



AÉROPORTS de LYON

# CHARTRE DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

**Entre :**  
**La CC La Côtière,**  
**La CC des Collines de Nord Dauphiné,**  
**La CC de l'Isle Crémieu,**  
**La CC de l'Est lyonnais,**  
**Le gestionnaire de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry,**  
**la société Aéroports de Lyon.**

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Introduction sur la coopération économique et sociale</b>	<b>p.3</b>
<b>2</b>	<b>Transports</b>	<b>p.4</b>
<b>3</b>	<b>Développement économique</b>	<b>p.7</b>
<b>4</b>	<b>Emploi et formation</b>	<b>p.9</b>
<b>5</b>	<b>Agriculture, environnement</b>	<b>p.10</b>
<b>6</b>	<b>Tourisme</b>	<b>p.10</b>
<b>7</b>	<b>Gouvernance</b>	<b>p.11</b>
	<b>ANNEXES</b>	<b>p.12</b>
	<b>Annexe 1a</b>	<b>p.13</b>
	<b>Annexe 1b</b>	<b>p.16</b>
	<b>Annexe 2</b>	<b>p.17</b>
	<b>Annexe 3</b>	<b>p.18</b>
	<b>Annexe 4</b>	<b>p.19</b>
	<b>Annexe 5</b>	<b>p.20</b>

# 1

## Introduction

Réunis en comité de Pilotage le 15 octobre 2015, les Présidents des communautés de communes riveraines de la plateforme aéroportuaire ainsi que les représentants des Aéroports de Lyon, ont formalisé la deuxième édition de la « **charte de coopération économique et sociale** ».

Cette initiative est le fruit d'un travail commun en faveur du territoire initié il y a vingt ans. Il fait suite à une première charte signée en 2011

### ↳ Objectifs de la Charte

Cette charte de coopération a pour objectif de :

- **formaliser et pérenniser** les actions engagées en matière de coopération économique et sociale, ,
- **faciliter les échanges d'informations** entre les partenaires et créer des synergies nouvelles,
- **témoigner d'une ambition commune** du développement économique et social de ce territoire.

### ↳ Signataires de la charte

Les communautés de communes de la Côtière à Montluel, des Collines de Nord Dauphiné, de l'Isle Crémieu, de l'Est lyonnais et la société des Aéroports de Lyon.

Ces **4 communautés de communes** regroupent à elles seules **18 zones d'activités et plus de 180 000 habitants.**

La plateforme aéroportuaire regroupe, compte, quant à elle, **200 entreprises et 5 300 emplois.**

### ↳ Cinq thématiques traitées

Cette charte préconise le développement d'actions communes dans les domaines suivants :

- **Transports** (desserte en transports en commun, modes doux, inter-modalité, développement de la gare TGV, CAREX).
- **Développement économique** (développement des zones d'activités, disponibilités foncières, offre commerciale).
- **Emploi et formation** (recrutement, employabilité, ..)
- **Agriculture, environnement et tourisme.**

### ↘ Dessertes en transport en commun

#### Action 1

Chaque année, lors du Comité de suivi de septembre, le planning prévisionnel pour l'année suivante sera établi afin d'identifier les opportunités de communication auprès des utilisateurs. Les supports (papier, sites internet, ..) d'Aéroports de Lyon et des communautés de Communes seront mobilisés pour communiquer sur les dessertes en transport en commun (ligne TCL 29 et 30 et lignes Transisère 1950 (Bourgoin-Jallieu), 1980 (St Romain de Janionas/Meyzieu via Villette d'Anton, Chavanoz et Pusignan) et ligne Express 4 (Crémieu/Meyzieu via Pont de Cheruy et Pusignan). Le même exercice sera réalisé pour les opérations de promotion sur le terrain.

- Porteurs : tous
- Echéance : récurrente, comité de suivi de septembre.
- Indicateur de réussite : deux communications par communauté de communes et une opération terrain

### ↘ Développement du trafic de la gare TGV

#### Action 2

Lors du Comité de suivi de septembre, la campagne de lobbying auprès des acteurs publics pour l'année suivante sera arrêtée afin de promouvoir :

- auprès du Grand Sytral, les liaisons de l'offre péri-urbaine dans la révision du PDU.
- auprès des autorités organisatrices des transports, des correspondances efficaces et l'aménagement de points d'arrêt pour offrir une alternative à la voiture individuelle.
- à l'occasion de l'application de la loi « Notre », le développement et l'amélioration de l'offre et du temps de transport de la ligne 1950 (Bourgoin, La Verpillière, Saint-Quentin Fallavier, Isle d'Abeau et LYS).
- une étude de faisabilité d'une liaison Nord-Sud entre la Côtière et l'aéroport.

- Porteurs : tous
- Echéance : récurrente, comité de suivi de septembre.
- Indicateur de réussite : Maintien des lignes et fréquences.  
Livraison en 2016 de l'étude de faisabilité d'une liaison Nord-Sud entre la Côtière et l'aéroport.

### ↘ Modes doux

#### Action 3

La CCEL étudiera, en concertation avec les Communes concernées, la réalisation d'un axe cyclable le long de la RD 29 (entre Genas, l'aéroport et Colombier Saugnieu). Ce projet s'articulera avec les autres actions engagées en matière de mobilité et pour renforcer les modes doux sur le territoire, en particulier les différents PDIE existants et en cours de déploiement. Pour le franchissement de l'A432, le Conseil Départemental sera sollicité.

- Porteurs : CCEL
- Echéance : 2016-2019 suivant la programmation budgétaire de la CCEL.
- Indicateur de réussite : livraison d'ici 2020 des voies.

**Action 4** Les communautés de communes étudieront la faisabilité du déploiement de stations vélos libre-service dans les communes riveraines afin de compléter le dispositif de la plateforme aéroportuaire et de parking relais pour le co-voiturage.

- Porteurs : C Communes
- Echéance : 2017
- Indicateur de réussite : réalisation des études.

**Action 5** L'aéroport s'engage, dans le cadre de son plan de déplacements entreprise, à mettre à disposition des salariés des entreprises du site des vélos et de les inciter à utiliser les cheminements modes doux des communautés de communes grâce à la diffusion d'une information régulière et la pose d'une signalétique appropriée.

- Porteurs : ADL
- Echéance : récurrente
- Indicateur de réussite : développement de l'utilisation du vélo XX

**Action 6** Les communautés de communes s'engagent à établir le lien avec ses partenaires pour l'emploi afin de promouvoir le co-voiturage, les transports en commun et le vélo pour l'accès à la plateforme des salariés.

- Porteurs : les communautés de communes
- Echéance : Récurrente, comité de suivi de septembre.
- Indicateur de réussite :

## Développement de la gare TGV

La gare TGV a dépassé le million de passagers en 2014 avec une progression de + 25 %/ en 2013 grâce à l'offre Ouigo. En 10 ans, le taux de croissance annuel moyen est de + 14 %. Le groupe SNCF s'intéresse davantage au potentiel de la gare et de nouveaux services ont été financés par Gares & Connexions : salle d'attente, rénovation des escalators et toilettes, parvis et fin 2015, ouverture d'un commerce au centre du hall.

Une meilleure desserte en transport en commun permettra aux habitants du territoire de bénéficier pleinement de l'offre TGV et Ouigo. La clientèle de la gare TGV de Lyon-Saint Exupéry est pour plus de 70% constituée de riverains (visiteurs et voyageurs).

Cette infrastructure est la gare du grand Est Lyonnais, de la côtière et du nord-Isère. Mais sa desserte en transports en commun doit être améliorée et l'offre TGV / Ouigo mérite d'être mieux valorisée.

Les signataires de la charte s'engagent à mettre en œuvre un programme annuel :

- de lobbying en faveur de la desserte en transport en commun de la gare TGV auprès Syndicat Mixte des Transports, du Grand Sytral, du Département de l'Isère et de la Région Rhône-Alpes.
- d'information concernant l'offre de la gare dans les bulletins municipaux, les sites web, dans les mairies avec mise à jour tous les ans.

- Porteurs : tous
- Echéance : Récurrente, comité de suivi de septembre pour l'année suivante.
- Indicateur de réussite :

**Action 8** Les signataires de la charte s'engagent à :

- affirmer le rôle de la gare comme une des trois gares de l'agglomération ;
- défendre le développement de l'offre ferroviaire ;
- Etre un relais auprès de la SNCF pour défendre le renforcement des dessertes vers le sud et vers le Nord (notamment Dijon).

- Porteurs : tous
- Echéance : Récurrente, comité de pilotage de septembre.
- Indicateur de réussite :

### **Projet Carex (Cargo Rail Express)**

Les signataires s'engagent à soutenir le projet CAREX, labellisé Grenelle de l'environnement, qui sera un outil créateur d'emplois et de valorisation du territoire.

**Action 9** La CCEL et la Capi sont membres de Lyon CAREX. L'association proposera aux communautés de communes non membres de participer sans voie délibérative aux assemblées générales et de recevoir les informations sur l'évolution du projet. En contrepartie, les communautés de communes seront relais d'information du projet auprès des entreprises cibles à travers, notamment, les sites internet.

- Porteurs : ADL vis-à-vis de l'association Lyon Carex.
- Echéance : Récurrente et 2016 pour la participation au Conseil d'administration
- Indicateur de réussite : intégration sans voie délibérative aux assemblées générales des communautés de communes concernées.

Le territoire riverain de l'aéroport est situé à la croisée du Rhône, de l'Ain et de l'Isère. Malgré la présence de zones d'activités, commerciales et logistiques importantes, sa visibilité économique demande à être renforcée vis-à-vis des investisseurs intéressés par la qualité de ses dessertes autoroutières, ferrées et aériennes et sa proximité avec métropole lyonnaise.

Par ailleurs, dans un domaine aussi concurrentiel que l'immobilier d'entreprise, il est nécessaire d'apporter des réponses rapides et pertinentes aux prospects en recherche de foncier et d'éviter les concurrences entre nos territoires. A cette fin, les outils existants demandent à être renforcés.

### ▾ Le développement dans les zones d'activités de parcs de stationnement privés, destinés aux usagers de l'aéroport LYON Saint-Exupéry

#### Action 10 Veiller au respect des orientations et au respect des procédures et règlements.

Dans le respect de la DTA (directive territoriale d'aménagement) et des SCOT (schéma de cohérence territoriale), les présidents des communautés de communes s'engagent à intervenir en soutien des actions de l'aéroport auprès des interlocuteurs concernés afin que les orientations des documents d'urbanisme réaffirment les fonctions économiques de chacun. Il s'agit notamment de la nécessité de l'implantation des stationnements des clients aéroportuaires sur la plateforme pour des raisons de cohérence territoriale et de consommation durable de l'espace dans les zones d'activités et artisanales du territoire (annexe 1b).

Par ailleurs, ils s'engagent à diffuser aux communes l'annexe 1a relative au respect des procédures et règlements qui relèvent de leur pouvoir de police.

- Porteurs : Les communautés de communes vis-à-vis des Présidents des Scot et des Maires.
- Echéance : permanente, comité de suivi d'avril.
- Indicateur de réussite : la prise en compte de la problématique des parcs de stationnement des clients de l'aéroport dans les documents d'urbanisme.

#### Action 11 Accompagner le développement de l'aéroport tel que tracé dans le schéma de composition générale (SCG).

L'Etat et les Aéroports de Lyon ont mené une concertation avec le territoire sur le schéma de composition générale de développement de la plateforme. A l'issue de cette démarche, les principes suivants ont été actés : optimisation des infrastructures à l'Est, économie dans la consommation d'espace et préservation du monde agricole, qualité urbaine des futures réalisations, ..

Dans la poursuite de cette démarche, chaque année à l'occasion du comité de pilotage, Aéroports de Lyon informera les Présidents sur ses projets en cours et à venir. Les Présidents inciteront les communes et les Présidents des Scot à traduire le schéma de composition générale dans les PLU et documents d'orientation.

- Porteurs : Les communautés de Communes vis-à-vis des Présidents des Scot et des Maires, Aéroports de Lyon.
- Echéance : permanente, comité de pilotage.
- Indicateur de réussite : l'organisation, une fois tous les deux ans, d'une séance de concertation sur la traduction concrète des objectifs du schéma de composition générale.

## Offre immobilière et foncière

**Action 12** Organiser, une fois par an, un forum avec les élus et les acteurs du développement économique, utilisateurs et investisseurs, afin de valoriser le potentiel du territoire.

- Porteurs : Tous, organisation tournante suivant un calendrier à fixer en comité de pilotage. Calendrier fixé en comité de suivi d'avril.
- Echéance : première édition 2016.
- Indicateur de réussite : respect de la régularité des rencontres.

**Action 13** Poursuivre la coopération économique à partir d'un outil commun sur les disponibilités des zones d'activités et leur destination afin de répondre rapidement aux demandes des investisseurs et utilisateurs. Les communautés de communes pourront associer les services de l'aéroport dans leurs réflexions sur leurs projets d'aménagement et de requalification de zones d'activités dans l'environnement de la plateforme.

- Porteurs : Outil de mise en commun des disponibilités foncières et locatives développé par Aéroports de Lyon sur proposition de la CCIC.
- Echéance : récurrente, mise à jour à chaque comité de suivi.
- Indicateur de réussite : périodicité de mise à jour respectée.

## Commerces et services

L'attractivité économique d'un territoire se mesure aussi par la qualité de l'offre de services aux entreprises. Il s'agit bien entendu de l'offre de transport, la restauration, l'hôtellerie, les centres d'affaires, etc. Il est nécessaire de développer une communication commune sur ces services.

**Action 14** Mieux faire connaître aux entreprises du territoire l'offre aérienne et les services que propose l'aéroport Lyon-Saint Exupéry. Il s'agit de s'associer, en lien avec les communautés de communes, aux événementiels organisés par les « clubs d'entreprises » du territoire.

- Porteurs : Aéroports de Lyon avec support les communautés de communes
- Echéance : récurrente, point d'étape à chaque comité de suivi.
- Indicateur de réussite : Une intervention par an des Aéroports dans chacune des communautés de communes.

**Action 15** Editer un document de promotion sur les services (restauration, hôtellerie, centres d'affaires) etc.

- Porteurs : Aéroports de Lyon finance la réalisation et la maquette – les communautés de communes financent l'impression au prorata de leurs besoins (CF en annexe 2 le budget prévisionnel).
- Echéance : 2016 pour l'identification des besoins et 2017 pour l'édition.
- Indicateur de réussite : livraison du guide et diffusion en 1.500 exemplaires (500 l'aéroport et 200 par communauté de communes).



# 4

## Emploi et formation

Les actions en faveur de l'emploi sont les plus anciennes et les plus abouties (Satoemplois). Nous souhaitons traiter les derniers freins au recrutement des riverains sur la plateforme aéroportuaire : la mobilité (transports en commun) et le niveau en langue anglaise. Par ailleurs, il est aussi nécessaire d'améliorer notre connaissance des besoins en termes d'emplois des entreprises du territoire afin de mieux les anticiper.

### ↳ Connaissance des métiers aéroportuaires

**Action 16** Une fois par an, l'aéroport présentera dans chacun des trois départements, les métiers aéroportuaires à l'occasion de la « semaine des métiers ».

- Porteurs : ADL pour l'animation et la communication. Les communautés de Communes d'accueil pour la salle et les moyens logistiques (CF fiche projet en annexe 3).
- Échéance : récurrente, calendrier fixé en comité de suivi d'avril.
- Indicateur de réussite : respect de la régularité des rencontres.

### ↳ Employabilité des populations riveraines

**Action 17** Aéroport de Lyon contactera dans chacun des trois départements, les associations d'insertion afin de les mobiliser sur les dispositifs d'auto partage et de co-voiturage.

- Porteurs : Satoemplois
- Échéance : 2018
- Indicateur de réussite : déploiement du service sur au moins deux départements.

**Action 18** Aéroport de Lyon sollicitera des financements publics avec l'aide des acteurs signataires de la charte afin de financer des formations permettant d'augmenter l'employabilité des riverains sur le site aéroportuaire.

- Porteurs : Satoemplois
- Échéance : 2018
- Indicateur de réussite : mobilisation de financements de la Région Rhône-Alpes Auvergne.

**Action 19** Aéroport de Lyon définira des modules de conversation en anglais professionnel afin d'augmenter l'employabilité des populations riveraines. La création des ateliers d'anglais et les sessions sur la plateforme sont financés par ADL. Les sessions sur le territoire seront financées par la communauté de communes organisatrice (CF en annexe la fiche projet 4).

- Porteurs : Satoemplois pour la conception des modules et la gestion du calendrier. Les communautés de communes ou les communes assureront le financement sur leur territoire
- Échéance : récurrente, un point à chaque comité de suivi.
- Indicateur de réussite : mobilisation de financements de la Région Rhône-Alpes Auvergne.

## Offre immobilière et foncière

**Action 20** Construire avec Pôle emploi une photographie de l'emploi (offre demande) sur le territoire et une analyse de l'origine géographique des salariés de la plateforme aéroportuaire.

- Porteurs : Satoemplois, Pôle emploi.
- Echéance : 2017
- Indicateur de réussite : livraison des analyses.

# 5

## Agriculture, environnement

Les actions en faveur de l'emploi sont les plus anciennes et les plus abouties (Satoemplois). Nous souhaitons traiter les derniers freins au recrutement des riverains sur la plateforme aéroportuaire : la mobilité (transports en commun) et le niveau en langue anglaise. Par ailleurs, il est aussi nécessaire d'améliorer notre connaissance des besoins en termes d'emplois des entreprises du territoire afin de mieux les anticiper.

## Environnement, agriculture

**Action 21** Echanger sur nos démarches environnementales notamment sur la question de la préservation des espèces protégées et la préservation de l'agriculture comme c'est déjà le cas avec le plan de protection de l'œdicnème criard.

- Porteurs : tous
- Echéance : récurrente, comité de suivi d'avril.
- Indicateur de réussite : développer des approches de mutualisation des compensations suivants la pression administrative.

# 6

## Tourisme

**Action 22** Dans le guide de promotion des services (actions 15), un chapitre sera consacré à la présentation de l'offre touristique du territoire : visites touristique sur une journée ou une demi-journée, transport, restauration, activités sportives.

Les communautés de communes qui souhaitent promouvoir leur potentiel touristique pourront également réfléchir à une offre commune et pourront faire appel à un prestataire pour les aider à élaborer une offre et surtout à la commercialiser.

- Porteurs : Cf action 15 + les communautés de communes intéressées.
- Echéance : livraison du guide en 2016.
- Indicateur de réussite : création d'une offre « clé en main » et son intégration dans le guide.

**Action 23**

Mettre en valeur le tourisme de proximité : plusieurs communautés de communes possèdent un patrimoine à valoriser : cité médiévale de Crémieu, site de Larina, les grottes de la Balme, sites archéologiques, ViaRhona (à venir), petit patrimoine, sentiers de randonnées...

Cette offre sera présente sur les supports suivants :

- Les intercommunalités demandent le soutien de l'Aéroport pour appuyer leur demande auprès du CRT (Comité Régional de Tourisme) pour avoir la possibilité de présenter leurs plaquettes dans l' « Espace Welcome » à l'aéroport.
- Communiquer sur le magazine Fly on : les communautés de communes souhaitent étudier la possibilité d'acheter des espaces publicitaire sur le magazine Fly'on, en fonction du coût de ces espaces et de la possibilité de bénéficier d'un tarif préférentiel par rapport à la charte signée avec l'Aéroport.
- L'aéroport étudiera la possibilité de créer un lien sur le site Internet de l'Aéroport ou des messages flash qui font la promotion de l'offre touristique de proximité et /ou renvoient vers les pages tourisme des sites Internet des communautés de communes.

→ Porteurs :	Les communautés de communes intéressées et l'aéroport de Lyon
→ Echéance :	2016 pour la réflexion et réalisation des actions 2017/2018
→ Indicateur de réussite :	présence de l'offre sur l'espace Welcome et au moins 4 apparitions annuelle sur les médias des Aéroports de Lyon.

# 7

## Gouvernance

Deux fois par an, le comité de suivi de la charte, composé des collaborateurs des communautés de Communes et ceux d'Aéroports de Lyon se réuniront afin de suivre le déroulement des actions (Avril, septembre).

Une fois par an, en novembre, le Comité de pilotage composé des Présidents et représentants des communautés de communes et de la Direction des Aéroports, se réunira avec, comme ordre du jour :

- Un point d'avancement des actions de la Charte avec des indicateurs de suivi
- Un point d'étape sur le schéma de composition générale de l'aéroport
- Une présentation des principaux projets en cours et à venir sur le territoire.

# Annexes

---

**Annexe 1a :** Note relative aux dispositions réglementaires que doivent respecter les exploitants de parkings.

---

**Annexe 1b :** Suggestion de rédaction pour les PLU pour une répartition maîtrisée des parkings aéroports.

---

**Annexe 2 :** Fiche projet guide séminaire, restauration, hôtellerie.

---

**Annexe 3 :** Fiche projet semaine des métiers

---

**Annexe 4 :** Fiche projet ateliers d'anglais

---

**Annexe 5 :** Calendrier

---

# ANNEXE 1a

## Note relative aux dispositions réglementaires que doivent respecter les exploitants de parkings

La floraison de parcs de stationnement privés, au sein du territoire, s'est accélérée depuis 2014. Leur capacité totale est évaluée mi-2015 à environ 4 000 places dans l'environnement de l'aéroport. Ce phénomène pose plusieurs problèmes, communs à la CCEL et ADL, notamment :

- Une dévalorisation de l'image des zones d'activités à proximité de l'aéroport,
- Une perte de retombées fiscales ; les parcelles concernées n'accueillant pas de surfaces bâties,
- Une situation de concurrence avec les équipements implantés au sein de la plateforme aéroportuaire, préjudiciable au financement d'investissements de développement par ADL.

La présente note rappelle les réglementations applicables (urbanisme, ERP...) et propose des dispositions pouvant être intégrées dans les règlements des PLU des communes concernées, pour restreindre l'implantation de ces activités.

### I. Le Code de l'urbanisme et les documents locaux:

**Rappel sur la nature de l'activité :** *Les parcs de stationnement privés constituent des aires de stationnement ouvertes au public (Cf Assemblée Nationale / Questions écrites n° 36703 du 17/12/2013 et N° 73741 du 31/01/2006). En effet, une aire de stationnement est « considérée ouverte au public dans la mesure où tout un chacun peut y accéder et pas seulement des personnes déterminées ». L'aire de stationnement doit être distinguée du dépôt de véhicules. Ce dernier sera plus assimilé à du stockage, le plus souvent gratuit, qu'à du stationnement. C'est le cas par exemple des dépôts de véhicules neufs, d'occasion ou hors d'usage près d'un garage en vue de leur réparation ou de leur vente ou encore des aires de stockage, d'exposition, de vente de caravanes, de véhicules ou de bateaux. Les parkings sont donc des aires de stationnement et non des dépôts de véhicules.*

**Le respect des règles d'urbanisme s'analyse à deux niveaux :**

- L'activité d'aire de stationnement est-elle conforme au règlement attaché au zonage d'urbanisme ?
- La création de l'équipement a-t-elle été réalisée conformément à la procédure requise ?

#### 1-L'application des dispositions réglementaires du PLU :

La vigilance des collectivités doit tout d'abord s'exercer sur la création de parkings dans des zones (A ou N) dans lesquelles cette activité est formellement prohibée.

Dans les zonages de type « U », les communes peuvent interdire la création d'aires de stationnement ouvertes au public, les dépôts de véhicules ainsi que les constructions à usage de commerce dans ces secteurs, principalement dans les zones d'activités (ZA). Ces restrictions ne sont pas aisées à mettre puisqu'elles peuvent bloquer des projets tels que la création d'un parking public ou encore l'implantation de commerces autres que l'activité de « gardiennage de véhicules » puisqu'il n'est pas possible d'établir des discriminations au sein d'une même destination. Il est également envisageable pour les futures opérations (lotissement, ZAC), d'intégrer dans le règlement ou le cahier des charges, des prescriptions et restrictions. Peuvent ainsi être interdits les stationnements ne relevant pas des besoins liés à l'activité des constructions c'est-à-dire autres que les véhicules de livraison et de service d'une part et véhicules du personnel et de la clientèle d'autre part, ou encore les parcs de stationnement privés ouverts au public (susceptibles de contenir au moins 10 unités et pour autant que ces opérations ne comportent pas de constructions ou d'ouvrages soumis à permis de construire).

Ces dispositions ne seront utilisables que pour des projets issus de lotissement ou ZAC en cours de validité. En effet, le règlement d'un lotissement est caduc au terme d'un délai de 10 ans (calculé à partir de l'autorisation de « lotir »). En ce qui concerne les projets de construction situés dans une ZAC, une copie des dispositions du cahier des charges de cession de terrain est demandée dans le cadre de l'instruction d'un permis de construire. A travers ce cahier des charges, annexé aux contrats de cession de terrains à l'intérieur de la zone, l'aménageur peut imposer des prescriptions particulières (techniques, urbanistiques ou architecturales) aux acquéreurs. Le cahier des charges doit a minima respecter les restrictions d'usage et les dispositions du PLU. Il n'a vocation qu'à les préciser ou à les rendre plus contraignantes. Les prescriptions sont imposées pour la durée de réalisation de la zone.

## 2- Les procédures régissant l'aménagement d'aires de stationnement

### 2.1 - La déclaration préalable :

Une déclaration préalable est exigée pour la création d'aires de stationnement ouvertes au public et susceptibles de contenir entre 10 et 49 unités (seuils applicables aux parkings - Assemblée Nationale / Question écrite n° 82277 du 16/11/2010).

Elle est également nécessaire, dans le cas d'un changement de destination d'un local sans modification des structures porteuses ou de la façade du bâtiment (exemple : bureaux ou hangar industriel transformés en commerce).

### 2.2 - Le permis d'aménager :

Un permis d'aménager doit être délivré pour la création d'aires de stationnement ouvertes au public et susceptibles de contenir au moins 50 unités.

### 2.3 - Le permis de construire :

Un permis de construire est nécessaire (cas des parkings couverts) :

→ Pour les travaux ayant pour effet la création d'une surface de plancher ou d'emprise au sol supérieure à 20m<sup>2</sup> ou à 40m<sup>2</sup> en cas d'extension en zone U.

→ Pour les travaux ayant pour effet de modifier les structures porteuses ou la façade du bâtiment, lorsque ces travaux s'accompagnent d'un changement de destination.

Il convient donc de s'assurer que les parkings créés ou en voie de création aient bien obtenu les autorisations requises. Chaque projet devra être analysé au cas par cas afin de déterminer le régime applicable. Par ailleurs, en vertu de l'article L. 421-8 du code de l'urbanisme, les travaux dispensés de toute formalité au titre du droit de l'urbanisme doivent néanmoins être conformes aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'utilisation des sols. Ainsi, si les aires de stationnement sont interdites par le règlement de la zone, l'installation ne pourra pas être légalement réalisée.

## II. Le Code de la voirie routière, le Code de la route et les normes spécifiques :

Les parkings privés situés aux abords de l'aéroport peuvent être considérés comme disposant de voies privées ouvertes à la circulation du public, si leur accès n'est pas restreint par un dispositif de fermeture.

Dans cette hypothèse (qui ne se rencontre que rarement), les aires de stationnement devront répondre aux dispositions du Code de la voirie routière (signalétique, écoulement des eaux...) et pourront, à la demande du maître des lieux, être soumises au Code de la route (en ce qui concerne notamment la mise en fourrière : Assemblée Nationale / Question écrite n° 73741 du 31/01/2006).

Elles devront dans tous les cas répondre à certaines normes spécifiques parmi lesquelles :

→ **La norme NF P91-100** : Parcs de stationnement accessibles au public (Règles d'aptitude à la fonction, conception et dimensionnement).

→ **La norme NF P91-120** : Dimensions des constructions- parcs de stationnement à usage privatif (dimensions minimales des emplacements et des voies, marquage au sol, réglementation de l'inclinaison des rampes d'accès...).

## III. Les normes en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite :

L'article L.2213-2 du Code des collectivités territoriales indique que le Maire peut, par arrêté motivé, imposer sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public, des emplacements destinés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. De plus, le décret n° 2006-1658 du 21/12/2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics impose un nombre minimum de 10 places pour personnes à mobilité réduite ou handicapées pour un parking de 150 places. Ces places devront respecter des prescriptions techniques et faire l'objet d'un marquage particulier.

## IV. Les règles en matière d'établissement recevant du public (ERP) :

Les parcs de stationnement couverts sont considérés comme des ERP. Les équipements sont répertoriés selon plusieurs catégories (Arrêté du 01/08/2006 complété par la circulaire interministérielle du 30/11/2007 et ses annexes):

- **Parc de stationnement** : établissement couvert surmonté d'un plancher, d'une toiture, d'une terrasse ou d'une couverture quelle que soit sa nature. Il est destiné au remisage des véhicules à moteur et de leur remorque. Le plancher supérieur ou la terrasse peut aussi être destiné au remisage des véhicules.
- **Parc de stationnement mixte** : parc disposant de niveaux de stationnement superposés en infrastructure ou superstructure.
- **Parc de stationnement largement ventilé** : parc de stationnement à un ou plusieurs niveaux, ouvert en façades et remplissant simultanément certaines conditions spécifiques.

La création, la modification et l'ouverture d'un ERP doivent faire l'objet d'une autorisation du maire, donnée après avis des commissions d'accessibilité et de sécurité (par la délivrance d'un permis de construire si le projet comporte des constructions soumises à permis de construire ou par la délivrance d'une autorisation de travaux). En outre, des contrôles réguliers sont organisés afin de vérifier que l'exploitant de l'ERP respecte la réglementation qui lui est applicable (visites, périodiques ou inopinées, de contrôle). La fermeture de l'établissement par le maire, au titre de son pouvoir de police, peut le cas échéant être envisagée.

## V. Les réglementations en matière de transport de voyageurs :

En matière de transport de voyageurs, il convient de distinguer le transport public de personnes et le transport privé pour compte propre.

Sont réputés privés, les transports :

- **Effectués à titre gratuit.**
- **Exécutés au moyen de véhicules** appartenant à l'organisateur ou pris en location sans conducteur.
- **Servant exclusivement aux besoins de fonctionnement de l'établissement** qui l'organise.

Les liaisons assurées entre les parkings privés et l'aéroport pourraient donc être considérées comme des transports organisés par les entreprises de parking pour leur clientèle. Cependant, l'une des conditions pour que ce régime juridique (qui n'a depuis 2001, plus à être déclaré en Préfecture) soit applicable est la gratuité du transport et de s'assurer que le transport ne constitue pas une prime (la gratuité de transport vers l'aéroport est pas subordonnée à l'achat des prestations de parking).

*Si le transport n'est pas gratuit, il conviendra d'appliquer le régime des transports publics soumis à une réglementation très stricte (inscription au registre départemental des transporteurs routiers de voyageurs, attestation de capacité financière et professionnelle...) décrite par le décret n°85-891 du 16/08/1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes. Le non-respect de ces dispositions est sanctionné administrativement et pénalement.*

# ANNEXE 1b

## Suggestion de rédaction pour les PLU pour une répartition maîtrisée des parkings aéroports.

Dans le PADD du PLU et le rapport de présentation :

*« Conformément aux recommandations formulées par le SEPAL, le développement de la plate-forme de Lyon-Saint Exupéry ne doit pas s'accompagner de la multiplication d'aires ou de parcs de stationnement sans qu'une réflexion approfondie n'ait été préalablement menée sur la zone.*

*Cette réflexion doit notamment permettre un aménagement cohérent des zones d'activités, tout en garantissant une utilisation économe des espaces naturels, de manière à préserver les continuités écologiques et à lutter contre l'artificialisation des sols.*

*Dans l'attente, les aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes sont interdites aux abords de la plate-forme aéroportuaire, en-dehors de quelques secteurs de taille et de capacité limités.*

*De même, le nombre de places de stationnement à réaliser a été plafonné de manière à éviter la création, à l'occasion d'une opération de construction, de places de stationnement surnuméraires qui seraient ensuite mises à la disposition d'autres personnes que les occupants ou utilisateurs de la construction elle-même ».*

Paragraphe à insérer à l'article 1 du règlement de zone (occupations et utilisations du sol interdites) :

*« A moins qu'ils ne permettent à une construction autorisée dans la zone de satisfaire aux exigences en matière de stationnement prescrites à l'article 12, les aires de stationnement ouvertes au public, les dépôts de véhicules et les garages collectifs de caravanes ne sont pas autorisés dans la zone ».*

*Compléter éventuellement l'article 12 relatif aux exigences en matière de stationnement en fixant un plafond à ne pas dépasser (de manière à éviter la création de places surnuméraires qui seraient ultérieurement mises à disposition du public) :*

*« En toute hypothèse, le nombre de places maximales effectivement réalisées ne devra pas excéder 1,5 fois le nombre de places exigibles au titre des dispositions qui précèdent ».*

### **Proposition de mention à intégrer dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCOT :**

#### **PRIVILEGIER UN AMENAGEMENT COHERENT DES PARCS DE STATIONNEMENT AUX ABORDS DE L'AEROPORT LYON-SAINT EXUPERY**

*Le développement de la plate-forme de Lyon-Saint Exupéry ne doit pas s'accompagner de la multiplication d'aires ou de parcs de stationnement sans qu'une réflexion approfondie n'ait été préalablement menée sur la zone.*

*Cette réflexion doit notamment permettre un aménagement cohérent des zones d'activités, tout en garantissant une utilisation économe des espaces naturels, de manière à préserver les continuités écologiques et à lutter contre l'artificialisation des sols.*

*Les plans locaux d'urbanisme pourront identifier, en fonction des besoins préalablement recensés, un ou plusieurs secteurs susceptibles d'accueillir de nouveaux parcs dédiés au stationnement des véhicules des usagers de la plate-forme Lyon Saint-Exupéry, en privilégiant lorsque c'est possible les emprises aéroportuaires actuelles. Ceci afin de limiter les flux de circulation, l'extension de l'urbanisation et le mitage des zones d'activité. Les retombées économiques et fiscales attendues de ces équipements doivent inciter par ailleurs à leur répartition équilibrée sur les territoires des différentes communes concernées.*

*En-dehors des secteurs ainsi identifiés, les documents d'urbanisme locaux devront comporter des dispositions propres à lutter contre le développement non-souhaité d'aires de stationnement ouvertes au public (interdiction des aires de stationnement ouvertes au public sur les secteurs les plus sensibles, définition d'un nombre de places de stationnement maximum afin d'éviter la création de places « surnuméraires » à l'occasion d'une opération de construction).*



# ANNEXE 2

## Fiche Projet Guide 2016 Séminaire, restauration, hôtellerie

**Descriptif :**

Document format A5 d'une cinquantaine de pages

**Objectifs :**

Présenter en un seul document les différents services pouvant intéresser une entreprise (restauration, hôtellerie, centres d'affaire) à côté de l'aéroport

**Partenaires :**

Aéroports de Lyon  
Communautés de communes du territoire de l'aéroport

**Calendrier :**

2016 : Réalisation du document  
2017 : Edition du document

**Financement :**

Réalisation de la maquette : Aéroports de Lyon  
Impression en fonction des demandes des communautés de communes du territoire  
Coût 2015 : 1,50 € (HT) /guide (par 200 exemplaires par CC).

# ANNEXE 3

## **Fiche Projet Semaine des métiers** **Semaine de l'information sur les métiers de l'aéroport**

### **Descriptif :**

3 rencontres sur l'Ain, l'Isère et le Rhône sont organisées une fois par an pour répondre à la curiosité des candidats à l'emploi de découvrir des métiers qui pourraient un jour être le leur.

### **Objectifs :**

Inviter le candidat à créer son parcours vers l'emploi.

### **Partenaires :**

Aéroports de Lyon  
Communautés de communes du territoire de l'aéroport

### **Calendrier :**

Tous les ans courant octobre après la semaine de l'emploi

### **Financement :**

Animation et communication : Aéroports de Lyon pour un coût d'environ 10 700 € (trois sessions).

Participation de la communauté de communes : prêt d'une salle (200 places assises), sonorisation, vidéoprojecteur, boissons.

# ANNEXE 4

## Fiche Projet Ateliers d'anglais Modules de conversation en anglais

### **Descriptif :**

Vingt-quatre fois par an, le jeudi de 16h00 à 18h00, un atelier d'anglais est organisé dans les locaux d'un relais emploi.

### **Objectifs :**

Faciliter l'accès aux métiers de l'aéroport par l'acquisition d'une aisance à s'exprimer en anglais.

### **Partenaires :**

Aéroports de Lyon  
Communautés de communes du territoire de l'aéroport  
CCI Nord Isère

### **Calendrier :**

Action permanente

### **Financement :**

Conception, planification des modules : Aéroports de Lyon

Financement des sessions sur l'aéroport : Aéroport de Lyon

Financement et organisation des ateliers sur le territoire : la communauté de communes d'accueil pour un coût prévisionnel par atelier de 160 € (non assujetti à la TVA).

# ANNEXE 5

## Calendrier

### Synoptique de la programmation des actions sur la durée de la charte

2015	2016	2017	2018	2019	2020
Octobre Signature de la charte	Actions : 3, 9, 12	Actions : 4, 15, 17	Actions : 18, 17	Action 3	Bilan

### Synoptique annuel du pilotage de la charte

#### Comité de suivi d'avril :

- Action 10 :** Développement des stationnements hors aéroport
- Action 11 :** Accompagnement du schéma de composition général de l'aéroport
- Action 12 :** Définition du thème du forum sur le développement économique
- Action 13 :** Mise à jour des disponibilités locatives et foncières
- Action 14 :** Opportunité de communication sur l'offre aérienne
- Action 16 :** Calendrier de la semaine des métiers
- Action 19 :** Calendrier des ateliers d'anglais
- Action 21 :** Démarches environnementales communes
- Mai – juin :** Forum sur le développement économique

#### Comité de suivi de septembre :

- Action 1 :** Calendrier des communications sur les dessertes en TC
- Action 2 :** Calendrier des campagnes de lobbying de promotion de l'offre en TC
- Action 6 :** Actions en direction des partenaires pour l'emploi pour promouvoir des transports alternatifs à la voiture individuelle
- Action 7 :** Calendrier des actions de lobbying pour la desserte en TC de la gare TGV
- Action 8 :** Actions de lobbying pour le développement de la gare TGV
- Action 13 :** Mise à jour des disponibilités locatives et foncières
- Action 14 :** Opportunité de communication sur l'offre aérienne
- Action 19 :** Calendrier des ateliers d'anglais

#### Comité de pilotage d'octobre









AÉROPORTS de **LYON**

