

ARGUMENTS DU CONSEIL MUNICIPAL DE CHASSIEU DEFAVORABLES A L'IMPLANTATION DU GRAND STADE SUR LE SITE DU MONTOUT A DECINES-CHARPIEU

Fin 2006, soit moins de quatre mois avant l'introduction en bourse d'OL Groupe, le site du Montout est retenu pour accueillir un stade de 60 000 places pour l'Olympique Lyonnais qui en serait propriétaire, le projet étant une opération d'initiative privée.

Pourtant, un certain nombre d'autres sites avaient été envisagés pour la construction du Grand stade. La plupart d'entre eux n'ont pas été retenus en raison de leur surface qui ne permettait pas d'exaucer le souhait d'OL Groupe de construire tout à la fois un stade et un vaste centre commercial à proximité.

C'est donc bien le projet purement commercial d'OL Land qui a conduit au choix du site du Montout qui offre une superficie de plus de 50 hectares et **non les problématiques liées à un équipement sportif d'une telle ampleur (transports, aménagement, environnement, nuisances).**

Le projet porté par l'OL Groupe n'est pas qu'un projet de Grand stade mais bien un projet d'activités commerciales dont le pivot central est « le sport » et sa tête de gondole le Grand stade et dont les conséquences urbanistiques, environnementales, d'accessibilité et financières, restent, quant à elles, largement occultées alors même qu'elles sont essentielles.

Et là, se pose aussi la question du devenir du stade de Gerland et de sa reconversion qui nécessitera inéluctablement de nouvelles dépenses publiques non prises en compte à ce jour.

CHRONOLOGIE

1/ 9 juillet 2007 : le Conseil communautaire du Grand Lyon décide de la mise en révision du PLU de la Communauté urbaine sur le territoire de la commune de Décines-Charpieu.

2/ Du 1^{er} octobre 2007 au 19 décembre 2008 : 1^e concertation préalable.

3/ Du 19 mai 2008 au 25 juin 2008 : 1^e enquête publique.

4/ 10 juillet 2008 : **avis négatif du commissaire enquêteur**

5/ 23 septembre 2008 : **nouvel avis** du commissaire enquêteur **favorable, cette fois-ci, mais sous réserves...** Du jamais vu !

6/ Compte tenu du caractère contradictoire des deux avis, le président du Tribunal Administratif indique au président de la Communauté urbaine de Lyon que, sous réserve d'appréciation jurisprudentielle, **seul le premier avis est à prendre en considération.**

7/ Le premier dossier d'enquête publique est donc retiré.

8/ 28 janvier 2009 : la **Commission Mixte Paritaire rejette l'amendement présenté par Michel Mercier**, sénateur du Rhône, concernant l'ajout d'un article additionnel après l'article **5 ter** du projet de loi relatif à l'Accélération des programmes de construction dont l'objet est de déclarer l'ensemble des stades, des enceintes sportives et de leurs équipements connexes d'intérêt général.

9/ 4 juin 2009 : dans le cadre du projet de loi sur le Développement et la modernisation des services touristiques, le gouvernement rajoute **l'amendement 13 ter**, destiné à permettre aux collectivités locales de financer des équipements sportifs sous couvert de l'intérêt général. Que vient-il faire au cœur de cette loi ?

Or, cet amendement, qui se situe dans la droite ligne de celui du sénateur Mercier déposé le 22 janvier et rejeté par la Commission Mixte Paritaire, a étonnamment été adopté par l'Assemblée nationale. D'évidence, il n'a aucun rapport avec les objectifs du projet de loi relatif au Développement et à la modernisation du tourisme mais autoriserait cependant les collectivités locales à investir au profit d'équipements privés soi-disant au nom de l'intérêt général.

Les collectivités territoriales financeront ainsi ce qui n'est pas rentable, les dessertes, et les actionnaires encaisseront les dividendes ! Belle notion de l'intérêt général !!!

Et ceci a été fait pour répondre aux pressions d'un seul club. Un projet de loi sur le sport professionnel aurait dû être initié dans sa globalité et aurait sans doute permis aux parlementaires d'avoir un débat contradictoire. La loi paraît au JO du 22 juillet 2009.

10/ 6 juillet 2009 : après toutes ces péripéties, le Conseil communautaire du Grand Lyon est appelé à se prononcer sur la révision du PLU sur le territoire de la commune de Décines-Charpieu afin de classer le site du Montout en zone AUIL nécessaire à la réalisation du Grand stade et de ses diverses activités commerciales.

11/ 29 septembre 2009 : le Conseil de communauté du Grand Lyon adopte la délibération relative à la procédure de révision n°1 du PLU sur le territoire de Décines-Charpieu – Nouvelle enquête publique relative au projet d'équipement sportif d'agglomération et d'activités d'accompagnement.

12/ Le 10 décembre 2009, la Cour administrative d'Appel annule la délibération n°2007-4236 en date du 9 juillet 2007 prescrivant la mise en révision du PLU de la Communauté urbaine sur la commune de Décines-Charpieu.

13/ Malgré un avis défavorable du Commissaire enquêteur émis le 10 juillet 2008, malgré une annulation par arrêt du 10 décembre 2009 de la Cour administrative d'Appel de Lyon de la délibération 2007- 4236 de la Communauté urbaine, il est proposé au conseil du 11 janvier 2010 de délibérer à nouveau pour prescrire la mise en révision du PLU.

14/ Du 25 janvier au 16 avril : nouvelle concertation sur la révision du PLU sur le secteur du Montout à Décines-Charpieu (réunion publique à Chassieu le 1^{er} mars)

15/ Du 1^{er} mars au 16 avril : concertation préalable sur les opérations d'accessibilité (réunion publique à Chassieu le 31 mars).

16/ Lundi 26 avril : nouvel avis défavorable catégorique émis par les 3 commissaires enquêteurs de la 2^e enquête publique.

17/ Interrogation légitime sur la 3^e enquête publique programmée pour l'automne 2010 : comment les commissaires enquêteurs se prononceront-ils sur un projet qui n'aura évolué en aucun point et qui restera purement le même que celui présenté lors de la 2^e enquête publique ?

**OBSERVATIONS RELATIVES A LA REVISION DU PLU SUR DÉCINES-CHARPIEU
POUR L'IMPLANTATION DU GRAND STADE DE L'OL
ET DES ACTIVITES COMMERCIALES LIEES AU GROUPE OL**

En préambule, je tiens à rappeler que **les maires des communes concernées par ce projet n'ont absolument pas été concertés mais mis devant le fait accompli et ceci concerne aussi le Maire de Décines !**

En effet, nombre d'associations de riverains ou de défense de l'environnement et de citoyens des communes de l'Est lyonnais sont catégoriquement opposés à l'implantation du Grand stade de l'OL sur le site du Montout, et à toutes les infrastructures tant de voirie que commerciales qui l'accompagneront (voir le nombre d'associations regroupées au sein du collectif et le nombre d'avis défavorables émis sur les cahiers des différentes concertations publiques et enquêtes publiques sur les communes de Meyzieu, Chassieu et aussi Décines...).

Les principales raisons ont trait, notamment, aux multiples nuisances qu'engendrerait un tel projet. Et c'est curieusement le projet retenu qui présente la plus mauvaise accessibilité de tous les sites pressentis !

En l'état actuel du projet et des solutions d'accès proposées, le Grand stade au Montout impacterait durablement et négativement l'environnement, tant au niveau du bilan carbone, que de la nappe phréatique, du bruit, de la faune et de la flore, et donc aurait des conséquences désastreuses sur le cadre de vie et la santé des habitants de ce secteur déjà bien impacté par les nuisances induites par la Rocade Est (85 000 véhicules/jour) et l'activité touristique (2 aéroports), économique et industrielle (2^e zone industrielle de France...).

Une lecture attentive du dossier depuis son origine montre bien que ce projet est en total déphasage avec les politiques d'aménagement du territoire de l'agglomération lyonnaise préconisées par le Grand Lyon et ce en lien avec les enjeux auxquels nous sommes confrontés.

La DTA fixe les orientations fondamentales de l'Etat à long terme en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Ces orientations déterminent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages. Elles sont traduites localement, à court et moyen terme, par les SCOT et s'imposent aux PDU et PLU.

Extrait du SCOT de l'AML (Aire de la Métropole Lyonnaise) : « Le SCOT vise à développer une conscience d'agglomération et à renforcer la cohérence des politiques publiques au sein de l'agglomération ;

Les onze SCOT de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire. Cette vision doit être articulée autour d'une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services et connectés efficacement aux transports en commun ».

Il en résulte trois choix fondateurs pour le SCOT comme projet d'agglomération à long terme :

- le choix du développement,
- le choix de faire de l'environnement un facteur de développement,
- le choix de la solidarité.

Ces trois choix donnent au SCOT son sens, sa valeur et sa singularité. Ils sont pensés comme complémentaires et s'inscrivent dans l'objectif de durabilité, assigné au Projet d'aménagement et de développement par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU).

Ils expriment une conviction profonde que le développement de l'agglomération, évidemment nécessaire au plan économique et démographique, n'est bénéfique que s'il préserve les espaces et les ressources naturelles considérés comme un capital inaliénable, indispensable à la qualité de vie des habitants et à l'attractivité de l'agglomération.

Le développement doit profiter à toutes les catégories de population de l'agglomération et contribuer effectivement à une amélioration du « vivre ensemble ».

Or le projet de Grand stade sur le site du Montout impacte directement des terres agricoles et l'agriculture périurbaine sur le secteur Nord du V-vert, et les connexions biologiques avec les territoires de Miribel-Jonage et du Nord Isère.

Il existe aujourd'hui à proximité du site du Montout de nombreux terrains agricoles pour lesquels la pression foncière sera très forte à terme et incitera mécaniquement les propriétaires à valoriser leur patrimoine, en vendant leurs terres à des investisseurs n'ayant pour but que de construire. La collectivité publique se retrouvera alors rapidement confrontée à des projets urbains proposés par des promoteurs divers et variés (malgré la recommandation du SAGE de l'Est Lyonnais qui demande la préservation du V-vert dont la plaine agricole entre Décines et Chassieu).

Le SCOT entend aussi répondre aux évolutions de consommation des ménages par un développement adapté de l'appareil commercial, en volume et en rythme.

Ce développement doit s'organiser en veillant à renforcer l'offre de commerces et de services de proximité dans le cadre de l'organisation multipolaire.

Or, en tenant compte du fait que le stade de France d'une capacité de 80 000 places occupe une superficie de 17 ha seulement, il est manifeste que le site de Décines avec ses 56 ha sera majoritairement utilisé pour des activités commerciales et de services sans rapport avec le sport amateur ou professionnel d'équipe.

En effet, en plus du Grand stade de l'OL seraient réalisés sur ce secteur les projets d'activités commerciales : des hôtels, un centre de loisirs, un musée et d'autres enseignes commerciales à proximité (ex : Leclerc...). Le souhait du Grand Lyon de vouloir faire émerger de nouveaux grands pôles économiques vient en contradiction avec l'orientation du SCOT qui préconise plutôt une ville de la proximité et de courtes distances génératrices de qualité de vie.

Le Grand Lyon aurait dû anticiper cette contradiction en soumettant à la concertation une réflexion globale sur le devenir et l'évolution des espaces agricoles et/ou à urbaniser dans tout ce secteur. Mais elle aurait dû aussi fixer dans le même temps les grandes lignes de l'urbanisation qu'elle souhaite (de préférence dense, compacte, économe en espaces naturel et agricole...) pour ce secteur, en cohérence (et non en concurrence) avec les projets réalisés ou en cours comme les requalification et reconstruction du quartier Prainet avec le concours de l'ANRU ou le centre commercial « Vaulx-en-Velin Carré de Soie ».

Le SCOT précise également :

« La hausse des prix des énergies fossiles et des biens « d'environnement » est une tendance qui se confirme (et elle s'amplifiera à l'avenir). La demande en faveur d'un environnement respectueux de la santé des habitants et contribuant à l'agrément de leur cadre de vie ne se dément pas. Le SCOT constitue le premier jalon d'un renouvellement des logiques d'aménagement anticipant les ruptures qui se nouent autour des questions énergétiques et de santé publique.

Cela implique notamment de réduire les nuisances et les émissions liées aux déplacements motorisés dans nos villes. »

Le SCOT fait le choix de privilégier le principe de la « courte distance » pour les déplacements quotidiens et des « circuits courts » pour la distribution des marchandises.

Si l'agglomération fait le pari d'une ville propre, économe en ressources, « dé-carbonisée » (réduction des gaz à effet de serre) et de l'amélioration de la santé publique et de l'environnement, une de ses orientations prioritaires (amélioration de la qualité de l'eau, de l'air, réduction du bruit, programmation d'équipements de santé), elle ne peut pas dans le même temps proposer un projet qui cède une large place à l'automobile comme celui de l'OL Land et à des équipements de desserte qui traversent des espaces naturels et agricoles, dont une zone de biodiversité protégée, sanctuarisée par le SCOT.

L'urbanisme influe directement sur les conditions de vie sanitaires des habitants et constitue une composante de l'attractivité de l'agglomération (20 % des causes de maladies dépendraient du cadre de vie).

Pour ce faire, le SCOT souhaite capter une part significative de la croissance de population à venir dans sa zone centrale pour limiter les effets dommageables de l'étalement urbain sur l'environnement (consommation d'espaces, pollution automobile). Par voie de conséquence, il faut organiser le développement urbain prioritairement autour des axes de transports collectifs (cf. développement prévu au PDU), pour ne pas rendre les habitants dépendants de la voiture et, selon des formes urbaines suffisamment denses, pour être compatibles avec l'usage des transports collectifs et des modes doux.

La politique de déplacements de l'agglomération lyonnaise doit donc intégrer dans ses objectifs le respect de la santé des populations et, à ce titre, **viser une baisse significative de la pollution de l'air, du bruit et des émissions de gaz à effet de serre.**

Le SCOT oriente la politique des déplacements vers une limitation de la place de l'automobile dans la ville. Il s'agit de rendre à l'être humain la place qui lui revient dans la cité et de lui permettre de bénéficier des espaces publics et des lieux de sociabilité indispensables à son épanouissement et à la rencontre.

Le sport et le stade en ville doivent en faire partie. L'implantation du Grand stade à Décines, contrairement aux prescriptions du Grenelle de l'Environnement (cf. page 17- extrait du Mémento à l'usage des Maires), engendrerait une empreinte carbone durablement néfaste au Grand Lyon.

L'agglomération doit apporter une réponse concrète et durable, non pas aux seuls pics de pollution, mais à la pollution de fond.

Ces mesures devraient permettre d'avoir un double impact : éviter le recours systématique à des infrastructures nouvelles, en augmentant l'efficacité des voiries existantes ou libérer de l'espace routier au profit des autres modes de transport (voies réservées TC, pistes cyclables, cheminements piétons). C'était le sens de nos propositions lors de l'enquête publique sur le Boulevard Urbain Est, pour lequel nous avons recommandé l'utilisation de deux voies sur les quatre prévues, pour amorcer la ligne A8 prévue au PDU depuis 1997.

Le Conseil municipal de Chassieu s'est prononcé, par deux fois, à l'unanimité contre le projet du Grand stade et a rejeté, en date du 16 septembre 2009, le projet de révision n°1 du PLU sur le territoire de Décines-Charpieu. Il s'est prononcé à nouveau défavorablement, le 16 novembre 2009, dans le cadre de la 2^e enquête publique relative à la révision n° 1 du PLU.

Ce projet nous pose trois principales interrogations :

- 1) **En quoi un projet privé relève-t-il de la notion d'intérêt général ? L'argent public doit-il financer les actionnaires d'une société cotée en bourse ?**

- 2) **Est-il compatible en matière d'accessibilité ?**

- 3) **Est-il compatible en matière de développement durable et, notamment, avec l'Agenda 21 du Grand Lyon et le Grenelle de l'Environnement ?**

**En quoi un projet privé relève-t-il de la notion d'intérêt général ?
L'argent public doit-il financer les actionnaires d'une société cotée en bourse ?**

L'amendement 13 ter, introduit subrepticement le 4 juin 2009 dans le cadre du projet de loi sur le Développement et la modernisation du tourisme et adopté dans la loi publiée au JO du 22 juillet 2009, stipule que « *les collectivités peuvent réaliser ou concourir à la réalisation des ouvrages et équipements nécessaires au fonctionnement des installations sportives figurant sur une liste fixée par le ministre chargé des sports* »...

Si tel était le cas, nous passerions ainsi de **la logique d'investissements publics** à la logique d'investissements privés concentrée sur les grands stades et sur la seule **pratique du retour sur investissements**. En outre, il n'impose aucune condition à la réalisation de ces équipements, ni sur le plan du développement durable, ni sur le plan financier.

A ce jour, cette pratique est **contraire aux directives de l'Union européenne**.

Le stade privé de l'OL ne sera jamais un équipement d'intérêt général tout simplement parce qu'il a été conçu comme un vecteur de revenus financiers et commerciaux en face desquels l'activité sportive reste marginale. Le foot n'en serait que la tête de gondole ! **Monsieur Aulas** l'a indiqué clairement à plusieurs reprises : le stade portera le nom d'un sponsor et non celui de la ville de Lyon et du Grand Lyon, la programmation des manifestations sera du seul ressort de l'OL qui choisira les animations les plus rémunératrices, la gestion en sera confiée à un prestataire privé et, pour être tout à fait précis, le directeur général adjoint de l'OL indiquait : « Nous souhaitons également que l'OL Land soit un lieu de vie. Pour ce faire, il faut que les personnes qui se rendent sur le site de Décines y restent un maximum de temps afin d'y **consommer**. Un centre de loisirs sera donc créé. Les différentes composantes du projet ne sont pas le fruit du hasard. **Elles résultent d'un business plan adapté et qui marche.** » !!!

Dans ces conditions, comment peut-on continuer d'affirmer que ce projet servira l'intérêt général alors que ni le Grand Lyon, ni le Conseil général, ni l'Etat n'en auront le contrôle ?

Avant de délibérer sur un tel projet, il serait impératif que **chaque élu se pose la question morale, la question de fond** :

En cette période de profonde crise économique et sociale, énergétique et climatique, est-il raisonnable de penser que le financement d'un projet privé d'une entreprise cotée en bourse soit la réponse que nos concitoyens attendent de nous ?

D'autant que le tarissement prévisible des rentrées fiscales des collectivités et la diminution des aides de l'Etat plomberont très certainement les prochaines années budgétaires.

N'y aurait-il pas d'autres urgences cruciales d'intérêt général bien plus **accélératrices** et plus utiles au développement de notre agglomération : modernisation des équipements vieillissants, besoins dans les hôpitaux (santé financière des HCL), besoins de logements, de crèches, de collèges, de travaux de voirie, de propreté, d'investissements sur les économies d'énergie et sur les énergies renouvelables... ?

Et le budget de 180 millions d'euros prévus par le Grand Lyon sera loin de couvrir les dépenses réelles d'accessibilité et de desserte. Le rapport de la 2^e enquête publique émis par les commissaires enquêteurs soulève ce point notamment : « Le budget de 180 millions d'euros, même s'il représente

une somme très importante, semble nettement sous-évalué au regard des investissements à réaliser... La commission juge totalement inacceptable que des kilomètres de voirie, pas moins de quatre ouvrages d'art, des milliers de places de parking et deux stations de tramway, financés par l'argent public, ne servent que huit jours par an en temps cumulé, et au seul profit du groupe privé qui exploitera le stade » précisent les commissaires enquêteurs dans le dit rapport. Ils estiment à ce propos que cela relève « de la Cour des comptes, voire de l'abus de biens sociaux ».

Le coût des infrastructures (routières, de transports en commun, parkings) avoisineront au minimum les 300 millions d'euros à charge du Grand Lyon, du Conseil général, du Sytral et de l'Etat, voire davantage.

D'autant plus que les élus locaux demandent depuis de nombreuses années une meilleure desserte en transports en commun et l'aménagement d'un échangeur pour un meilleur accès à la 2^e zone industrielle de France, la ZI Mi-Plaine, pour aider la zone à maintenir et à développer plus encore ses activités et entreprises bien plus accélératrices en termes de développement économique et de créations d'emplois que le projet du Grand stade. Où sont les priorités ?

Ce projet est-il compatible en matière d'accessibilité ?

Circulation automobile

Selon les études réalisées pour le Sytral, 46 000 spectateurs viendraient en automobile, soit près de 20 000 véhicules. Il est donc incontestable que la priorité sera **donnée à l'automobile**.

80 % des spectateurs arriveront donc à proximité (parcs relais notamment) ou sur le site en voiture, parmi lesquels 63 % seront transportés par bus à moteur thermique depuis le parc relais d'Eurexpo ou le parking des Panettes à Meyzieu.

En outre, les parkings déportés cumulent nombre d'inconvénients sur le plan de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire et participent très peu à la réduction des émissions de GES. En effet, ils ne règlent que très localement les problèmes d'écoulement du trafic et les multiplient même à plusieurs endroits.

Par comparaison, le stade de France à Saint-Denis dispose d'une desserte adaptée avec notamment deux lignes de RER (B et D), une ligne de métro à proximité immédiate et seulement 5 000 places de stationnement, soit une place de stationnement pour 16 spectateurs, alors que le projet de stade à Décines disposerait d'une place pour 8,6 spectateurs sur le site, nombre de places auxquelles s'ajoutent 10 000 autres places à Meyzieu et à Eurexpo.

Dans l'hypothèse de cette réalisation, **la Rocade Est**, qui borde le site du Montout, serait tout naturellement appelée à devenir la desserte principale du Grand stade.

Or, cette voie, à l'origine Rocade des villages, devenue autoroute internationale, draine 85 000 véhicules par jour. Nous rappelons qu'actuellement les maires des communes de l'Est lyonnais dont celles qui figurent sur la liste de la Préfecture du Rhône des villes impactées par la construction du Grand stade ont conduit un recours en annulation au Tribunal Administratif de Lyon contre les arrêtés préfectoraux interdisant la circulation des poids-lourds sur les autoroutes A6 et A7 et sous le tunnel sous Fourvière, reportant le trafic des camions sur la Rocade Est en raison de son engorgement et des risques liés à la sécurité des automobilistes.

La fermeture des tunnels lyonnais aux poids-lourds et l'ouverture du Marché de Corbas sont autant de faits qui contribuent à l'aggravation des problèmes récurrents de circulation.

Lors des salons qui se déroulent à Eurexpo/Chassieu, 3^e parc d'exposition en France, avec 1 500 000 visiteurs par an, **la circulation est totalement bloquée** dans un rayon d'une dizaine de kilomètres. Le dernier salon du Sirha n'a malheureusement pas dérogé à la règle.

Compte tenu de la saturation des voiries de notre secteur et, plus particulièrement, de la Rocade Est, il n'est donc pas envisageable de mettre en mouvement 20 000 véhicules de plus.

Transports en commun

Les dessertes actuelles des transports en commun sont nettement insuffisantes et les habitants de l'Est lyonnais sont encore peu nombreux à les utiliser (statistiques 2009 du Sytral).

Aussi, pour Chassieu, à 12 kilomètres du centre de Lyon, il faut plus d'une heure pour l'atteindre en bus et métro, la moitié moins en voiture.

Depuis des années, nous demandons un **transport lourd en site propre pour irriguer non seulement Eurexpo, ce qui est désormais prévu pour fin 2012, mais aussi la zone industrielle Mi-Plaine** (ses 1 400 entreprises et 22 000 emplois en font la 2^e zone industrielle de France). Une note des services de la Préfecture du Rhône abondait en ce sens.

Le **président de la CCI de Lyon** partage notre analyse et demande le prolongement du tramway d'Eurexpo en direction de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry en passant par la zone industrielle.

En octobre 2009, à la suite d'une réunion avec le Sytral, nous avons eu l'engagement de son président que le **T2 serait prolongé de l'entrée sud d'Eurexpo à l'entrée Nord** afin de desservir Chassieu.

Début décembre 2009, nous avons appris par la presse l'engagement du président de la République que **l'Etat contribuerait financièrement à la liaison du T2 au T3**. Nous en prenons bonne note en espérant que cet engagement sera acté financièrement et que la liaison se réalisera en direction de Genas (zone de polarité avec Chassieu du SCOT du Grand Lyon), puis remontera le long de la Rocade Est.

Côté Décines-Charpieu, la liaison Léa s'avèrerait nettement insuffisante à la desserte du stade. En effet, même avec des cadencements infernaux et peu réalistes (3 500 spectateurs/heure), nous pourrions espérer, au mieux, 9 000 passagers transportés par le tram, **les 51 000 autres seront donc bien acheminés par bus ou par voitures en attendant la future liaison T2.**

Prétendre, dans le nouveau projet, que Léa (ligne T3) pourrait transporter 15 000 spectateurs n'est en rien réaliste. Quid des cadences qui entraîneraient, de facto, la fermeture quasi permanente des passages à niveau et quid de la desserte, par Lesly (Rhônexpress) en 25 minutes, de l'aéroport de Saint-Exupéry depuis la gare de la Part-Dieu ?

Déjà bien surchargé, le tramway T3 traverse un secteur urbain et routier dense. Son parcours ne compte pas moins de 30 intersections avec le réseau routier dont 19 passages à niveau. Il devra cohabiter, sur les mêmes rails, avec les services Rhônexpress de desserte de l'aéroport Saint-Exupéry roulant à 80 km/h et devrait en plus accueillir les services de desserte du Grand stade prévu au Montout.

Les fréquences annoncées par le Sytral, une rame toutes les 2 mn dans chaque sens, ne permettraient d'apporter qu'un service relativement médiocre puisque la capacité potentielle ne serait que de 6 400 voyageurs/heure, et ne permet d'envisager de transporter que 9 000 spectateurs (cf. étude du CETE de Lyon d'avril 2008).

Ces conditions d'exploitation permettent d'augurer ce que pourra être la circulation sur les voiries proches de cette infrastructure.

Ces conditions extrêmement tendues, les temps de parcours et les ruptures de charges, cumulées aux ruptures de service dues aux accidents sur le parcours et d'éventuelles grèves des TCL, conduiraient les spectateurs du Grand stade à se rabattre sur l'usage de la voiture pour accéder au plus près du stade. Les conséquences seraient catastrophiques sur la circulation automobile dans le secteur RD 302 ainsi que sur la Rocade Est.

Par ailleurs, la multiplication des services sur cette ligne T3 hypothèquerait définitivement le prolongement de la ligne T3 sur le Nord Isère (Pont-de-Chéruy, Crémieu) qui nous paraît davantage primordial, eu égard à la population concernée (environ 50 000 habitants) et aux enjeux des Plans Climat territoriaux.

L'agglomération de Pont-de-Chéruy/Crémieu n'est pas suffisamment inscrite dans un réseau d'infrastructures pour devenir une agglomération secondaire structurante. Les autorités organisatrices de transports et les gestionnaires d'infrastructures doivent intégrer cette préoccupation dans leurs réflexions pour des liaisons vers Lyon et les liaisons vers l'agglomération Nord iséroise.

Côté Chassieu, le projet prévoit la création d'une voie en site propre de transport en commun, longue de 5 km, entre Eurexpo et le Montout, empruntée par des navettes (vieux bus à moteurs articulés) qui relieraient Eurexpo au stade.

Nous n'aurons pas la naïveté de croire que cette voie nouvelle, implantée sur des terrains actuellement agricoles et qui **ceinturerait ainsi notre commune à l'Ouest et au Nord**, demeurerait uniquement réservée aux TC et ne servirait que les soirs de match, soit 150 heures par an et huit jours par an en temps cumulé.

Il est plus vraisemblable qu'elle devienne, à court terme, ouverte à la circulation automobile et compte tenu de son positionnement soit, dans un futur proche, reliée à l'échangeur n°7 devenant ainsi **une pénétrente (en contradiction avec les directives du SCOT)**, qui aurait pour vocation d'irriguer Eurexpo et la ZI Mi-Plaine.

D'autre part, il est peu probable que les vieux bus à soufflets soient en capacité d'absorber le nombre de spectateurs qui arriveront en voiture, plus ceux qui descendront du tram, à Eurexpo en peu de temps, comme annoncé, **et encore moins en capacité d'évacuer le stade dans des délais raisonnables.**

Ainsi, au regard de la jauge et de la cadence des navettes chargées de relier le stade aux parkings relais, il est évident que les derniers spectateurs mettront plus d'une heure et demie pour rejoindre leur véhicule personnel depuis la fin des matchs.

Ces conditions aideront très probablement le groupe OL à remplir les équipements commerciaux de type restaurants et bars...

Par contre, ces innombrables navettes ne manqueraient pas **d'engendrer de graves nuisances à la fois en termes d'environnement (bilan carbone ?) et de bruit** car la voie, qui serait construite pour acheminer les spectateurs, frôlera les nombreuses habitations au Nord et à l'Ouest de Chassieu (pour certaines la voie passera au plus loin à 10 mètres).

Pour les Chasselands, la création de cette voie **est probablement le point le plus vif du débat sur l'accessibilité au Grand stade** car, au-delà des nuisances précitées, elle empièterait sur une zone de

biodiversité sanctuarisée, inscrite comme zone sensible naturelle protégée au SCOT, et supprimerait, de facto, des espaces agricoles.

Les parkings relais ne contiendront pas le nombre de places de stationnement nécessaires. Aussi, il sonne comme une évidence que les habitants du Grand Lyon et d'ailleurs seraient contraints d'utiliser leurs véhicules personnels pour se rendre au stade puis se mettre en quête d'un **stationnement sauvage**.

La solution Gerland

Le projet du Montout est d'autant plus contestable que des architectes lyonnais ont démontré que l'on pouvait **porter à 60 000 places le stade de Gerland** sans dénaturer l'architecture de Tony Garnier.

Avantages du stade de Gerland :

Gerland demeure le stade historique de Lyon et de l'OL. Il est situé à proximité du centre-ville, répond aux avantages de proximité préconisés par la Commission Grand Stade 2016 et est desservi par le métro B en correspondance avec les métros A et D et avec les lignes de tramway T1, T2 et T3.

La ligne B du métro reliera dès 2013 les gares SNCF de Part-Dieu, Jean Macé et Oullins.

La nouvelle gare ferroviaire de Jean Macé vient d'être inaugurée et desservira le stade de Gerland via le métro.

Le prolongement du T1 depuis Montrochet vers le Musée des Confluences et vers Debourg grâce à un nouveau pont sur le Rhône est prévu au plan de mandat.

La capacité d'accès par les transports en commun au site de Gerland sera portée en 2013 à 19 500 voyageurs par heure (3 fois supérieure au potentiel du site de Décines).

Il est donc bien évident que le site de Gerland, contrairement au projet du Montout, serait plus conforme aux prescriptions du Grenelle de l'Environnement qui préconisent de ne plus développer de nouvelles infrastructures routières et de réduire les nuisances sonores dues aux transports terrestres dans un délai de 5 ans.

Autres sites envisagés

Le site du **Puisoz** correspondait lui aussi davantage à ce projet en termes d'accessibilité car il est desservi par le métro et le tramway.

Mais ces deux sites ne présentaient sans doute **pas les mêmes intérêts financiers** que le site du Montout qui lui pourra accueillir hôtels, restaurants, boutiques et... spéculation foncière. En effet, la modification du PLU rendra constructible les terrains agricoles et leur valeur en sera décuplée.

La loi permettra-t-elle au Grand Lyon de brader ses **terrains devenus constructibles** ?

Enfin, il nous semble utile de rappeler que la position de notre commune **n'est pas une position purement égoïste** comme nous avons pu parfois l'entendre.

En termes de **solidarité vis-à-vis de l'agglomération lyonnaise**, notre commune n'a pas à rougir, loin s'en faut.

Chassieu accueille sur son territoire la plus grande zone industrielle de l'agglomération, 2^e zone industrielle de France : la **ZI Mi-Plaine** génère au Grand Lyon une taxe professionnelle substantielle et au SYTRAL une taxe transport conséquente. Il est d'autant plus dommageable de ne pas y mettre les moyens au regard de ce qu'elle rapporte au Grand Lyon.

L'aéroport baptisé Lyon-Bron est situé principalement sur notre territoire de même qu'Eurexpo qui draine plus de 1 500 000 visiteurs / an et qui va procéder à son extension pour bénéficier d'une capacité d'accueil d'environ 100 000 personnes au même moment.

Si ces structures économiques sont porteuses d'emplois et de richesses, elles engendrent aussi leurs lots de nuisances et de pollution (dont une entreprise industrielle classée SEVESO seuil haut) au même titre que les axes routiers qui nous entourent.

En effet, nous sommes bordés à l'Est par la Rocade, à l'Ouest par le futur BUE, au Sud/Ouest par l'aéroport de Lyon- Bron, au Sud par Eurexpo, la ZI Mi-Plaine, la RN6 et l'A43. Et, en prime, on nous propose, de ceinturer notre commune à l'Ouest et au Nord, par une artère qui drainera à terme une circulation conséquente qui ne manquerait pas de saccager le seul et dernier espace naturel et agricole, le seul petit poumon vert, situé au Nord de notre commune !

Il est donc bien évident que notre commune contribue grandement à la prospérité de l'agglomération et en corollaire en paye déjà un lourd tribut.

Nota bene

Si malgré l'**opposition manifeste d'une majorité d'habitants de l'Est lyonnais**, si malgré les recours qui ne manqueront pas d'être déposés contre ce projet, le Grand stade devait voir le jour, il nous semble, a minima, que **la liaison T2-T3** devrait principalement tenir compte non seulement de l'intérêt général des habitants de notre secteur, d'Eurexpo et de la Zone Industrielle mais aussi de l'intérêt économique de l'agglomération et donc emprunter un tracé qui n'obère en rien l'avenir.

Le tracé le plus rationnel, logique et efficient permettant de prendre véritablement en compte l'intérêt général et le développement de l'Est lyonnais devrait être positionné **le long du CD 29** dévié qui présente l'avantage de disposer de l'emprise nécessaire, le foncier appartenant déjà au Grand Lyon.

Ce tracé emprunterait donc le CD 29 dévié depuis le rond-point René Cassin à Chassieu jusqu'à l'échangeur n°8 et remonterait le long de la Rocade Est pour rejoindre le site du Montout.

Cette alternative permet de répondre davantage aux futurs enjeux de desserte de la plaine de l'Est lyonnais et s'inscrit pleinement dans la perspective des orientations du SCOT pour l'horizon 2020.

En effet, notre demande d'une **zone de polarité « Chassieu – Genas »** a été entendue de nos interlocuteurs. Celle-ci ouvre des perspectives de développement du Grand Lyon et à terme de son extension sur la plaine de l'Est lyonnais.

Nous avons également proposé que cette zone de polarité « Chassieu-Genas » soit rattachée, conformément aux exigences du PADD, au Réseau Express de l'Aire Métropolitaine de Lyon autour d'un axe structurant est-ouest desservant des quartiers populaires comme Terrailon et les Sept Chemins et des zones d'activités importantes telles qu'Eurexpo, la ZI Mi-Plaine et les aéroports de Lyon-Bron et de Saint-Exupéry.

Si cette alternative n'a pas été retenue, c'est clairement que ce tracé ferait perdre un peu plus de 2 minutes aux spectateurs pour rejoindre le stade depuis Eurexpo !

En outre, le PDU faisait surtout état jusqu'au nouveau plan de mandat (2009-2014) du développement des lignes de TC existantes, illustrant la logique d'efficacité recherchée dans le maillage du réseau.

Le PDU en vigueur révisé en 2005 ne fait aucunement état des prolongements de la ligne de tramway T3 vers le stade et de la ligne T2 jusqu'à Eurexpo (puis de son prolongement jusqu'au site du Montout).

En revanche, il prévoit :

- les lignes fortes en rocade A7 = Gerland/Villeurbanne et A8 = Vénissieux/Vaulx-en-Velin dont les études n'ont toujours pas été finalisées,
- le prolongement du métro à la Soie (réalisé) et à Oullins (en cours de réalisation).

Les déclarations récentes du président de l'OL (Le Progrès du mercredi 25 novembre 2009) évoquant la possible intervention financière de l'Etat pour réaliser le prolongement de la ligne de tramway T2 bis jusqu'au Grand stade illustrent bien le manque de cohérence de la démarche d'aménagement de ce territoire et la fuite en avant dans la recherche de solution « plus écologique » d'accessibilité à ce site. Cela confirme malheureusement ce que nous craignons, c'est à dire un engagement financier exorbitant des collectivités pour la réussite d'un projet strictement privé.

**Ce projet est-il compatible en matière de développement durable
et, notamment, au Grenelle de l'Environnement ?**

Nous venons de voir que le problème d'accessibilité demeure le handicap majeur du site du Montout.

Il en résulte donc que, même dans sa 2^e version, **le projet reste incompatible** avec les orientations (voir arguments détaillés en pages 3, 4 et 5) :

- de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, qui recommande la conservation des trames vertes au sein de l'agglomération. Or, le V Vert Nord, où sera implanté le stade, est répertorié comme étant une de ces trames vertes (p.46 à 50 DTA),
- du Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise,
- du Plan des Déplacements Urbains (absence de liaisons fortes de transports lourds en site propre),
- du Plan régional de la qualité de l'air (voir Coparly et les résultats très négatifs impactant notre zone),
- du Projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (quid du bilan carbone ?),
- du Projet de plan et de développement durable du Schéma de Cohérence Territoriale en cours d'élaboration,
- du Plan climat,
- de l'Agenda 21 du Grand Lyon
- du Grenelle de l'Environnement,
- des engagements de la France en faveur de l'environnement (Kyoto, facteur 4).

Enfin, le projet ne tient pas compte de la recommandation du **SAGE** de l'Est Lyonnais qui demande la préservation du V-vert composé d'une plaine agricole allant de Décines à Chassieu.

D'ailleurs, dans une lettre du 8 avril 2008, la **Chambre d'agriculture** avait émis un **avis défavorable à ce projet**.

En outre, selon des experts en urbanisme, l'implantation de deux parkings éloignés du stade ne manquerait pas d'engendrer la coupure des espaces agricoles existants et encouragerait leur urbanisation en tâches d'huile.

CONCLUSIONS

In fine, le projet d'OL Land se traduirait par des impacts humains et environnementaux irréversibles sur le territoire communautaire ! Si ce projet aboutit en l'état, son bilan sera désastreux en termes de circulation automobile, de nuisances sonores et atmosphériques, d'émissions de gaz carbonique et de gaspillage de fonds publics...

En effet, le projet de Grand stade et de ses dépendances sur le site du Montout à Décines-Charpieu est inadapté aux réalités de notre agglomération et aux enjeux énergétiques, climatiques, économiques et sociaux de ce début de XXI^e siècle...

Il va à l'encontre des préconisations du Conseil de l'Environnement (cf. page 17, extrait du Mémento à l'usage des Maires : http://www.legrenelle-environnement.fr/IMG/pdf/memento-16-11-09_light.pdf), des objectifs du Plan Climat du Grand Lyon et s'opposera aux **engagements de la France en matière de réduction des émissions de GES consécutifs aux accords de Kyoto et à la loi programme de juillet 2005 sur le facteur 4.**

Le bilan carbone simplifié montre que le Grand stade au Montout émettrait une fois et demie de plus de GES que le stade de Gerland agrandi.

Les analyses multicritères (économiques, environnementales et sociales) réalisées pour comparer les sites de Gerland, du Puisoz à Vénissieux et du Montout à Décines-Charpieu montrent nettement que le site de Gerland est le mieux placé avec une note globale de 15/20 pour répondre aux aspirations de la collectivité tout entière, suivi du Puisoz avec une note de 12/20 et, dans tous les cas, en dernier, le site du Montout avec 5/20.

On voit donc qu'un stade de cette taille nécessite, de par les pointes de trafic qu'il génère, des infrastructures de transport puissantes de type métro ou RER (comme à Saint-Denis ou à Lyon Gerland), ou encore métro, tramway et train comme cela aurait pu être le cas au lieu-dit le Puisoz à Vénissieux.

Or l'usage d'un tel complexe, par essence épisodique (35 jours/an), ne peut justifier l'investissement économique dans des infrastructures aussi lourdes à lui seul. Le prolongement du métro A à la Soie sur la commune de Vaulx-en-Velin a coûté 53 millions d'euros pour environ un kilomètre et une station. Amener le métro à Décines coûterait au minimum 8 à 10 fois cette somme. Et ne parlons pas du coût d'une installation de type RER !

Ces infrastructures de transport lourdes ne pourraient donc se justifier que dans le cadre d'un développement urbain important concerté, à proximité, sinon celles nécessaires à son seul usage seront une dépense excessive au regard des besoins réels.

La nécessité d'une réflexion globale sur le développement que l'on souhaite pour ce secteur de l'agglomération est indispensable.

Or cela ne fait pas l'objet de la révision du PLU pour la construction du Grand stade de l'Olympique lyonnais.

Inéluctablement, si l'on crée malgré tout les infrastructures de transport sans plan d'urbanisation d'ensemble, sans démarche de développement durable, elles ne pourront que favoriser une croissance anarchique de la ville sur tout le périmètre compris entre le canal de Jonage et l'autoroute A43, à proximité des zones Natura 2000.

Le choix d'implantation à Décines n'est pas explicité : il s'agit davantage d'opportunité foncière que d'un véritable choix d'aménagement du territoire de l'agglomération, c'est incontestable !

La pire erreur serait de ne pas réfléchir à l'avenir de ce secteur et aux questions qu'il pose en terme de déplacement et de consommation de l'espace. On ne peut pas laisser le Grand Lyon sacrifier le dernier

poumon vert de l'Est lyonnais (le V-vert) et asphyxier les populations de l'Est lyonnais pour un projet privé !

Le fait de restreindre les considérations du projet de révision au seul lieu-dit du Montout, au sein de la commune de Décines, avec pour seul objet une modification de zonage sur une cinquantaine d'hectares, a nettement contribué à esquiver les conséquences réelles du projet sur l'ensemble de la Communauté urbaine et des collectivités riveraines.

Après avoir étudié le dossier de révision du PLU, apprécié les contradictions entre les lois, réglementations et documents qui fixent le cadre institutionnel et juridique de ce projet, et pour toutes les raisons évoquées précédemment, **nous nous opposons au projet de Grand stade de l'Olympique lyonnais sur le territoire de Décines-Charpieu, dans la Communauté urbaine de Lyon, aux fins de réalisation d'un équipement sportif et de divers équipements d'activités commerciales d'accompagnement.**

Extrait du Mémento du Conseil de l'Environnement à l'usage des Maires :

L'Etat se fixe un objectif majeur dans le domaine des transports :
« diminuer de 20 % des gaz à effet de serre d'ici à 2020 de manière à les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient en 1990 ».

Pour atteindre cet objectif, quatre grands axes sont établis :

- accorder la priorité en matière d'infrastructure à l'optimisation des réseaux existants et de leur utilisation avant d'envisager leur développement,
- limiter le développement des réseaux de transport à des objectifs spécifiques en :
 - o organisant le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien, plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale plus faible,
 - o redéfinissant le rôle de la route en conséquence et en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local,
- conforter la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures.
- introduire des mesures destinées à améliorer les performances environnementales du trafic poids lourds et à encourager le renouvellement des matériels de transport au bénéfice de matériels moins polluants. Dans le domaine des véhicules particuliers, l'ambition est ici de réduire les émissions de CO₂ du parc en circulation de 176 g de CO₂/km à 120 g de CO₂/km en 2020.