

Nous sommes opposés à la révision du PLU de la Communauté Urbaine de Lyon, sur le territoire de Décines-Charpieu aux fins de réalisation d'un équipement sportif (grand stade de 60.000 places) et de divers équipements d'activités d'accompagnement.

Car, même en dépensant beaucoup d'argent public pour des infrastructures nouvelles, le site de Décines resterait d'une accessibilité en transports en commun très médiocre et serait source d'augmentation de la circulation automobile, des embouteillages et des émissions de Gaz à Effet de Serre dans notre agglomération.

Il est donc préférable que l'O.L. reste à Gerland, éventuellement rénové et agrandi. Gerland est bien desservi par la ligne B de métro, et le sera encore mieux dans l'avenir avec la mise en service de la Gare SNCF Jean Macé et le prolongement en cours du métro de Gerland à la Gare d'Oullins et du tramway T1 jusqu'à la station Debourg.

Nous n'avons pas besoin d'un deuxième grand stade dans notre agglomération ! Il y a des sujets bien plus urgents qui demandent attention et ressources financières.

Inconvénients et défauts du projet de Grand Stade, site du Montout à Décines :

Ce projet, (dit OL-Land) bien que porté par les dirigeants du club de football privé l'Olympique Lyonnais, aurait un impact sur les politiques publiques de l'agglomération tant dans le domaine de l'urbanisme que des transports. Or, si l'opportunité de ce nouvel équipement sur l'agglomération a été débattue et reste discutable compte tenu des fluctuations des performances « footballistiques » des équipes, les conséquences urbanistiques, environnementales, de mobilité, et financières, restent, elles, largement occultées alors qu'elles sont essentielles.

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.

Des analyses que nous avons faites des dossiers de l'OL, du Sytral et du dossier de révision du PLU en regard des documents de la DTA, des SCOT, PDU et PLU, nous en déduisons que l'hypothèse du Montout pour la réalisation d'un Grand-stade et de ses équipements d'activités annexes dénommé « OL Land » est une hérésie tant sur le plan de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de la mobilité que sur le plan du gaspillage des fonds publics... Ce projet n'est pas conforme (voire en contradiction) aux orientations et enjeux définis par la DTA, le SCOT et le PDU du Grand-Lyon. Ce projet est la plus mauvaise des hypothèses pour l'aménagement ou l'implantation d'un Grand Stade sur l'agglomération lyonnaise, car elle est incompatible avec les attentes des populations locales, avec les politiques de développement durable, le plan climat du Grand-Lyon, les objectifs de réduction des GES et avec les engagements de la France en faveur de l'environnement (Kyoto, facteur 4)... ainsi qu'une bonne gestion du patrimoine et des deniers publics.

Si ce projet devait être mis en œuvre, son bilan serait désastreux en terme de circulation automobile, de nuisances sonores et atmosphériques, d'émissions de gaz carbonique et de gaspillage de fonds publics...

L'O.L. doit rester à Gerland, éventuellement rénové et agrandi...

Question d'intérêt général et éthique :

Un grand-stade privé comportant aussi un grand complexe commercial et de loisir, peut-il être déclaré d'intérêt général, remplir une fonction de « service public », quand l'objectif sportif officiel est de former, promouvoir l'activité sportive, de gagner des matchs et des coupes pour faire rayonner l'image de l'OL et de la ville de Lyon et, que l'objectif non moins officiel est de permettre l'accomplissement du « business modèle » de l'OL Group pour assurer sa rentabilité, donc, un certain niveau de revenus pour les actionnaires.

M. Iliou, directeur général adjoint de l'Olympique Lyonnais donne les précisions suivantes (« Le stade et le droit » acte du colloque de l'université de Bourgogne 23 mars 2007 Dalloz p.88) :

«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 (...).».

« Le tout tiendra sur 70 hectares. Les différentes composantes du projet ne sont pas le fruit du hasard. Elles résultent d'un business plan adapté et qui marche. »

Ces revenus attendus sont compréhensibles lorsque les risques financiers sont entièrement supportés par les actionnaires, mais plus discutables quand la plus grande partie est tirée des droits de retransmission télévisuels, de la valorisation du potentiel de chaque joueur (potentiels développés et accumulés grâce aux subventions de l'agglomération du Grand-Lyon au centre de formation de l'OL group.), et de la valorisation d'un foncier qui serait acquis et valorisé, grâce aux dispositions législatives particulières d'expropriation et à la générosité des collectivités en matière d'investissement pour en faciliter son accessibilité.

Il est d'ailleurs surprenant de constater que les responsables des partis politiques ne s'élèvent pas contre le recours au financement par la collectivité pour la viabilisation du terrain du Montout alors que l'OL Group n'a pas voulu payer le juste prix du terrain viabilisé du Puisoz à Vénissieux pourtant nettement plus facile d'accès par les transports en commun. Il est de même étonnant qu'aucun homme politique, ni même une association des droits de l'homme ne se soit jusqu'à ce jour élevé contre cette traite « moderne » d'êtres humains ; Établir une transaction, un contrat commercial, voire un capital, une rente, où les termes de l'échange reposent sur la valeur d'un individu, apparaîtrait immorale dans bien d'autres domaines.

Sur l'ampleur et la démesure de ce projet :

Avec 7 titres de Champion de France, la Coupe de France et la Coupe de la Ligue, l'OL est une des équipes les plus titrées de France. La section féminine a remporté 6 fois le championnat féminin! Ces exploits, l'OL les a réalisés dans le stade historique et mythique de Gerland (de 41.000 places), dessiné par l'architecte lyonnais Tony Garnier, construit en 1920 et considérablement remanié pour accueillir les matchs de la Coupe du monde 1998.

Faut-il un stade de 60.000 places ? Nous pouvons en douter, car à écouter le Président de l'OL lui-même, il pourrait se contenter d'un stade de 45.000 ou 50.000 places si l'accessibilité à son stade devait poser problème ; et à regarder le remplissage du stade de Gerland tout au long de l'année, même avec un stade de 41.000 places, l'OL joue rarement à guichet fermé. D'autant, qu'un grand nombre de places sont achetées par les collectivités et distribuées gratuitement aux élus, représentants des clubs amateurs... (participant ainsi à une forme déguisée de subventionnement).

L'ensemble du projet porte sur 70ha dont une grande partie serait artificialisée alors que le Scot affirme la nécessité de limiter l'artificialisation et prône une meilleure « végétalisation » des projets urbains.

Démesure du projet en lui-même qui par les dimensions du Grand-stade 55 m de haut sur 6 ha (soit un bloc immobilier de plus de 20 étages sur 6ha) qui serait bâti à proximité d'une zone d'habitat pavillonnaire ou de petits collectifs.

Démesure enfin des montants financiers nécessaires pour réaliser ce projet sur le site le plus éloigné du centre ville, alors que la Commission Grand Stade 2016 présidée par Philippe Seguin préconise que ces équipements soient installés au plus près des centres villes.

Raisons déjà suffisantes pour juger ce projet totalement inapproprié et déraisonnable compte tenu :

- de l'existence du stade de Gerland bien desservi et proche du centre ville,
- des besoins urgents de ressources financières pour des projets d'intérêt général comme le logement, les crèches ou la santé.
- Et du tarissement prévisible à terme des rentrées fiscales des collectivités locales.

Enjeux d'aménagement des territoires de l'agglomération :

Une lecture attentive du dossier depuis son origine montre bien que ce projet (de grand stade et d'activités annexes commerciales) est en total déphasage avec les politiques d'aménagement du territoire de l'agglomération lyonnaise préconisées par le Grand-Lyon, et par rapport aux enjeux auxquels nous sommes confrontés.

La DTA fixe les orientations fondamentales de l'État 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'État 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 et à court et moyen terme par les SCOT et s'imposent aux PDU et PLU.

Extrait du SCOT de l'AML (Aménagement 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 dix 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 impact 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 à terme très forte, 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).

Développer l'offre commerciale de proximité

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

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 70 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 : le Leclerc, ...) ; Ce 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 des courtes distances, génératrice de qualité de vie.

La collectivité du Grand-Lyon aurait du 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 du aussi fixer, dans le même temps les grandes lignes de l'urbanisation qu'elle souhaite (de préférence dense, compacte, économe en espace naturel et agricole ...) pour ce secteur, en cohérence (et non en concurrence) avec les projets réalisés ou en cours comme : La requalification et reconstruction du quartier Prainet avec le concours de l'ANRU ou le centre commercial Vaulx carré de soie.

SCOT, PLU et Déplacements :

Le SCOT précise encore :

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 fait une large place à l'automobile comme celui de l'OL Land.

Inconstance de la politique des transports :

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 T3 vers le stade et de la ligne T2 jusqu'à Eurexpo (puis de son prolongement jusqu'au site du Montout), par contre, il prévoit bien :

- 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) évoquant la possible intervention financière de l'état pour réaliser le prolongement de la ligne de tramway T2bis 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.

Priorité donnée à l'automobile :

Ce grand-stade serait en effet un important générateur de déplacements (1.500.000 spectateurs pour environ 30 matchs, plus 800.000 clients à l'année pour les activités commerciales du groupe OL).

Selon les études réalisées pour le Sytral, 46.3000 spectateurs qui viendraient en automobile soit près de 17.400 véhicules (cf. étude du Cete de Lyon avril 2008), (7.000 places de parking de surface créées sur le site du Montout, 4.000 créées à Meyzieu en plus des 1.340 existantes et 5.000 places sur le site d'Eurexpo), contrairement à l'affirmation du Scot de limiter l'artificialisation des sols.

Cette solution de parkings déportés cumule tous les défauts possibles sur le plan de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, sans participer à la réduction des émissions de GES (engagements de Kyoto et du Facteur 4) et sans pour autant régler les problèmes d'écoulement du trafic, mais plutôt en les multipliant à plusieurs endroits. Ce qui ne diminuera pas la pollution et laisse augurer d'une bien triste évolution de la qualité de l'air déjà médiocre dans l'Est lyonnais.

Autrement dit : 80% des spectateurs qui arriveront à proximité ou sur le site en voiture, parmi lesquels 63% seront transportés par bus (à moteur thermique, 86 bus articulés : 1 toutes les 30s/Eurexpo, 50s/Meyzieu (répondant seulement à la norme EURO2 alors que nous en sommes à EURO4) ou 124 bus standards : 1 toutes les 20s/ Eurexpo, 30s/Meyzieu).

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 auxquelles s'ajoutent 10.000 places à Meyzieu et à Eurexpo.

T3, on sature :

Le seul transport en commun lourd prévu est le tram T3.

Déjà bien surchargé, ce tramway traverse un secteur urbain et routier dense. Son parcours compte pas moins de 30 intersections avec le réseau routier dont 19 passages à niveau. Il devra cohabiter 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 projeté au Montout.

Les fréquences annoncées par le Sytral, 1 rame toutes les 2mn dans chaque sens ne permettrait 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 plus primordial, eu égard à la population concernée (~ 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 transport 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.

environnement et santé publique :

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). Il faut pour ce faire 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, 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 BUE, pour lequel nous avons recommandé l'utilisation de deux voies sur les 4 prévues, pour amorcer la ligne A8 prévue au PDU depuis 1997.

Les avantages du stade de Gerland rénové et agrandi :

Outre le fait qu'il est le stade historique de Lyon et de l'OL, l'emplacement de ce stade à proximité du centre ville (contrairement au projet de Grand Stade à Décines), répond aux avantages de proximité préconisée par la Commission Grand Stade 2016 à l'image de Paris, Marseille, Grenoble ou Lille.

Sa capacité peut-être portée à 50.000 spectateurs, sans toucher à l'œuvre de son architecte Tony Garnier.

Le Stade historique de Gerland est parfaitement desservi par le métro B en correspondance avec les métros A et D (automatique) 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. L'augmentation de sa capacité est déjà en projet au Sytral, par la modification de la position des sièges, l'automatisation de la ligne (idem ligne D) et en passant les rames de 3 à 4 voitures.

Fin 2009, la nouvelle gare ferroviaire place Jean Macé au centre de Lyon grâce au métro desservira le stade de Gerland..., le prolongement du tramway T1 depuis Montrochet vers le Musée des Confluences (tronçon existant mais non mis en service) et vers Debourg grâce à un nouveau pont sur le Rhône prévu au plan de mandat sera engagé par le Sytral (amorce de la ligne A7 prévue au PDU depuis 1997).

L'actuel stade de Gerland sera en 2013 au milieu d'un nœud de transports en commun, qui renforcera encore plus son attrait géographique. Sa capacité d'accès par les transports en commun serait portée à 19.500 voyageurs par heure (3 fois supérieure au potentiel du site de Décines).

Le Stade de Gerland, contrairement au projet de Grand Stade à Décines, 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.

Conclusions :

Le projet de Grand-stade et ses dépendances sur le site du Montout à Décines est en effet 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 objectifs du plan climat de l'agglomération lyonnaise et ne contribuera pas 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 que nous avons réalisé montre que le Grand-stade au Montout émet une fois et demi plus de GES que le stade de Gerland agrandi.

Les analyses multicritères (économiques, environnementaux et sociaux) que nous avons réalisées pour comparer des sites de Gerland, du Puisoz et du Montout, montrent bien 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, bon 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 encore métro (à Gerland) ou métro, tramway et train comme cela aurait pu être le cas au lieu-dit le Puisoz sur la commune de Vénissieux. Or l'usage d'un tel complexe, par essence épisodique (30 à 32 jours/an), ne peut justifier l'investissement économique dans des infrastructures aussi lourdes à lui seul. (Ex : Le prolongement du métro A à La Soie 53 millions d'euros pour ~1 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... On en revient là, à la nécessité d'une réflexion globale, pour savoir quel développement on veut pour ce secteur de l'agglomération. Or cela ne fait pas l'objet de cette révision du PLU.

Si on veut faire un grand stade à Décines, il faut accepter une réflexion globale sur l'urbanisation de l'ensemble de ce secteur de l'agglomération avec les infrastructures de transport par des modes non polluants autour de ce pôle d'attraction. Si on ne veut pas urbaniser autour, alors il ne faut pas faire le stade là, parce que les infrastructures de transport nécessaires à son seul usage seront une dépense excessive au regard des besoins réels. Sachant qu'inéluctablement, si l'on crée malgré tout ces infrastructures 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 de zones Natura 2000.

Il s'agit bien là de définir comment et où l'on veut que se développe l'agglomération, mais aussi quels moyens on est prêt à investir pour ce développement. Or le choix d'implantation à Décines n'est pas explicité, et on sait que c'est moins un choix d'aménagement du territoire de l'agglomération que d'opportunité foncière. 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 dans l'Est lyonnais pour un projet privé!

Après avoir donc étudié le dossier de révision du Plan Local d'urbanisme, 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 à la révision du PLU de la Communauté Urbaine de Lyon, sur le territoire de Décines-Charpieu aux fins de réalisation d'un équipement sportif (grand stade de 60.000 places) et de divers équipements d'activités d'accompagnement. Nous demandons donc l'abandon de ce projet en faveur d'un aménagement du Stade historique de Gerland pour répondre aux besoins sportifs de demain afin :

- de préserver et valoriser le patrimoine du Grand Lyon ;
- de préserver les habitants du Grand-Lyon et de l'Est lyonnais des nuisances induites ;
- d'investir sur les dossiers prioritaires favorables au Plan Climat du Gd Lyon ;
- de maîtriser la dépense et la dette publique, pour ne pas accroître la fiscalité;
- d'optimiser l'efficacité de l'investissement public.

Contact :

Joël DUBOS

Coordinateur CEDRUL

Vice-Président DARLY

18A, rue Colette

69800 Saint-Priest

tél. : 04.78.20.70.96

courriel : jodubos@wanadoo.fr

site Internet : www.darly.org