préconisé le tracé passant par le sud de la commune de Pusignan, tracé qui a fait l'objet d'une validation par le cabinet du Ministre de l'Équipement au cours d'une réunion qui s'est tenue le 10 novembre 2006.

- **La remise en cause du choix du tramway** : Selon M. Collaudin, le recours au tramway n'est pas justifié, compte tenu des prévisions de trafic. Outre le fait que ce point n'est pas explicité par le commissaire enquêteur, mais peut-être se réfère-t-il à des ratios utilisés pour les tramways urbains, il omet de prendre en compte que la réalisation de la liaison entre l'agglomération et l'aéroport par un mode de transport tel que le tramway a été évaluée comme pertinente et économiquement viable du fait de la présence du projet T3 (Lea) et de l'utilisation de l'infrastructure commune. Je vous rappelle en effet que lors de nos réflexions sur le devenir de l'emprise du CFEL, menées en 2000, l'étude SEMALY-AADB lancée par le groupe de travail SYTRAL/Département avait démontré l'intérêt d'utiliser l'emprise du CFEL pour une desserte en transports collectifs, principalement entre le centre de l'agglomération et les secteurs de l'est de l'agglomération (Meyzieu, Décines). C'est d'ailleurs sur cette base que T3 (Lea) a été lancée. Cette étude laissait le choix entre plusieurs options pouvant accompagner avantageusement une telle desserte (trolley/tramway, desserte de l'aéroport, prolongement de la ligne A du métro, fret...). Sur les bases de cette étude, le groupe de travail avait préconisé l'idée de prolonger une desserte tramway de l'est lyonnais par une desserte express de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, la mise en commun de l'infrastructure (14,5 km), qui représente près des deux tiers du parcours Lyon – aéroport (23 km au total), jouant un rôle fondamental dans la faisabilité d'un tel projet. Cette orientation avait été prise par notre assemblée dans sa délibération de février 2001.

Affirmer, sans aucune explication, que les prévisions de trafic ne justifient pas le recours au tramway me semble démontrer une totale ignorance de l'historique du projet, et de la justification des décisions prises, à tout le moins une mauvaise compréhension des éléments énoncés dans le dossier de DUP, et de la péréquation financière des investissements entre les projets T3-Lea et Leslys, ce qui peut paraître surprenant de la part de M. Collaudin. Je précise aussi que si l'on avait appliqué ce raisonnement il y a près de 15 ans, jamais la gare TGV de Saint-Exupéry n'aurait vu le jour. Or, nous avons su anticiper à l'époque les besoins de l'agglomération. En recourant à un tramway pour créer Leslys, nous anticipons, une fois encore, les besoins futurs de l'agglomération, et de son aéroport, ainsi que l'atteste l'installation à compter du 1<sup>er</sup> avril prochain d'une base d'Easy Jet ouvrant avec deux avions localisés à Saint-Exupéry et devant amener un millions de passagers dans l'année qui suit.

- **La cohérence du projet avec la DTA** : la référence à la DTA par le commissaire enquêteur paraît bien curieuse. En effet, dans son chapitre 2, la DTA développe les axes indispensables pour «construire une métropole solidaire de dimension internationale».

Le quatrième axe précise les mesures pour «valoriser la situation géostratégique de la métropole grâce à des infrastructures et des services de transport garantissant une bonne accessibilité», et retient qu'il faut «favoriser le développement de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry afin de conforter son rôle de plate-forme de trafic international pour

le Grand Sud-Est ; favoriser son accès par des services ferroviaires rapides avec les principales villes de son aire d'influence en complémentarité avec les autres modes de transport et en correspondances avec les services aériens.».

Le cinquième axe est «conforter la plate-forme de Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement». A ce titre, il est clairement mentionné : «cela suppose notamment de mener à bien le projet Leslys (liaison en tramway express entre la Part-Dieu et Saint-Exupéry), dont le département du Rhône a décidé la construction».

Toujours concernant Leslys, au titre des infrastructures de transport qui devront être réalisées, la DTA indique que la «desserte urbaine en tramway de l'Est lyonnais, couplée à la desserte de la plate-forme de Saint-Exupéry en utilisant l'emprise du CFEL fait partie de l'offre structurante en transports collectifs de la métropole.». Pour préserver l'avenir, malgré l'absence de décisions des autorités compétentes, le Département a souhaité, à sa propre initiative, faciliter les prolongements vers le nord Isère en imposant des contraintes dans le contrat de concession de Rhonexpress.

Enfin, pour ce qui concerne «les couronnes vertes d'agglomération à dominante agricole», la DTA indique que «des nouvelles infrastructures de transport s'inséreront dans ces espaces en respectant la viabilité économique des entités agricoles homogènes.».

Ainsi l'analyse du commissaire enquêteur apparaît à nouveau bien surprenante. Non seulement Leslys est expressément prévue par la DTA et les objectifs de notre projet sont en parfaite cohérence avec ceux énoncés pour Leslys par la DTA, mais l'important travail fait avec la profession agricole montre notre recherche permanente de maintenir la viabilité des exploitations en place, j'y reviendrai ultérieurement dans le rapport.

Sur cette notion d'incompatibilité avec la DTA, on peut imaginer que s'il y avait eu de réelles difficultés, elles auraient été soulevées par les services de l'Etat dans l'instruction de notre dossier avant le lancement de l'enquête publique.

- **Le prolongement de Leslys vers le nord Isère** : M. Collaudin estime que le tracé retenu entraînera une dépense supplémentaire pour la collectivité le jour où la desserte vers Crémieu sera mise en place. Sur cette question, récurrente, du prolongement de Leslys vers le nord Isère, je souhaite apporter quelques précisions. Je vous ai rappelé précédemment dans quelles conditions réglementaires notre collectivité a réalisé Leslys. Cette desserte express répond à une préoccupation de l'ensemble des Présidents de la Région, du Département du Rhône et de la Communauté urbaine de Lyon exprimée lors d'une rencontre avec le Président d'Air France en 2002. Pour ce qui concerne la desserte du Nord Isère, desserte qui sort du périmètre du SYTRAL, qui se termine à Meyzieu, ni la Région, ni tout autre autorité n'ont délibéré pour prendre en considération une telle opération. Celle-ci n'existe que dans l'imagination et dans les déclarations de groupes, voire de quelques élus notamment régionaux, qui ne sont jamais passés à une phase active dans leur propre collectivité. Au contraire, le Département de l'Isère, au moins jusqu'en 2007, a fait savoir qu'il privilégiait la desserte du Nord Isère à destination de Crémieu-Pont de Chérucy par autocar.

Toutefois, comme je l'ai dit précédemment, pour préserver l'avenir, le projet, à notre seule initiative, impose au délégataire un dispositif permettant, le moment venu, de créer une desserte continuant par l'emprise de l'ancien CFEL en direction de Crémieu. Il s'agira alors d'un transport qui relèvera, selon moi, soit du Département de l'Isère, soit d'une nouvelle autorité organisatrice des transports urbains dont le périmètre sera bien supérieur à celui de l'actuel SYTRAL. Nous sommes d'autant mieux placés pour cette affirmation que le Département du Rhône est à l'origine d'une telle initiative, au travers

de la création d'un syndicat mixte de transports au sens de la loi SRU. Il en avait fait la proposition dès l'inauguration des lignes de tramway T1 et T2, en décembre 2000. Malgré nos efforts constants en ce domaine, nous ne constatons pas une volonté d'aboutir, notamment de la part des collectivités dans lesquelles siègent les élus du Nord Isère et de l'Isle d'Abeau. Il nous paraît difficile pour un commissaire enquêteur de confondre des argumentations militantes avec des décisions d'autorités compétentes.

De plus, techniquement, le fait de laisser libre la partie du CFEL à partir de Meyzieu facilitera, le moment venu, la mise en place d'une liaison en provenance de Crémieu. En effet, dans l'hypothèse où le tracé Leslys empruntait l'emprise du CFEL jusqu'à la voie TGV, l'insertion aurait dû se faire en deux temps : d'abord les deux services (Crémieu et Leslys) à la jonction de l'ex ligne du CFEL avec le raccordement à l'aéroport, et dans un deuxième temps, avec T3 (Lea) à la jonction Meyzieu ZI, entraînant un risque de multiplication des facteurs de dérèglement de trafic. De plus, toujours pour préserver l'avenir, nous avons demandé, dans le PLU de Pusignan, que soit maintenue en emplacement réservé l'emprise actuelle du CFEL.

Le prolongement sur le Nord Isère recouvre aussi la desserte vers l'Isle d'Abeau. Le tracé retenu permet, moyennant un débranchement, d'assurer une desserte vers St-Laurent-de-Mure, et à terme donc, l'Isle d'Abeau. Mais il faut savoir que la Région, compétente en matière de TER, a organisé, et devrait la renforcer dans les années à venir, une desserte par rail sur la gare de Vénissieux, où est assurée une correspondance avec la ligne D du métro. Le temps sera toujours plus court pour gagner le centre de Lyon par cet itinéraire que par le passage par Saint Exupéry. L'ouverture prochaine de la halte Jean-Macé, le prolongement à venir de T4, sont autant d'éléments qui devraient encore renforcer cette situation.

- **Sur les conséquences du projet sur le secteur agricole local** : Les négociations avec les propriétaires et exploitants des parcelles agricoles impactées par le projet Leslys se sont déroulées durant l'année 2007. Aujourd'hui, sur les 130 parcelles impactées, seules quinze n'ont pas fait, à ce jour, l'objet d'accord amiable et pourraient nécessiter une procédure d'expropriation. Au fil des mois et des discussions, des réponses ont été apportées à l'essentiel des problèmes soulevés :

- engagement du Département de restructurer les voiries (projet «Satolas Green»), et de redonner l'espace agricole ainsi libéré aux exploitants ;

- rétablissement des réseaux d'irrigation comprenant une anticipation pour faciliter les extensions vers Colombier-Saugnieu dans les années à venir ;

- signature de la convention entre l'ASA Pusignan-Jonage-Genas et Rhonexpress le 20 décembre 2007, intégrant les modalités d'intervention sur le réseau d'irrigation du secteur ;

- prise en compte des attentes du CREAS, par l'intégration du réseau d'irrigation du CREAS dans le réseau collectif , ....

Les remarques sur les passages agricoles inférieurs, rendus nécessaires du fait de Leslys, sont prises en compte par le Département et par le concessionnaire. Elles font d'ailleurs l'objet d'une réunion de travail spécifique avec les représentants de la profession agricole, afin de finaliser la demande.

Ces éléments de concrétisation du dossier avec les acteurs concernés ont été portés à la connaissance de M. Collaudin, qui ne semble pas les avoir intégrés.

Concernant plus particulièrement l'impact sur la ZNIEFF, la direction régionale de l'environnement (DIREN) précise, s'agissant du milieu naturel, qu'elle note « avec

satisfaction que le dossier intègre l'engagement de mesures de compensation établies dans un cadre concerté avec le CORA ». Les quelques corrections et compléments demandés ont été intégrés dans la version définitive du dossier d'enquête.

- **L'arrivée sur l'aéroport** : Pour le commissaire enquêteur, la sécurité de l'arrivée sur l'aéroport n'est pas suffisamment garantie, du fait du croisement de Leslys avec la voie routière de sortie de l'aéroport, et la localisation du terminus, à l'est de la gare, n'est pas optimale.

Sur la base du dossier remis à l'enquête publique, le projet a été précisé au fil des derniers mois, ce qui a été porté à la connaissance de M. Collaudin. Des aménagements spécifiques de la voirie, l'installation d'un feu tricolore sont prévus pour gérer de manière la plus sécuritaire le croisement, à l'image de ce qui se fait sur de nombreuses intersections dans l'agglomération : T3-Lea Lacassagne, T3-Lea RD517 à Décines, T1 - Quai Cl. Bernard,.... Ce franchissement a fait l'objet d'analyses approfondies avec les services de l'aéroport, et est analysé tout particulièrement dans la procédure de sécurité du projet. Les résultats des échanges entre les services de l'Etat en charge des procédures de sécurité et notre concessionnaire ont permis d'aboutir à un projet satisfaisant. Le dossier préliminaire de sécurité (DPS) a d'ailleurs été approuvé par M. Le Préfet du Rhône le 19 décembre dernier.

La localisation du terminus soulève des critiques de la part du commissaire enquêteur du fait du cheminement imposé aux voyageurs, critiques là aussi bien surprenantes. En effet, le cheminement proposé conduit à utiliser la passerelle qui représente le passage obligatoire et naturel des usagers de la gare et des parkings situés à l'ouest. Pour ce cheminement, la signalétique correspondante n'a jamais été, semble-t-il, contestée par ces nombreux usagers, qui sont bien supérieurs à ceux attendus pour Leslys.

### **Conclusion**

Sur la base de cette analyse, je suis particulièrement surpris de l'avis défavorable émis, avis qui me paraît tout à fait injustifié. Ceci dit, le commissaire enquêteur envisage la poursuite de ce projet, s'il est réellement nécessaire, ce qui est le cas comme il vient d'être dit, si quatre conditions impératives sont remplies. Ces conditions sont les suivantes :

- des dispositions permettant à l'entreprise PEINETTI de Meyzieu de poursuivre son activité industrielle sans entrave notable et telles que suggérées par Rhonexpress doivent être prises ;

- une bande de 20 m de large permettant le cheminement piétonnier entre la station Meyzieu et le futur parc de stationnement sollicité par la Communauté Urbaine de Lyon doit être préservée ;

- les ouvrages de franchissement agricoles devront être positionnés en accord avec la profession ;

- l'étude de la station terminale devra s'affranchir du franchissement à niveau de la voie routière de sortie de l'aéroport.

Sachez toutefois que depuis la loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, le fait que les conclusions du commissaire enquêteur soient défavorables n'a plus d'incidence sur l'autorité compétente pour rendre la décision d'utilité publique.

**Je vous propose donc de confirmer par délibération et par déclaration de projet, l'intérêt général de ce projet, tout en respectant les quatre conditions précédemment énoncées :**

- **sur les dispositions pour l'entreprise de M. PEINETTI** : comme le précise M. Collaudin, ces dispositions, qui concernent les conditions d'accès au centre de maintenance, et les conditions de mise en place des mesures de sécurité pour la cohabitation des deux activités, ont déjà été proposées par Rhonexpress à M. Peinetti ; elles ont été formalisées dans un projet de protocole d'accord entre ces deux parties, qui a reçu l'accord de principe de M. Peinetti, et qui précise expressément : « La voirie d'accès aura pour seul objet initial l'accès au centre de maintenance. Rhonexpress fera donc son affaire des mesures de sécurité nécessaires à la cohabitation des 2 activités Leslys et Peinetti. La société Rhonexpress propose de faire installer à ses frais un portail sur la voie d'accès permettant la fermeture de la dite voie en temps normal. Les personnels autorisés par la société Rhonexpress qui voudront emprunter la voie d'accès devront au préalable ouvrir ce portail et activer un système de signalisation lumineuse ou sonore qui aura été approuvé par M. Peinetti. Ce système permettra de traverser le site de l'usine en sécurité grâce à l'alerte préalable qui aura été donnée. Rhonexpress assurera l'installation et la maintenance de ce système. » L'accord sera concrétisé dès lors que les négociations pour le parking contigu auront abouti.

- **sur l'accès au parc de stationnement** : le commissaire enquêteur a purement et simplement repris la demande formulée par la Communauté urbaine de Lyon postérieurement à notre délibération du 25 mai 2007. Même si on peut s'interroger sur la légitimité de cette condition, puisqu'elle ne s'appuie sur aucun projet finalisé ni sur aucun document officiel, elle peut être également acceptée. Le projet d'aménagement du site du centre de maintenance prend en compte cette demande, et a été validé par le Président de la Communauté urbaine de Lyon lors de notre réunion du 2 juillet 2007.

- **sur les ouvrages de franchissement agricole** : l'emplacement des passages agricoles sera modifié conformément à la demande de la profession. Ces localisations seront affinées avec les représentants du syndicat agricole du secteur lors de la réunion du 31 janvier 2008.

- **sur la station terminale** : plusieurs solutions ont été analysées pour répondre à la demande du commissaire enquêteur, qui aurait été formulée quel que soit le tracé retenu puisque toutes les hypothèses coupaient la voirie de sortie de l'aéroport. La solution que je vous propose est la plus simple et celle qui altère le moins le projet tel qu'il avait été défini, de telle sorte qu'elle ne modifie pas l'équilibre général de l'économie de la concession. Il vous est donc proposé, au lieu de remonter sur la rampe à l'arrivée de Saint-Exupéry, de rester à niveau pour passer sous le pont existant avec une seule voie et d'aménager le terminal au niveau inférieur, dans le talus enherbé de la réservation «SATORAIL». Cela permet donc de respecter les réservations nécessaires à RFF. Cela diminue d'environ une centaine de mètres les rails, évite des travaux de reprise sur le pont de franchissement des voies SNCF. En contrepartie, une seule condition s'impose : celle de construire un escalator et un ascenseur pour rejoindre le parvis de la gare SNCF et ainsi permettre aux usagers de Leslys d'emprunter le même parcours que les usagers de la gare et des parkings situés à l'ouest de la plate-forme.

Ces modifications qui sont ponctuelles et strictement issues de l'enquête, ne remettent pas en cause l'économie générale du projet. Je vous propose donc de modifier le projet en ce sens après avoir rappelé la vocation de Leslys et les avantages du tracé et du mode de transport retenu, et de m'autoriser à signer avec notre concessionnaire l'avenant au contrat de concession reprenant ces modifications.



## **2. SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU**

De manière étonnante, le commissaire enquêteur formule un simple avis défavorable pour ces deux mises en compatibilité, sans cohérence avec ses conclusions pour ce qui concerne l'utilité publique du projet. En tout état de cause, la DUP, prise à la suite de la présente délibération levant les réserves et réaffirmant l'utilité publique du projet, pourra rendre les PLU de la Communauté Urbaine sur Meyzieu et de la Commune de Pusignan compatibles avec ce projet.

Je vous remercie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir vous prononcer sur ce dossier.

Le Président