



Le 9 juin 2009

1 - Après avoir adopté en séance plénière une délibération en faveur de la révision du PLU sur la commune de Décines pour l'implantation du projet OL Land (un grand stade de 60 000 places, des surfaces commerciales...), le Grand Lyon a fait procéder à l'enquête publique relative à cette révision en mai et juin 2008.

Le 11 juillet 2008, le commissaire enquêteur a donné un avis défavorable à la révision du PLU et à l'implantation du projet du groupe OL. Il faut dire que celui-ci avait été rédigé en toute hâte pour convenir aux exigences de temps du président de l'OL Groupe, tout juste entré en bourse.

2 - Fin septembre, nous avons assisté, stupéfaits, au revirement du même commissaire enquêteur qui a rendu un nouvel avis, cette fois-ci « favorable sous réserves ». C'est une première dans le droit des communes, du jamais vu ! Un tel revirement est tout simplement indécent. Pourquoi le commissaire enquêteur a-t-il modifié son avis ? Nous attendons toujours des explications.

3 - Entre temps, le premier dossier d'enquête publique initié par le Grand Lyon a été finalement retiré. Il est vrai que ce dossier très incomplet n'aurait pas résisté à un quelconque recours juridique. Une nouvelle enquête débutera dans les tout prochains mois.

4 - Nombre de maires et de conseils municipaux des communes de l'Est lyonnais, en dehors de Décines, sont opposés à l'implantation du Grand stade de l'OL et de toutes les infrastructures commerciales qui l'accompagnent en raison des problèmes de nuisances, d'accessibilité et de desserte qu'elle générerait.

5 - Ce n'est pas tant le projet du groupe OL que nous contestons mais le lieu d'implantation choisi par l'OL et le Grand Lyon. Il sera situé au cœur du V-Vert, zone naturelle de biodiversité, un des derniers poumons verts de l'Est lyonnais, sur lequel nous mettons tout en œuvre pour protéger la faune et la flore.

6 - Ce projet est d'autant plus contestable que des architectes lyonnais ont démontré que la construction d'un grand stade de 62 000 places était réalisable en lieu et place du stade de l'OL actuel, dans le quartier de Gerland à Lyon, et ce sans dénaturer l'architecture de Tony Garnier (bâtiment classé). Ce site est déjà pourvu de toutes les infrastructures nécessaires à la desserte des spectateurs et aux accès au stade, que ce soit en véhicules personnels, en métro... Pourquoi l'OL Groupe souhaite-t-il un autre terrain ? En raison de la surface commerciale que le président de l'OL exige et qui serait nettement insuffisante à Gerland.

C'est pour cette raison évidente que vous êtes appelés à légiférer. Les finances publiques nécessaires serviront avant tout non pas à la construction du stade mais à celle de surfaces commerciales, dont les dividendes seront encaissés par les actionnaires de l'OL Groupe.

7 - L'Est de Lyon est pourvu de nombreuses infrastructures routières dont la Rocade Est qui permet de contourner le centre de l'agglomération lyonnaise et de rejoindre les voies autoroutières du Sud et de l'Est.

Aujourd'hui, la Rocade Est de Lyon, qui longe notamment Chassieu et Décines, est très rapidement surchargée. La circulation est totalement bloquée lors de salons internationaux qui se déroulent à Eurexpo, 3^e parc de convention et d'exposition en France, situé lui aussi sur Chassieu.

En outre, la Rocade Est subit l'affluence en masse des poids lourds qui sont désormais interdits dans le tunnel sous Fourvière.

Elle ne supporterait pas, de nouveau, un afflux important de véhicules (les statistiques démontrent qu'il pourrait avoir jusqu'à 20 000 véhicules supplémentaires en période de matchs et de spectacles).

8 - Quant aux dessertes actuelles des transports en commun, elles sont très nettement insuffisantes et les habitants de l'Est lyonnais sont encore très peu nombreux à les utiliser. Chassieu est à 12 kilomètres du centre de Lyon et il faut plus d'une heure pour l'atteindre en bus et métro, la moitié moins en voiture.

Si des propositions nous sont enfin faites dans le cadre de l'aménagement du stade avec le prolongement du Tram jusqu'à Eurexpo, nous constatons malheureusement que l'offre de transports en commun, proposée par le Grand Lyon, ne correspond en rien à la réalité du nombre de spectateurs attendus les soirs de matchs : elle est nettement inférieure aux besoins réels (les statistiques démontrent, dans ce cas précis, que les rames et la fréquence des tramways telles qu'elles sont envisagées, pour le moment, seront très insuffisantes).

En effet, le Grand Lyon compte transporter 25 000 spectateurs en ralliant les parkings relais et le Tram jusqu'au Grand stade en navettes bus. Sans compter que les parkings relais eux-mêmes ne contiennent et ne contiendront pas le nombre de places de stationnement nécessaires. C'est purement irréaliste et irréalisable !

Aussi, il sonne comme une évidence que les habitants du Grand Lyon utiliseront davantage leur véhicule personnel pour se rendre au stade.

9 - Pour rallier les parkings relais et le Tram au Grand stade, le Grand Lyon a prévu de construire une voie de desserte à la périphérie de notre commune qui ne sera utilisée que pour les soirs de matchs, soit 25 à 30 jours par an. Je vous laisse calculer le coût d'un tel investissement public pour quelques soirs par an.

Autre exemple d'annonce adaptée aux seuls besoins de desserte du Grand stade : l'aménagement de l'échangeur n°7 dont le coût serait de 30 millions d'euros à la charge de l'Etat. Nous demandons depuis plusieurs années l'aménagement de l'échangeur n°9 qui dessert la zone industrielle Mi-Plaine : refus de l'Etat, faute de budget. Qu'en conclure ? Qu'il est plus urgent d'aménager des voies de circulation pour un projet privé utilisé ponctuellement que pour le développement économique et de l'emploi d'une région ?

10 - Comme vous le remarquerez, ce projet est également contraire à la politique de développement durable que les élus portent et développent dans l'Est lyonnais, un secteur qui concentre à lui seul un grand nombre de nuisances de toutes sortes liées à l'activité économique et touristique de la région (des zones industrielles et d'activités importantes dont la 2^e zone industrielle de France, toujours pas desservie en transports en commun performants, soit 22 000 emplois concernés, deux aéroports – Lyon Saint-Exupéry et Lyon-Bron...).

11 - Ce projet est en effet contraire au Grenelle de l'environnement qui a tracé un certain nombre d'objectifs précis que nous souhaitons mettre en œuvre sur nos territoires. Bien plus préoccupant, il ne respecte pas l'Agenda 21 du Grand Lyon, le même Grand Lyon qui développe une politique de protection de l'environnement (Plan de Protection de l'Atmosphère, Plan de Déplacements Urbains, Plan Bruit pour lequel Chassieu est site pilote) et qui, paradoxalement, adopte un tel projet. Comment accepter un projet qui bafoue les règles élémentaires que les élus et communes membres du Grand

Lyon ont adopté en matière d'environnement ? Comment accepter un projet qui anéantisse nos efforts en matière de développement durable ? Comment accepter un tel retour en arrière ?

12 - En ma qualité de Maire de la commune de Chassieu, tenant compte de l'avis unanime du Conseil municipal, qui s'est exprimé par deux fois (l'ancien conseil, avant les élections de mars 2008, et le nouveau conseil issu des urnes de mars dernier) et des habitants de l'Est lyonnais particulièrement inquiets venus nombreux s'exprimer, j'ai affirmé et réaffirmé, avec force et détermination, mon opposition à ce projet comme d'autres maires du Grand Lyon ou en périphérie. Nous ne sommes pas entendus.

13 - L'argument avancé par le Grand Lyon porte sur l'effet « accélérateur » du Grand stade sur le développement de l'Est lyonnais : ce n'est qu'une mascarade, son seul objectif étant de pouvoir qualifier d'intérêt public la construction d'OL Land à Décines ! Quels effets ? De nouvelles nuisances. 200 emplois au mieux seront créés alors même que la 2^e zone industrielle de France qui génère 22 000 emplois n'est pas desservie. Le président de la CCI de Lyon, en personne, demande le prolongement du Tram d'Eurexpo à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry en passant par la zone industrielle. Telle est également notre conception du développement de l'Est lyonnais.

Le Maire,

Alain DARLAY