

Enquête publique du SCOT - Avis des personnes publiques associées.

Synthèse et remarques du CAEL (*en italique*)

Conformément à la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 12 décembre 2000, le SCOT vient en remplacement du SDAL (schéma directeur de l'agglomération lyonnaise) élaboré par le SEPAL (syndicat d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise) entre 1982-1986, annulé suite au recours des tiers en 1988, approuvé à nouveau le 18 mai 1992 sous le vocable Lyon 2010.

Le SDAL succédait lui-même au SDAU (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) élaboré par les services de l'Etat au cours des années 70.

Fixation du périmètre par le Préfet sur propositions des collectivités : 4 juillet 2002

Le périmètre du SCOT est différent de celui du SDAL (retrait de la Communauté de communes de la vallée du Garon, entrée de la Communauté de communes de l'Est lyonnais).

Le nouveau périmètre avait été proposé par le SEPAL le 19 décembre 2001.

Le Préfet a laissé les collectivités instaurer des périmètres au gré des affinités politiques et n'a pas exercé son rôle de vérification de la pertinence de ces périmètres.

Principales dates d'élaboration du SCOT : Prescription le 1^{er} avril 2004 par le SEPAL

« Porter à connaissance » du Préfet au SEPAL le 9 septembre 2004.

Ce document pourrait être utilement (et règlementairement) joint au dossier présenté à l'enquête publique (article L121-2 du CdU). Il a été complété le 16 septembre 2009 par le fuseau retenu pour le tracé du CFAL sud de l'agglomération (*non vraiment pris en compte, contrairement à ce que dit la délibération du 14 12 09*).

Le projet de SCOT a été « arrêté » par le SEPAL le 14 décembre 2009. Il a fait l'objet d'une communication **pour avis** aux collectivités membres et aux personnes publiques associées listées dans la délibération. Cet avis devait être rendu dans un délai de 3 mois, c'est-à-dire jusqu'au 10 avril 2010 environ, selon la date de réception du dossier.

Avis des collectivités membres et des personnes associées :

Le dossier d'enquête publique comporte **31** avis dont **5** avis de collectivités membres. Si les responsables des collectivités membres du SEPAL avaient tous fait valoir l'intérêt de ce document auprès de leurs élus, et pourquoi pas auprès de la population, c'est au minimum **75** communes et communautés de communes + **9** mairies d'arrondissement qui auraient pu s'exprimer (dernier alinéa de l'article L122-7 du CdU).

En tant que personnes publiques associées, ce sont surtout des communautés de communes et syndicats de SCOT riverains qui se sont exprimés.

Le Préfet s'est exprimé le 2 avril 2010 par deux avis : l'un sur les aspects relatifs au code de l'urbanisme, le second étant plus spécifiquement sur l'évaluation environnementale, conformément à l'article L121-12 du CdU.

1 a)– Avis du Préfet le 2 avril 2010 sur la globalité du document :

- note que le concept « d'inversion du regard » privilégie la préservation de l'armature verte et bleue et oriente le développement urbain en articulation avec les équipements de transports en commun.
- Reproche le manque de capacité d'accueil (150 000 logts) alors qu'il semble nécessaire de prévoir la capacité d'accueil de 190 000 logts soit 300 à 500 000 habitants supplémentaires sur 20 ans (horizon 2030).

Rappel : la population actuelle estimée en 2006 sur le périmètre du SEPAL serait de 1,350 million d'habitants.

- Demande la révision du programme local de l'habitat (PLH).

Sans doute faudrait-il élaborer un PLH sur le territoire du SCOT, pour une meilleure cohérence et un suivi plus efficient.

- Demande des ratios dans le logement social de 70 % en PLAI et PLUS, et 30% de PLS.

- Demande une réelle politique foncière de protection des espaces agricoles, pour une densification des zones urbaines existantes et constructions verticales.

Ces instruments de politiques foncières, s'ils existent d'une part et s'ils sont mis en œuvre d'autre part, ne vont-ils pas contribuer à renchérir le coût du foncier ??

- Demande au SEPAL l'annexion au document d'orientations générales (DOG) d'un référentiel de qualité environnementale du bâti.

Est-ce bien du ressort d'un SCOT sachant que les normes évoluent très vite et que l'on ne connaît pas encore les incidences financières des exigences du Grenelle 2 sur les coûts de construction et de contrôles ?

Sur les activités : le Préfet note la capacité nouvelle de 2000 ha de terrains à équiper visant à renforcer « la compétitivité de la base productive » selon le texte du SCOT.

Qu'est-ce que c'est ?? S'agit-il tout simplement d'activités de production ?

Quelle est la capacité réelle d'action d'un SCOT sur l'économie, en dehors de capacités territoriales bien desservies pour les accueillir ?

Le Préfet note les 4 « sites d'intérêt métropolitains » : Zone Saint-Exupéry – Portes du Dauphiné (ex 4 chênes) - Aéroport de Corbas – Hôpitaux Sud-Est.

Pour l'ouverture de la zone Portes du Dauphiné, le Préfet demande l'établissement d'un « Schéma de Secteur » ou une révision du SCOT.

Les zones aéroport de Corbas (en ZNIEFF) et hôpitaux Sud-Est (déjà bien urbanisés) sont plutôt surprenantes. Quant aux Portes du Dauphiné, la mise à disposition, au compte-gouttes pendant 30 ou 40 ans, de poches de carrières remblayées ou non pour des activités ne sera guère attrayante et difficile à lier à la voie ferrée .

Le Préfet note que la consommation annuelle de nouveaux terrains indiquée par ailleurs dans le SCOT de 60 ha par an constitue simplement la continuité de la consommation actuelle.

Il y a en effet peu d'indications sur les capacités résiduelles ou reconversions dans les sites actuels (mais est-il possible de les évaluer ?)

Au sujet des espaces agricoles consommés pour d'autres destinations, le Préfet demande :

- il serait souhaitable que le projet de SCOT soit renforcé sur les points suivants :
 - o qu'en plus des PENAP soient proposés des outils de compensation économique pour l'agriculture
 - o que soit hiérarchisée l'ouverture ou extension des zones d'activités.

Au sujet des **équipements de transports et déplacements**, le Préfet ne veut pas que le SEPAL se mêle de :

- Définir les conditions de mise en œuvre du CFAL,
- Définir les connexions de l'autoroute A89 sur l'A6 et sur l'A46,
- Définir les conditions d'arrivée de l'A45 sur Pierre-Bénite.

Il affirme que le DOG ne peut orienter ces projets.

En ce qui concerne le CFAL, il paraît pour le moins indispensable de reporter le fuseau indiqué dans le porter à connaissance du Préfet mais il paraît tout autant inconcevable que le SCOT n'anticipe pas sur les contraintes et avantages d'une nouvelle voie ferrée. L'usage mixte, notamment pour les voyageurs, devrait permettre au croisement avec la ligne Lyon-Grenoble de constituer un pôle de rabattement avec parc-relais en directions Est, Ouest, Nord et Sud, en même temps que des liaisons rapides avec Saint-Ex, la Part-Dieu..

En fait, le projet de SCOT reste très évasif, pour ne fâcher personne, sur le CFAL, ce qui n'est pas non plus acceptable.

En ce qui concerne les arrivées de A89 et A45 sur l'agglomération, il paraîtrait totalement incongru de ne pas indiquer dans le SCOT quels seraient les tracés de jonction avec l'agglomération.

*Sur ces sujets, il faudrait donc que le SEPAL empiète sur les prérogatives du Préfet, pour la simple raison que l'Etat a publié le 9 janvier 2007 une DTA qui s'apparente plus à une **non-directive** territoriale, tant ce document reste évasif sur la plupart des aspects. La DTA est pour le moins burlesque avec des autoroutes qui arrivent en plein champ ou sur des routes totalement engorgées à ce jour.*

Quant aux grandes envolées sur le fret ferroviaire transcontinental lors du « débat » public, cela aurait du conduire, pour une bonne administration, à l'inscription d'un emplacement réservé longeant la ligne TGV, en sus d'une rocade ferroviaire mixte de l'agglomération telle que retenue dans le fuseau officialisé par le Préfet.

*Cette DTA **non directive** conduit de-facto à plusieurs SCOT **incohérents**, dont celui du SEPAL.*

En ce qui concerne la **compatibilité SCOT/DTA**, le Préfet note :

- les hypothèses démographiques sont à augmenter,
- les types d'activités sont à préciser pour Saint-Ex et Porte du Dauphiné,
- l'exigence de dessertes en transports en commun et multi modales pour les zones de Fret doit être précisée,
- les dates de référence de capacité d'accueil habitants et capacité d'accueil d'activités sur Saint-Ex doivent être modifiées,
- la nécessité de se donner les moyens opérationnels et juridiques d'économiser le foncier et limiter les prélèvements sur les terres agricoles doit apparaître.

Mais le SEPAL ne peut pas aller au-delà des textes législatifs et réglementaires qui ne permettent pas de gérer le foncier (hormis l'institution de zones de préemption, type ZAD.... et de procéder à des acquisitions !!).

Le préfet demande au SEPAL ce que l'Etat ne fait pas lui-même, par exemple des emplacements réservés pour les équipements d'intérêt national (CFAL, COL...)

Dans l'annexe à cet avis du Préfet, page 1/3, il est fait état des conditions de desserte des sites économiques : la DTA prescrit la desserte directe par les transports en commun. Le Préfet estime que le SCOT est en retrait par rapport aux prescriptions de la DTA qui indiquent que les pôles à vocation tertiaire doivent être le long des axes de TC urbains et à proximité des gares.

Qu'en est-il du Montout et de l'aérodrome de Corbas ???

Page 2/3 de la même annexe : le site de « chantier de transport combiné » est proposé par le SCOT sur Grenay, au-delà du périmètre du SCOT, le Préfet demande pourquoi il n'est plus sur les « 4 Chênes » (*que revoilà !*)

Le site de Grenay au cœur du nœud ferroviaire paraît pourtant plus judicieux que de le situer sur les ressources alluvionnaires à exploiter.

Le Préfet note qu'en page 55 du DOG, 2 cartes affichent la disparition du V Vert Nord/ plaine de Biezin et sont en contradiction avec la préservation de l'armature verte.

La légende ces cartes indique une référence au SDAL 92 qui prévoyait « un site stratégique » sur ces lieux qu'il convient bien sur d'oublier pour être cohérent avec les trames vertes largement vantées par ailleurs.

Page 85 du DOG, le SCOT renvoie aux PLU les « aménagements possibles dans l'armature verte ». Le Préfet estime que le texte n'est pas assez précis en ce qui concerne les loisirs et les risques de constructions permanentes dans la trame verte.

En matière de transports en commun, le Préfet note que la priorité à accorder aux projets de rocade A7 et A8 en première couronne n'est toujours pas mentionnée alors que leur rôle structurant apparaît essentiel pour un développement cohérent du secteur centre-Est.

Page 3/3 de l'annexe à son avis, le Préfet demande la suppression des termes « à titre indicatif » étant donné le contexte de rapport de compatibilité.

Il note qu'en page 84 du DOG, la recommandation R10 du SAGE n'est pas suffisamment prise en compte (*V vert Nord*).

Le Port Lyon-Edouard Herriot doit être maintenu à périmètre constant et branché au nœud ferroviaire.

Dans la « notice technique » jointe à l'avis du Préfet, page 2/6, il est suggéré la création d'un document d'aménagement commercial (DAC) lié au SCOT et qui aurait alors une valeur légale.

Le Préfet critique le secteur Sud Est, principal site de développement, entraînant le déséquilibre dans le ratio emplois/actifs qui sera accentué et par l'augmentation des déplacements pendulaires. Le Préfet en conclut par la priorité à accorder aux projets de rocades TC A7 et A8.

1b)- Avis du Préfet du 2 avril 2010 en matière d'environnement (article L121-10 à 12 du CdU)

Selon le Préfet, il serait souhaitable que le projet de SCOT soit renforcé sur les points suivants :

- les incidences probables de certains aménagements sur l'environnement sont identifiés (aérodrome de Corbas, aéroport de Saint-Ex) et le développement de ces zones sera conditionné à la prise en compte du patrimoine écologique et non à sa préservation.

Même la prise en compte paraît irréaliste pour l'aérodrome de Corbas entièrement couvert par une ZNIEFF..

- les incidences de certains projets sur les « lignes de force paysagées » (???) mériteraient une analyse plus précise, comme le site du Montout localisé en secteur urbanisé en limite de l'ENS du V vert, de manière à garantir durablement la préservation de l'armature verte au sein de l'agglo.

Cette remarque manque de précisions : le Montout n'est pas urbanisé à ce jour, il est inclus dans le périmètre de l'ENS et protégé de constructions et aménagements par l'article 10 du règlement du SAGE. Ce manque de précision provient sans doute d'une omission très dommageable dans le SCOT, soulignée par le Préfet dans la remarque suivante :

- afin de mieux appréhender les incidences du SCOT sur l'environnement, il aurait été opportun d'ajouter une carte superposant les principaux enjeux environnementaux et les divers projets prévus sur l'ensemble du territoire.
- En page 4 du même avis, le Préfet note que : si des mesures sont prises afin de limiter la consommation foncière, il est dommage que certains sites de grands projets n'aient pas été remis en cause par l'évaluation environnementale. Par exemple le site mixte à dominante économique de Montout se situe en zone non construite, en limite de l'ENS du V vert. L'incidence possible de ce projet sur l'environnement n'est pas étudiée. Si cet espace est préservé en tant que « ligne de force paysagère » (???) et armature verte, une délimitation précise du site à préserver aurait pu permettre que cet espace soumis à de fortes pressions soit préservé durablement.

Même remarque sur cette réserve, au demeurant tout à fait judicieuse du Préfet et qui montre bien les effets peu glorieux de projets parachutés sur des sites protégés, non desservis etc..., le Montout est dans l'ENS et non en limite (cf article 10 du règlement du SAGE).

- Dans l'annexe à cet avis, page 7, le Préfet émet des observations sur les continuités écologiques : On peut noter que l'échelle de représentation des corridors écologiques est peut-être insuffisamment précise pour permettre une traduction aisée de ce schéma dans les PLU. L'annexe propose des zooms rapprochés mais seulement sur certains corridors.

On oscille toujours ainsi entre les schémas directeurs des années 80, dont on disait qu'ils devaient être avant tout de la littérature et une expression graphique très schématique (c'est encore le cas pour la DTA récente) afin d'éviter des recours sur l'appréciation de limites, et les SCOT qui reviennent sur l'exigence de délimitations bien précises de ces limites, notamment entre les lieux naturels et les lieux urbanisés ou à urbaniser. Par contre, pour ce qui est des projets de structures linéaires à l'échelle du SCOT, on en est toujours au flou indicatif (comme dans la DTA).

- En ce qui concerne la protection des espèces, le Préfet mentionne : il aurait été intéressant que l'évaluation environnementale présente une carte de synthèse superposant les espaces à enjeux environnementaux (ZNIEFF, sites Natura 2000, APPB, ENS, V vert, corridors...) et les secteurs de projets.

Remarque répétée et judicieuse et qui comporte la mention de ZNIEFF, terme quasiment absent dans l'ensemble du projet SCOT).

2- Avis de la Région Rhône-Alpes en date du 7 avril 2010 : Lettre du Président – pas de délibération (période électorale) - Avis globalement favorable.

3- Avis du Département du Rhône en date du 26 mars 2010 : Délibération et annexe - Avis globalement favorable. Rappel en page 7/8 de l'annexe de mieux prendre en compte l'ensemble des enjeux des liaisons vertes.

Il est judicieux que le Département se soucie du sort des Espaces Naturels Sensibles (ENS) qu'il a fait recenser par ses services, mais l'attention reste extrêmement ténue !!! Et peu explicite ni localisée.

4- Avis de la CCI du 25 mars 2010 : globalement favorable.

5- Avis de la Chambre des Métiers du 30 mars 2010 : globalement favorable.

6- Avis de la Chambre d'Agriculture du 1^{er} avril 2010 : demande l'urbanisation du plateau Maraîcher de Caluire aux motifs de son enclavement.

La carte de « cohérence Territoriale » comporte une teinte des terrains maraîchers correspondant à un « espace naturel ou agricole patrimonial (noyau de biodiversité) ». Les élus devront se prononcer sur son maintien ou non, au vu de l'estimation de la pérennité des exploitants et de la réelle volonté des élus de résister aux pressions foncières des propriétaires.

7- SYTRAL avis du 4 mars 2010 : demande que les intentions de lignes ne soient pas trop précises..

Le comité du SYTRAL, comme d'habitude, n'émet aucune opinion ni suggestion.

8 – Centre Régional de la Propriété Forestière (Privée) Rhône-Alpes : rappelle que la forêt doit être gérée.

Remarque sans doute générée par la crainte de volonté du SEPAL d'ouvrir les espaces naturels au public.

9- INAO AOC des Coteaux du Lyonnais et des Rigottes de Condrieu : Avis défavorable en l'absence d'évocation des AOC dans le projet de SCOT.

Sans doute à mettre en rapport avec les imprécisions du COL et du CFAL sud

10- Commission Locale de l'Eau (CLE) avis du 30 mars 2010 : demande la rectification de textes et note le manque de précision de mise en valeur des marais de l'Ozon.

L'avis ne mentionne pas les réserves formulées par le CAEL lors de la délibération de la CLE, notamment sur l'incohérence entre la zone économique portée sur le Montout et les objectifs de protection du V vert nord sur l'ensemble du périmètre de l'ENS avec les liaisons vertes et besoins de corridors vers Miribel-Jonage.

11- Grand Lyon avis du 22 mars 2010 : Avis favorable avec réserves : sur la zone Hôpitaux Sud, la Communauté urbaine demande de nuancer l'écriture relative à la condition de "préservation de l'essentiel des espaces boisés" pour ne pas compromettre la faisabilité de son développement potentiel et propose la rédaction suivante : "La prise en compte, dans le plan d'aménagement, des qualités paysagères du site liées à la présence de boisements", - concernant les treize sites de coupures vertes délimités, la Communauté urbaine demande, dans la mesure où ces limites sont destinées à être opposables au PLU, dans un rapport de conformité, qu'elles soient définies et cartographiées de la manière la plus précise dans le SCOT, afin qu'aucune contestation sur ces limites ne soit possible au moment de leur report au PLU. Dans ce sens, il est demandé au SEPAL de reporter ces limites sur un fond de plan cadastral.

La notion de « rapport de conformité » paraît aller au-delà de ce que prévoient les textes qui se limitent à la notion de compatibilité.

12- Communauté de Communes des Pays de l'Ozon avis du 29 mars 2010 : avis défavorable aux motifs du choix de tracé du CFAL et renforcement de SIBELIN. Par ailleurs, la CCPO :

- conteste l'affirmation du SEPAL selon laquelle le programme local de l'habitat (PLH) des Pays de l'Ozon serait destiné à freiner l'accueil de nouveaux habitants,
- veut soustraire des terrains des « coupures vertes de Corbas-Val d'Ozon »,

La plus grande partie de ces terrains et ceux adjacents ont fait l'objet d'acquisition par la SAFER, puis de déboisement, dessouchage, remise en état... avant la rétrocession à plusieurs exploitants. Il est vrai que le mitage au long de la RD 148 (route de Corbas) et l'empiètement illégal de la zone industrielle sur la zone naturelle coté Est, sur la RD149 (route d'Heyrieux), rendent de moins en moins lisible cette coupure verte. Ce sera encore moins lisible si la coupure est réduite en l'amputant des terrains comme demandé par la CCPO.

- Veut garder les terrains « les savouges » (???) sur Communay en zone à urbaniser,
- Demande que le hameau des Pins soit identifié dans le document,
- Veut mettre en zone à urbaniser l'Est de l'échangeur A47/A7/A46 sur Ternay/chasse sur Rhône, dans le nœud autoroutier.

Le CAEL attire l'attention sur l'urbanisation dans ce secteur qui a déjà fortement approché, sinon empiété, les périmètres de protection des captages de Chasse sur Rhône et rappelle que les champs captants sont déjà pollués par des déchets industriels.

13- Communauté de communes de Condrieu avis du 30 mars 2010 : avis défavorable aux motifs du tracé du CFAL et non prise en compte de la rive droite du Rhône.

14- Communauté de communes de la vallée du Garon (auparavant dans le périmètre du SDAL) avis du 25 mars : Avis favorable. La CCVG justifie son existence indépendante du SCOT du SEPAL tout en étant d'accord avec l'ensemble des points traités.

Si tout est aussi harmonieux, pourquoi avoir voulu quitter le SCOT du SEPAL au moment des choix de périmètres ?? Aucune justification réelle n'est donnée.

15- Communauté de communes des Vallons du Lyonnais avis du 25 mars 2010 : avis favorable.

16- Communauté de Communes Pays de l'Arbresle avis du 6 avril 2010 : avis favorable.

17- Communauté de communes Pays Mornantais avis du 9 avril 2010 : n'est pas favorable avec l'ouverture des espaces agricoles au public et émet des réserves sur l'A 45, l'A450 et le COL.

18- Communauté de communes Collines Nord-Dauphiné avis du 12 avril 2010 : avis favorable mais attention portée sur l'évolution du secteur logistique.

19- Commune de Chaponnay avis du 25 mars 2010 : avis défavorable par rapport au CFAL.

20- Commune de Toussieu avis du 31 mars 2010 : dit que la DTA n'a rien précisé sur le CFAL et conteste la demande du Préfet prise en considération dans le SCOT du fuseau d'étude de la partie sud du CFAL.

21- Commune de Saint Pierre de Chandieu avis du 1^{er} avril 2010 : avis défavorable pour 4 motifs :

- CFAL (nuisances et risques)
- Secteur « Portes du Dauphiné » sans « infrastructures routières adaptées »
- Le ratio de logements à construire inscrit dans le DOG serait susceptible de porter atteinte au caractère rural de la commune et impacter les besoins en équipements collectifs
- Le schéma des carrières trop restrictif risque de nuire au maintien des entreprises existantes.

22- Commune de Lissieu – lettre du Maire 25 mars 2010 : commune extérieure au périmètre à qui le SEPAL a exposé le SCOT le 4 février 2010 et indiqué les possibilités d'intégrer le SEPAL. Avis favorable au projet de SCOT.

23- Commune de Brignais- lettre du Maire 2 avril 2010 : en complément de l'avis de la CCVG, note que :

- Risque inondation du Garon est plus large que celui indiqué au projet de SCOT,
- Le tracé du prolongement de l'A45 au niveau des 7 chemins ne correspond pas au périmètre d'études,
- Manque de précisions sur 3 sites d'extension de moins de 10ha (???) ,
- Accord sur le pont sur le Rhône en prolongement de l'A45,
- Accord sur le prolongement de la ligne B du métro jusqu'aux hôpitaux puis ligne de TC,
- Souhaite participer à l'élaboration d'un plan de référence pour assurer la cohérence des politiques publiques d'aménagement.

24- SCOT Sud Loire lettre non datée, non signée, approuve le projet de SCOT du SEPAL.

25- SCOT Rives du Rhône Avis du 16 mars 2010 : accord sur objectifs SCOT mais demande RDV pour un vrai partenariat et chantiers à mener ensemble, notamment le projet de pont sur le Rhône pour le CFAL.

26- SCOT Nord-Isère Avis du 22 mars 2010 : Demande de développement formation et université sur Nord-Isère pour limiter les déplacements, évoque la plate-forme multimodale sur Grenay qui entraînerait des sites logistiques dans la plaine d'Heyrieux.

27- SCOT Beaujolais : a adopté une limitation à 300 m² des commerces dans la plaine des Chères, pense que la zone de loisirs nautiques Anse-Bordelan viendra seconder le parc Miribel-Jonage mais ne prévoit pas la poursuite de l'aménagement des bords de Saône (liaison bleue) prévue par le SEPAL jusqu'à Neuville sur Saône.

28- SCOT de la Dombes avis syndicat non daté non signé : accord global mais demande qu'il n'y ait pas de superposition d'une liaison verte pénétrant dans la Dombes sur la ZAC de Mionnay, demande que la flèche soit déplacée vers l'Est de la voie ferrée, ou supprimée.

29- Syndicat de l'Ouest lyonnais avis du 9 avril 2010 : souhaite garder des coupures entre les « taches » urbaines et ne veut pas de tourisme de masse dans les ENS de Malval, notamment, et s'exprime contre le COL.

30- Syndicat mixte des Boucles du Rhône (Crémieu) avis du 9 avril 2010 : demande coopération avec le SEPAL.

31- SCOT Val de Saône-Dombes avis du 6 avril : demande que le SEPAL prenne en considération la ZA Massieux-Genay-Civrieux (DOG page 32), conteste que la ZA Civrieux serait incohérente avec la préservation du Franc-lyonnais-Dombes, qu'il s'agit d'un « coup parti », que par ailleurs le syndicat a saisi la CNAC contre la relocalisation du Leclerc à Genay (6000m²) + 26400 m² d'autres commerces et parkings (4.8ha pour 1680 places), un ensemble de 18,5ha pour partie en zone inondable et autre partie dans le périmètre de protection de puits de captage du sud-ouest du département de l'Ain, avec une station d'essence au plus proche du puits de « Port Masson »....

25 mai 2010 - Document annexé à l'avis du CAEL