

**Révision du PLU sur la commune de Décines, secteur du Montout et
accessibilité Nord, Sud et Est.****Concertations préalables****Observations proposées par DARLY et la CEDRUL**

A Monsieur le président de la Communauté Urbaine de Lyon

Sommaire

Rappels	p 2
1 ^{ère} observation : le fond et la forme de la concertation	p 2
2 ^{ème} observation : les enjeux d'aménagement des territoires de l'agglomération	p 3
3 ^{ème} observation : Impacts sur le quartier et sur le stade de Gerland	p 5
4 ^{ème} observation : Un modèle économique contestable, contesté et en faillite	p 6
5 ^{ème} observation : Un projet "structurant" avec une accessibilité performante?	P 8
6 ^{ème} observation : Incohérence par rapport à la démarche du plan climat	p 10
7 ^{ème} observation : l'utilisation des fonds publics et leur affectation aux dossiers prioritaires	p 10
8 ^{ème} et dernière observation : conclusions	p 11
Annexes :	p 12
Cartes des voiries envisagées	p 12
Liste des voiries envisagées	p 13
Carte du PDU (de 1997 confirmé en 2005)	p 13
Carte du réseau des transports en commun (doc DOG 2009)	p 14
Carte du réseau ferroviaire (présentation Grand-Lyon)	p 15
Projet d'aménagement du stade de Gerland :	
Projet A. Constantin	p 15
Projet F et V :	p 17
Liste des associations de la CEDRUL	p 18

Révision du PLU sur la commune de Décines, secteur du Montout et accessibilité Nord, Sud et Est.

Concertations préalables

Observations proposées par DARLY et la CEDRUL

A Monsieur le président de la Communauté Urbaine de Lyon

Rappels :

Le conseil communautaire a prescrit la mise en révision du PLU sur la commune de Décines par la délibération n° 2010-1257 et l'accessibilité au site par la délibération n° 2010-1258 du 11 janvier 2010. Ces délibérations définissent les modalités de ces concertations :

- Les concertations se déroulent du 25 janvier au 16 avril 2010 pour la révision du PLU et du 1^{er} mars au 16 avril 2010 pour les accès;
- 6 réunions publiques sont organisées dans les communes de Décines-Charpieu, Chassieu et Meyzieu;
- Un dossier est mis à la disposition du public pendant toute la durée dans chaque commune de la communauté urbaine et au siège de la communauté pour la révision du PLU et dans les communes de Décines-Charpieu, Chassieu et Meyzieu et à la communauté urbaine pour les accès;

Première observation :

Sur le fond et la forme de cette concertation.

Cette concertation intervient après 5 ans d'errements dans ce projet, initialement d'ordre privé, mais dont l'enjeu au final impacte plus directement plusieurs communes de l'Est lyonnais mais concerne toute l'agglomération lyonnaise.

Le dossier mis à disposition du public « présenterait » les éléments de réflexions préalables à la révision du Plan Local d'Urbanisme qui permettrait d'accueillir le projet du Stade de 60.000 places et ses équipements connexes sur le site du Montout à Décines-Charpieu sur une superficie de l'ordre de 50 hectares.

Vous sollicitez donc pour la 3^{ème} fois l'avis des populations pour justifier le changement de zone du secteur du Montout sur la commune de Décines et permettre ainsi son urbanisation et l'implantation de cet équipement sportif et ses équipements commerciaux.

Or, ce projet n'est pas sans conséquences sur :

- L'organisation des activités sportives,
- Les activités économiques du secteur de Gerland,
- Les communes de Chassieu, Décines, Meyzieu... et plus particulièrement le secteur du Montout à Décines,
- Le changement d'orientation des investissements en matière d'infrastructures urbaines et de transports...

Et, vous n'avez à aucun moment dans cette concertation présenté les contributions des participants à la mission d'information et d'évaluation sur le devenir des grands équipements sportifs de Gerland, ni évoqué les études réalisées par le cabinet d'Architectes Constantin (à la demande de l'OL) et par les Cabinets d'Architectes Favarot/Vella (cf. documents joints en annexe).

Alors, si l'EPCI du Grand-Lyon a compétence en matière de politique d'aménagement des territoires du Grand-Lyon, celui-ci n'a pas compétence en ce qui concerne la gestion des équipements et activités sportives. Il ne peut donc décider de l'implantation de cet équipement au prétexte qu'il contribuerait au rayonnement de la Métropole lyonnaise, sans qu'une consultation sur la nécessité de quitter le stade actuel de Gerland et l'opportunité d'en construire un nouveau au Montout, ou ailleurs, n'ait eu lieu dans toutes les communes du Grand-Lyon.

Cette « concertation » n'en est pas une, car toutes les réunions qui se sont tenues à Chassieu, Meyzieu et Décines n'ont en fait consisté qu'à une présentation, par vous-même et vos services, des projets d'aménagements routiers et des moyens de transports nécessités par le projet privé de l'OL Groupe dénommé OL Land. Cette méthode n'est au mieux qu'une simple information des populations.

Le dossier soumis à la concertation est « complètement ficelé », cela a été affirmé par un de vos Vice-présidents, « *Le choix d'accompagner ce projet de grand stade, son emplacement et le financement des accès sont actés et non négociables* » ; Au point que vous avez déjà passé des marchés de Maîtrise d'œuvre de réalisation et acheté des terrains.

Vous nous présentez ici un dossier identique aux deux dossiers précédents soumis à enquête publique en 2008 et 2009, en laissant supposer que ce site serait relié au réseau ferroviaire et au Réal (cf. carte p15), ce qui n'est évidemment pas le cas.

Même si cette procédure peut « sembler légale », nous la contestons fortement.

Deuxième observation :

Sur les enjeux d'aménagement des territoires de l'agglomération :

Sur le développement des activités commerciales :

Une lecture attentive du dossier depuis son origine montre bien que ce projet (de grand stade et d'activités connexes 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.

Le DOG (Document d'Orientation Général) définit les orientations en matière d'aménagement du territoire pour le futur SCOT du Grand-Lyon.

Ces orientations seront traduites localement et à court et moyen terme par les SCOT et s'imposent aux PDU et PLU.

Orientations pour le commerce de proximité :

Le DOG préconise de garantir au niveau de chaque quartier ou de chaque commune une offre commerciale et de services aptes à satisfaire les besoins de première nécessité et achats du quotidien réalisables en modes doux (**courtes distances**).

Orientations pour l'offre commerciale des bassins de vie :

A l'échelle du bassin de vie, l'offre commerciale doit pouvoir répondre le mieux possible non seulement aux besoins du quotidien, mais aussi aux besoins d'achats plus occasionnels en alimentaire, équipement de la maison et de la personne, et culture - loisirs.

Chaque bassin doit se rapprocher d'une situation d'autosuffisance et d'un équilibre entre l'offre commerciale proposée et le potentiel de consommation des ménages, afin de réduire les déplacements automobiles liés aux actes d'achats.

Le DOG fixe les orientations suivantes :

- **implantation privilégiée dans les polarités urbaines les mieux desservies et les plus accessibles par les transports collectifs...**
- **développement maîtrisé des pôles commerciaux de bassins de vie qui se sont constitués en proximité des polarités urbaines ou dans leurs périphéries...**

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

Sur la limitation des émissions de polluants :

Conformément au PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) instaure un principe de sobriété énergétique pour réduire les émissions polluantes et les émissions de gaz à effet de serre dans trois domaines prioritaires : les transports, l'habitat et le développement économique. C'est prioritairement dans le domaine des transports que des gains peuvent être réalisés.

Il implique de viser une « ville des courtes distances »

Les opérations d'urbanisme sont prioritairement localisées au sein des polarités urbaines qui disposent d'un bon niveau de services et d'équipements intermédiaires, afin de favoriser les déplacements courts.

Les secteurs agricoles situés à proximité du territoire urbain peuvent accueillir une économie agricole tournée vers la vente locale des productions.

Des réseaux locaux « modes doux » connectés aux réseaux des voies vertes et aux espaces de loisirs et de découverte du territoire sont développés.

Dans les projets d'extensions et de renouvellements urbains, le DOG préconise la réalisation d'aménagements permettant d'assurer la continuité, la sécurité et la convivialité des déplacements piétons et cyclistes, notamment pour l'accès aux équipements et aux pôles d'échanges avec les transports collectifs.

Éviter la création de zones d'activités à l'écart des secteurs bien équipés

- Le développement de zones à caractère mixte (activités / logements / équipements / espaces verts) pour des activités et services compatibles avec l'habitat est privilégié pour permettre un voisinage des activités avec les réseaux de transport collectif et les services de la vie quotidienne.

Favoriser l'utilisation des transports collectifs

- Les opérations d'urbanisme sont prioritairement localisées au sein des secteurs bien desservis ou dont la desserte est prévue par le Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise et par le réseau de transports collectifs d'agglomération.

Le DOG formule trois types d'orientations pour une agglomération belle et agréable à vivre :

Une ville apaisée : parce que les habitants doivent pouvoir vivre dans une ville préservée des nuisances liées à l'automobile; il recommande de privilégier des espaces publics où les modes de déplacements non motorisés sont favorisés.

Une ville embellie : dans le cadre des constructions neuves, des opérations de renouvellement urbain et des campagnes de réhabilitation, une attention particulière est portée aux espaces de proximité

Une ville équilibrée : la mixité des fonctions et des usages doit être garantie dans tous les quartiers pour permettre à la ville de se renouveler, de croître et d'embellir.

Ces conditions n'existent pas pour le Montout où tout est à reconsidérer pour atteindre les objectifs du DOG.

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 et n'est à ce jour desservi par aucun moyen de transport en commun adapté au transport de 60.000 personnes en 2 heures.

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).

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 serait majoritairement utilisé pour des activités commerciales et de services sans rapport avec le sport (1.500.000 spectateurs pendant les matchs et 800.000 clients le reste de l'année).

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 ici un nouveau grand pôle économique, viendrait en contradiction avec l'orientation du DOG qui préconise une ville de la proximité et des courtes distances, génératrice de qualité de vie. Alors même que les services spéciaux de transports des spectateurs et/ou clients ne seraient en services que pour les matchs.

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.

Troisième observation :

Impacts sur le quartier et sur le stade de Gerland.

L'évocation (en 2005) du projet d'agrandissement du stade puis du départ éventuel de l'OL du quartier de Gerland aurait logiquement du appeler à une réflexion sur l'état, les conditions d'exploitation, et de réaménagement des structures sportives sur ce secteur et conduire à mesurer l'impact de ces activités sur le quartier tout entier avant même de s'engager dans l'accompagnement puis le soutien sans faille à ce projet d'un autre temps.

Il est à noter que la mission d'information et d'évaluation sur le devenir des grands équipements de Gerland n'a été décidée qu'à la demande expresse de deux groupes politique de la Ville de Lyon en septembre 2008 (Lyon Démocrate - Modem et Ensemble pour Lyon) et que cette mission ne s'est mise en place qu'à la seconde demande en janvier 2009.

Second constat regrettable que l'on peut faire à la lecture du rapport de cette mission, c'est que celle-ci n'avait pour rôle essentiel que d'auditionner les différents acteurs de ce quartier (+ de 40 contributions) sans avoir à tirer de conclusion, ni faire de proposition à son issue.

Pourtant, l'étude de ces contributions est riche d'enseignement sur la construction des relations socioculturelles et économiques d'un quartier et de son attachement au stade, mais aussi au club et aux matchs de niveau national et européen. C'est tout l'esprit du quartier construit autour et à l'image de l'OL, le club de Lyon, que les Gerlandais veulent préserver, alors que les révélations de cette mission sont tout aussi intéressantes lorsqu'il s'agit de l'état des lieux et du potentiel du complexe sportif de Gerland.

On y apprend notamment que :

- **Le stade de Gerland n'est pas en zone Seveso** ; Seule la plaine des jeux est en partie en zone verte du PPRT (Plan Prévisionnel des Risques Technologiques) d'Arkéma Pierre-Bénite (c'est-à-dire avec un risque faible) où les constructions d'ERP (Établissements Recevant du Public) sont autorisées sauf si ceux-ci étaient difficilement évacuables !

- Que le **Stade n'est pas classé monument historique**, mais qu'il est inscrit à l'inventaire supplémentaire des bâtiments historiques depuis octobre 1967, ce qui n'a pas empêché les modifications et évolutions de 1985 (rénovation des tribunes Jean Jaurès et Jean Bouin) et 1997 pour la coupe du monde 1998 !
- **Que sur le parc original de Gerland** (100ha à sa création par Tony Garnier en 1914) **hors parc de Gerland, plaine des jeux et autres parcelles** (recevant des activités universitaires, en location (Laboratoires Aguettant) ou propriété de la CNR et des NVF), **il reste 23ha qui sont dédiés aux activités sportives (équivalent en superficie à l'emprise du site du Puisoz à Vénissieux, tant convoité (en son temps) par le Président de l'OL). Et sur lesquels (23ha) il n'est pas interdit de construire**, si les bâtiments envisagés sont dans le prolongement de l'activité sportive et respectent l'architecture de Tony Garnier !
- **Que la plaine des jeux est aujourd'hui utilisée à 70% par l'OL**, et qu'il serait même envisagé de conclure un bail emphytéotique avec l'OL afin que celui-ci puisse entretenir les terrains synthétiques qui posent quelques soucis d'usure prématurée... !
- **Que le stade Tola Vologe (32.547m²) fait déjà l'objet d'un bail emphytéotique au bénéfice de l'OL qui y a construit son siège !**
- **Que les zones mixtes** (les grandes structures modulaires, les tentes et Algéco ... installations provisoires) **peuvent être pérennisées** dans le cadre d'un projet, **sous la forme de structures en dur de petite ampleur**, comme l'avait envisagé Tony Garnier !
- **Que le LOU** (équipe de rugby qui serait pressentie pour jouer à Gerland à la place de l'OL) **ne fait actuellement que 5.000 spectateurs par match** et que l'équipe de rugby de Toulouse, qui a le plus gros budget en Europe, ne fait que 15.000 spectateurs en moyenne (alors que la moyenne nationale « top 14 hors Stade Français » tombe à 9.000 spectateurs) !
- **Que les travaux pour réduire la jauge** (le nombre de places) **de Gerland pour la mettre au niveau du raisonnable pour le LOU, n'ont pas fait l'objet d'évaluation, ni technique, ni financière !**
- **Que toute l'activité économique de proximité** (notamment de restauration) **serait forcément fortement impactée et donc à reconstruire avec les hypothétiques nouveaux locataires du stade,**
- Etc., etc....

On voit donc que l'emballlement pour ce projet de grand stade et l'accompagnement par le grand-Lyon du départ de l'OL du stade de Gerland a été mené sans avoir pesé toutes les conséquences, financières, environnementales, socio-économiques et culturelles... Alors que toute l'activité économique qui serait générée par le grand stade sur Décines profiterait essentiellement à l'OL groupe.

Quatrième observation :

Un modèle économique contestable, contesté et en faillite !

Alors que ce modèle est en faillite, qu'il est décrié par les britanniques eux-mêmes, le projet OL Land avec son grand stade comme tête de gondole, c'est l'application au domaine du football du modèle anglo-saxon appliqué à la grande distribution.

De grands centres commerciaux (coiffés par une société holding) qui administrent des biens immobiliers, gèrent les entrants (contrats publicitaires, droits TV, naming, sponsors... accessoirement des spectateurs) et valorisent ses actifs (biens immobiliers, valeurs des joueurs) et qui, pour capter davantage leur clientèle étendent leurs activités aux loisirs et à la restauration sur un seul site où les actionnaires possèdent le contrôle sur toutes activités, tuant ainsi toute activité concurrentes locales de proximité.

Sur le modèle britannique :

Britain's quality of life worse than former Communist countries (La qualité de vie chez nos voisins britanniques est tombée plus bas que dans les derniers pays communistes).

Britain's has fallen to 25th position on a list of best places in the world to live. Les britanniques sont tombés à la 25ème position des pays où il fait bon vivre dans le monde...

The rankings are: **1 France**; 2 Australia; 3 Switzerland; 4 Germany; 5 New Zealand; 6 Luxembourg; 7 USA; 8 Belgium; 9 Canada; 10 Italy; 11 Netherlands; 12 Norway; 13 Austria; 14 Liechtenstein; 15 Malta; 16 Denmark; 17 Spain; 18 Finland; 19 Uruguay; 20 Hungary; 21 Portugal; 22 Lithuania; 23 Andorra; 24 Czech Rep; **25 UK**. Le rang est : France 1, Royaume Uni 25.

Le foot anglais rattrapé par ses excès :

Manchester City : plus grosse perte dans l'histoire de la Premier League, -103M€ de déficit pour la saison 2008-2009.

Manchester United envisage de lever 600 M€ sur le marché obligataire pour refinancer sa dette de 700 m€.

Portsmouth n'a pas versé les salaires de décembre 2009.

Chelsea : 49 M€ de perte / 2008-2009, etc., etc....

Le foot business contesté par le Président de l'OL :**Le foot européen vit «dans une bulle spéculative qui n'a pas encore éclaté»?**

Le président de l'Olympique lyonnais et d'OL Group, lors d'une réunion pour lever des fonds en faveur de son club, (Paris, le 26 janvier 2007./REUTERS/John Schults) a bataillé pour que son club puisse entrer en bourse et concurrencer les grands d'Europe... (et pour cela a promis d'être propriétaire de son stade).

Aujourd'hui le Président de l'OL n'a plus que ça à la bouche : « Crise, bulle spéculative, krach... ». Le big boss lyonnais, plutôt adepte du mécénat privé, prône désormais un système de règles économiques pour éviter aux clubs une crise financière à venir.

«Il faut créer un système de règles pour éviter le krach» prévient le président de l'OL et d'OL Group, dans une interview au quotidien espagnol *El Pais*, [critiquant ouvertement le modèle du Real Madrid](#) (auquel vous vous référez Monsieur le Président du Grand-Lyon pour justifier le grand-stade).

Le football professionnel européen vit «dans une bulle spéculative qui n'a pas encore éclaté».

S'insurgeant contre les clubs espagnols et anglais où l'inflation des effectifs et des salaires des joueurs pèse sur leurs dettes, il envisage «un plafond pour les commissions et le nombre de transferts auxquels participent les agents» des joueurs.

On le voit, ce modèle économique génère une spéculation sur les échanges de joueurs qui n'est pas bonne pour l'esprit du sport et contribue à créer une bulle spéculative que nous risquerions d'avoir à rembourser si ce projet d'OL Land se concrétisait.

Cinquième observation :

Un projet "structurant" avec une accessibilité performante?

Le projet, tantôt grand stade, tantôt OL Land, nous est présenté comme **stratégique** et structurant pour le développement du site du Montout.

S'agissant des accès, un site pourrait être considéré comme stratégique s'il était au croisement de voies de communication (pas seulement routières) de forte capacité et structurantes pour le territoire concerné. Or le Montout est un **cul-de-sac**, coincé entre la rocade Est et l'axe Jean Jaurès-République sans moyen d'accès de transports en commun. Ce n'est donc pas un site stratégique.

Les accès prévus ne sont que des dessertes à partir de voiries existantes (cf. p12 les cartes et p13 la liste des aménagements de voiries envisagés).

- Modification de l'avenue Jean Jaurès, destinée exclusivement au stade,
- Débranchement de T3 avec un terminus au stade, destiné exclusivement au stade,
- Connexion à la rue Elysée Reclus,
- Bretelle de raccordement à la rocade Est, destinée exclusivement au stade,
- Raccordement à Eurexpo par une voie en site propre, donc interdite à la circulation générale.

Ce projet ne développe que des **bretelles d'accès**, il ne développe pas de nouvelles voies structurantes. **Ce n'est donc pas un projet structurant.**

Par ailleurs, la comparaison entre les moyens de transport existants sur Gerland et les moyens à mettre en œuvre sur Décines illustre bien l'inconstance et l'incohérence de la politique des transports décidée à cette occasion.

Dessertes des sites :

Le stade de Gerland bénéficie d'une position unique dans l'agglomération lyonnaise, tant du point de vue de la proximité du centre ville que de la desserte en transports en commun, ce qui est primordial pour un grand stade de classe internationale (cf. cahier des charges de l'UEFA). Acheminer 50 à 60.000 personnes en moins de deux heures est un vrai casse-tête, qui nécessite plusieurs moyens de transports lourds et à fort débit (train, métro, tramway).

Gerland est déjà desservi par la ligne B du Métro en correspondance avec les gares de Jean Macé, de La Part Dieu et bientôt avec celle d'Oullins.

En outre, Gerland sera aussi desservi par l'extension de la ligne de tram T1 en provenance de Perrache via Montrochet jusqu'à la station Debourg. L'arrivée du tramway T1 est d'ores et déjà décidée et en voie de réalisation pour une mise en service en 2014.

Sur le plan routier, Gerland est desservi directement à partir des diverses autoroutes par des bretelles à 2x3 voies. Gerland est dès maintenant doté de plus de 2000 places de parking (qui peuvent être augmentées en sous-sol du parvis si nécessaire - cf. projets joints p 16 à 18).

Comparatif d'accessibilité Gerland / Décines par les TC :

Desserte Gerland :

La desserte par la ligne B du Métro, optimisée et automatisée offrira dans un premier temps un potentiel horaire d'environ 16.000 voyageurs/h dans un sens (165 voyageurs * 3 voitures/rames * 32 rames/h). Le prolongement en cours jusqu'à la gare d'Oullins permettra de rabattre les spectateurs en provenance de l'Ouest et du Sud-ouest lyonnais (~2.000 voyageurs).

Le prolongement du tramway T1 jusqu'à la station Debourg (800m du stade) permettra d'acheminer les spectateurs venant de Lyon confluence et de la Gare de Perrache ~6.000 voyageurs.

A plus long terme le passage des rames du métro B de 3 à 4 voitures permettrait de porter la capacité potentielle horaire du métro B à 21.000 voyageurs/h dans un sens (165 voyageurs * 4 voitures/rames * 32 rames/h).

D'où un potentiel total d'environ 20.000 voyageurs/h à court terme et de ~25.000 à long terme, facilement gérable avec le système de billetterie que l'OL prétend pouvoir mettre en place.

Desserte de Décines :

Alors que sur Décines le plan d'accessibilité présenté (p14 du dossier d'accessibilité du grand-Lyon version définitive 21 octobre 2009) prévoit ceci :

Après déduction des 15500 spectateurs accédant en TC ou en modes doux (9000 par le réseau TCL, 4800 en car, 1700 en modes doux), il reste **44500 spectateurs à acheminer en voiture** pour remplir le stade (49.300 spectateurs sur 60.000 soit 82.2% viendront par la route).

Sur la base d'observations effectuées à Gerland et sur d'autres stades français, l'hypothèse d'un taux de covoiturage de 2.67 [spectateurs par voiture.] a été retenue pour les VIP, ce taux étant porté à 2.8 pour les autres spectateurs.

Ces 44500 spectateurs utiliseraient ainsi 16000 véhicules pour se rendre au stade... et stationner sur les 3 parkings prévus (4.000 aux Panettes, 7.000 sur place au Montout et 5.000 à Eurexpo).

1^{er} constat : un manque flagrant de cohérence entre les discours et les actes :**Inconstance de la politique des transports :**

Le PDU faisait surtout état jusqu'au nouveau plan de mandat (2008/2014) du développement des lignes de Transports en Commun existantes, illustrant la logique d'efficacité recherchée dans le maillage du réseau.

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) 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 Sytral fait d'ailleurs référence au PDU adopté à Lyon en 1997 et révisé en 2005 (en p 6 du dossier de concertation du prolongement de T1 du Confluent à Gerland), pour justifier ce prolongement (judicieux) qui constituerait l'amorce de l'axe fort A7 (cf. carte du PDU en annexe p 14 sur laquelle n'apparaît pas le prolongement de T3 ni celui de T2bis). Où est la cohérence entre les deux discours ?

2^{ème} constat : un besoin d'investissement qui obère tout autre investissement :

Les déclarations du Président de l'OL (Le Progrès du mercredi 25 novembre 2009) 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, malgré les contorsions pour lui donner des apparences « plus écologique » d'accessibilité à ce site.

Cela confirme malheureusement, ce contre quoi nous nous élevons : Ce projet nécessiterait un engagement financier exorbitant (envisagé ou à venir, du même ordre que celui du stade lui-même) de la part des collectivités pour la réussite d'un projet strictement privé.

Les prolongations de T2 et T3 non prévues au PDU viendraient amputer les budgets des projets inscrits et contrecarrer à jamais le prolongement envisagé de T3 vers les communes du Nord Isère (Pusignan...) comme schématisé dans le DOG (cf. carte p14).

Et malgré cela, la desserte du grand stade au Montout par les transports en commun resterait notoirement insuffisante et bien en deçà du potentiel du site de Gerland.

3^{ème} constat : une gabegie programmée ?

En faisant l'hypothèse que T3 et T2bis soient prolongées jusqu'au site du Montout, ces deux lignes n'offriraient qu'un potentiel de 22.000 voyageurs **en deux heures** à comparer aux 40.000 de Gerland.

Les déplacements vont coûter de plus en plus chers : taxe carbone, épuisement des ressources fossiles, renchérissement des énergies.

Ce serait donc une gabegie que d'abandonner Gerland, un site aussi privilégié et bien desservi par les TC, pour un site à l'écart de l'agglomération lyonnaise, sans aucune liaison lourde, où tout serait à faire à un coût pharaonique. Ce qui est d'ailleurs hors des possibilités de la communauté urbaine et même de la région.

Sixième observation : Par rapport à la démarche du plan climat.

La desserte telle qu'envisagée, très majoritairement par la route (82%), est un gâchis écologique à contre courant des préoccupations énergétiques et climatiques actuelles du Grand-Lyon.

Nous souhaitons une certaine cohérence entre la démarche du plan climat et l'urbanisme :

La saisine par le Grand-Lyon du Conseil de Développement dans le cadre du plan climat fixe aux participants du groupe ressource (représentants de la société civile) comme objectifs :

- De co-construire des scénarii climat pour atteindre une agglomération sobre en carbone à l'horizon 2030,
- D'identifier les transformations des modes de vie (modes d'habiter, de se déplacer, de consommer, d'occuper ses loisirs, de communiquer...) nécessaires au passage à une agglomération sobre en carbone.
- Et de favoriser l'appropriation des objectifs climat par les acteurs de la société civile et susciter les changements de comportements.

Or, nous pouvons d'ores et déjà faire le constat que ce projet d'OL Land avec son grand stade sur le site du Montout à Décines est en pleine contradiction avec l'objectif central d'une agglomération sobre en carbone et les orientations que donne la FNAU (Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme) de la ville durable.

La FNAU propose de donner quatre dimensions à la ville durable :

- **une ville compacte favorisant les déplacements sans voiture.** La FNAU préconise un projet global de territoire englobant les espaces naturels et agricoles et se déclinant **aussi bien à l'échelle de l'intercommunalité que de l'infracommunalité;**
- **une ville économe, neutre en énergie,** valorisant les friches et où les constructions et les démolitions s'équilibrent. **La ville économe doit entretenir et réhabiliter fortement son parc de bâtiments existants...** Nous ajouterons les équipements culturels et sportifs.
- **une ville sécurisée** où les risques sont bien gérés et en particulier ceux qui ont trait à l'eau... Nous ajouterons que ce projet de grand stade et ses parkings font peser de gros risques sur la nappe phréatique de l'Est lyonnais.
- **une « ville nature »** conservant des espaces naturels diversifiés en forme, en taille et en usage, dont les objectifs sont la qualité paysagère et la préservation de la biodiversité.

Quatre dimensions auxquelles le projet OL Land avec le grand stade au Montout tournerait le dos.

Septième observation

Sur l'utilisation des fonds publics et leur affectation aux dossiers prioritaires :

Si la construction du stade de Décines et de ses annexes commerciales serait prise en charge par l'Olympique Lyonnais, la mise à disposition des terrains et la construction des infrastructures d'accès permettant son utilisation seraient à la charge des collectivités publiques (État, Conseil général, Communauté urbaine, SYTRAL, ville de Décines), donc des contribuables.

Le coût total de ces infrastructures n'a pas encore été clairement évalué, mais il serait plus vraisemblablement de l'ordre de 300 à 400 millions d'euros, soit plus de 300 € par habitant du Grand Lyon et plus de 1.000 € par foyer payant l'impôt local.

L'argent public mis dans ces infrastructures, favorisant exclusivement une entreprise privée, constituerait un gaspillage inacceptable, à plus forte raison dans les circonstances économiques actuelles. Car les revenus de ce nouveau stade ne profiteront pas à la population de l'agglomération lyonnaise. Outre les nuisances, dues aux embouteillages et à la pollution, supportées par les populations locales les soirs de match, il y aura encore moins de retombées économiques puisque les recettes tirées de l'exploitation de ce qui sera un véritable centre commercial resteront la propriété d'OL groupe, alors que les investissements auraient largement été payés par les contribuables sans aucune plus-value pour ces derniers.

Les retombées économiques iraient toutes dans l'enclave OL Land (hôtels, restaurants, bars, ...) au lieu d'être réparties sur l'agglomération.

Cet argent pourrait servir utilement à des fins bien plus prioritaires et plus profitable à l'emploi durable, tels la réalisation de crèches, la rénovation de classes d'écoles, les hôpitaux, la construction de logements pour étudiants, pour les personnes handicapées,...

La ville manque déjà cruellement de logements et ceux qui existent sont très chers, comment envisagez de loger les personnes défavorisées ?

Une politique du logement s'impose donc, avec comme objectif de faire baisser les prix, notamment en faisant baisser le prix du foncier, dans le prix des logements sociaux et le milieu de gamme. Pour cela, une maîtrise du foncier et la mise sur le marché des terrains achetés à des prix raisonnables par la collectivité semblent nécessaires et urgentes.

Nous ne comprenons pas l'intérêt de réaliser un grand stade avec l'argent du contribuable et de vendre les terrains du Montout à une société privée pour un grand stade alors que nous manquons de logements.

Aucun élément nouveau ne justifie ce projet et cette nouvelle révision du PLU.

Rien ne garantit que le club Olympique Lyonnais gardera son rang actuel dans le football européen, dont les « exploits » ont été réalisés jusqu'à ce jour à Gerland, contre des clubs à très gros budget (ex : Madrid et dont l'endettement est très lourd).

Le stade de Gerland a le mérite d'exister. L'OL paie une location d'un million d'euros par an qui couvre en partie l'entretien (1,4 million d'euros par an). Que ferait-on de ce stade une fois l'OL parti ? Qui paierait l'entretien ? Certainement pas l'équipe de Rugby pressentie avec son maigre budget (6,3M€ en 2010) et son affluence moyenne de 5000 spectateurs ! Combien coûterait la modification de Gerland pour ramener la jauge à un niveau convenable au LOU ? Quel serait le montant de la location de Gerland au LOU ?

Le projet de grand stade au Montout vise uniquement à satisfaire les ambitions financières de l'OL groupe, mais pas à répondre aux besoins des habitants de l'agglomération et de la métropole lyonnaise.

Huitième et dernière observation :

Aussi, pour toutes les considérations et observations précédentes, nous formulons un avis fortement défavorable à la révision du PLU sur la commune de Décines, secteur du Montout.

Que, s'il doit y avoir changement de zone, ces parcelles soient classées en zone agricole et naturelle.

Et enfin, que soit reprise l'étude de l'aménagement de Gerland et de l'optimisation de son accessibilité en Transports en Commun.

L'ensemble des observations qui précèdent vaut aussi bien pour la concertation préalable à la révision du PLU du Grand-Lyon sur la commune de Décines, que pour les concertations sur les accès au grand stade.

Pour les coordinations DARLY et la CEDRUL

Joël DUBOS

18A, rue Colette

69800 Saint-Priest

Coordinateur CEDRUL

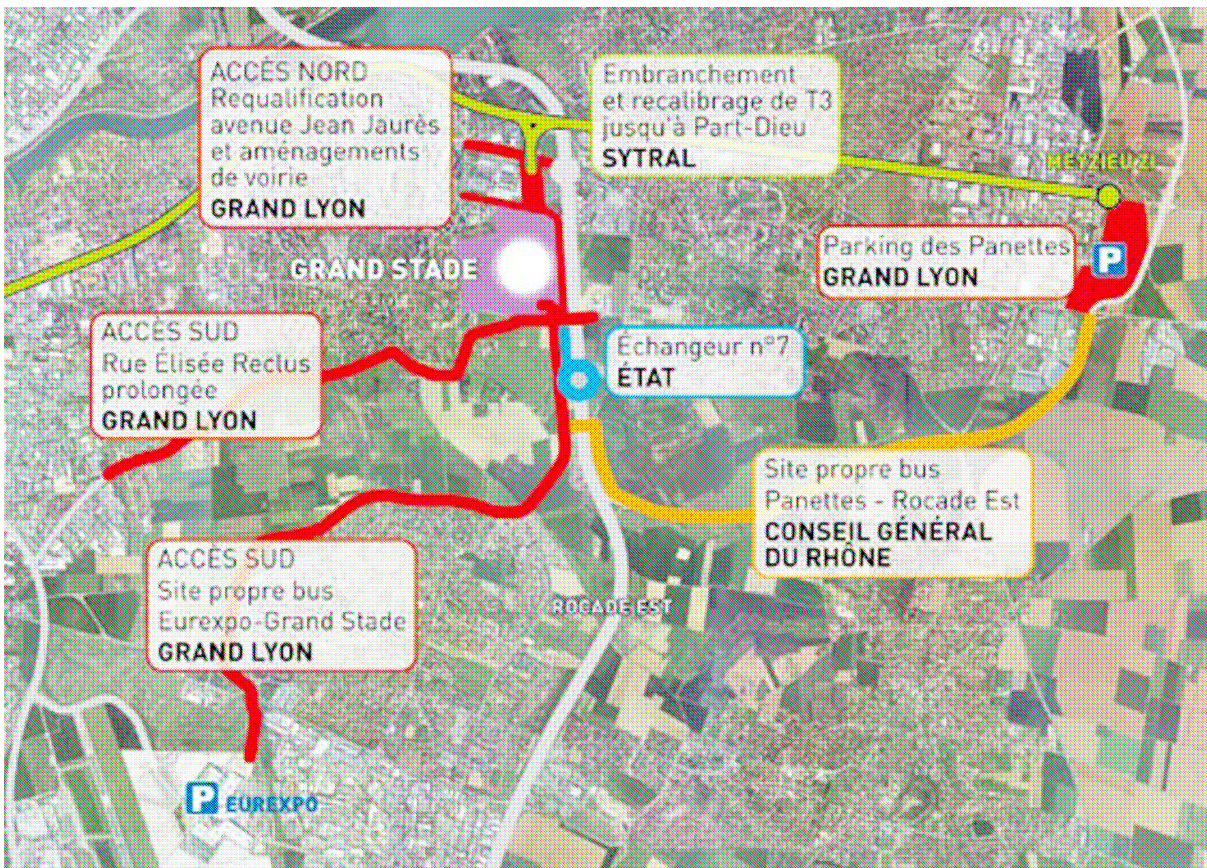
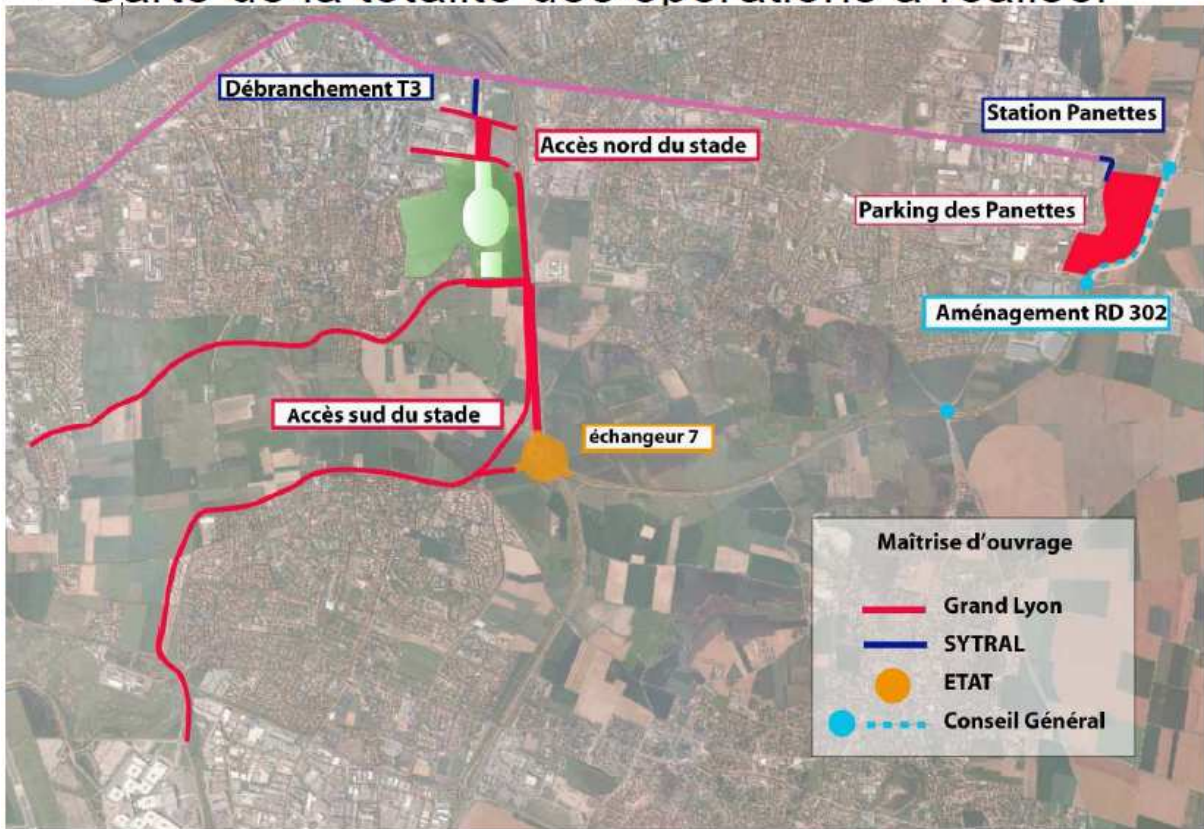
Vice-Président DARLY

courriel : jodubos@wanadoo.fr

site Internet : www.darly.org

Fait à Saint-Priest le 15 avril 2010

■ Carte de la totalité des opérations à réaliser



LES OPERATIONS DE VOIRIE DESTINEES AUX VP

Les principales opérations de voirie sont listées par secteur, ci-dessous :

Secteur Décines-Montout :

- requalification de l'avenue Jean Jaurès (actuelle RD317) au droit du Stade (ouvrage d'art) et de l'échangeur n°6 de la Rocade Est,
- création d'un mail reliant la RD317 au stade,
- requalification de la rue Marceau, au droit des voies d'accès au stade (ouvrage d'art),
- modification de l'échangeur n°7 de la RN346 (Rocade Est) : ajout d'une 4^{ème} branche desservant le stade,
- création d'une voie Nord-Sud reliant l'échangeur n°7 au stade,
- création d'une voie tangentant le stade par l'Est, reliant la rue Sully, le mail Nord du stade et la rue Marceau,
- création et/ou requalification d'une voie contournant Décines par le Sud (prolongation d'Elysée Reclus),

Secteur Meyzieu-Panettes :

- création d'un parking de 4000 places sur le terrain des Panettes,
- création de deux carrefours à feux sur la RD302, permettant d'accéder à ce parking,
- aménagement des giratoires de la RD302 avec les RD147 et 317, en vue d'augmenter leurs capacités d'écoulement du trafic,
- création de la déviation Nord de Pusignan, aménagement de son giratoire avec la RD302 en vue d'augmenter sa capacité d'écoulement du trafic,
- création de la suite du contournement Est de Meyzieu (en direction de Jonage),

Secteur Chassieu-Eurexpo :

- création d'une voie reliant la RD306 à Eurexpo (LY12), aménagement du carrefour RD306 dans un objectif de satisfaction de la demande VP,
- réorganisation interne des circulations d'Eurexpo, permettant l'optimisation de l'utilisation des poches de parking Sud,

Carte du PDU (de 1997 confirmé en 2005) présenté par le Sytral p 6 du dossier de concertation sur le prolongement de la ligne de Tram T1. Pas de prolongement T2bis ni de décrochement de T3 ?



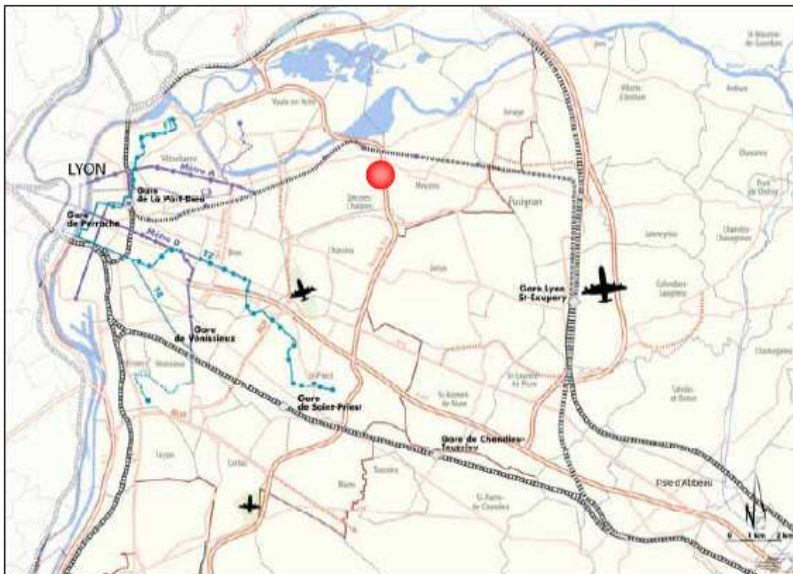
Carte du réseau des TC du DOG (Document d'Orientation Général)



3 - LE SITE DU MONTOUT

3.1 Localisation

Le site se situe en frange Est de la commune de Décines - Charpieu, en limite administrative avec la commune de Meyzieu.



8/32 RÉVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME - Dossier de concertation

Projet d'aménagement du stade de Gerland :

Projet A. Constantin

Cet aménagement comprend :

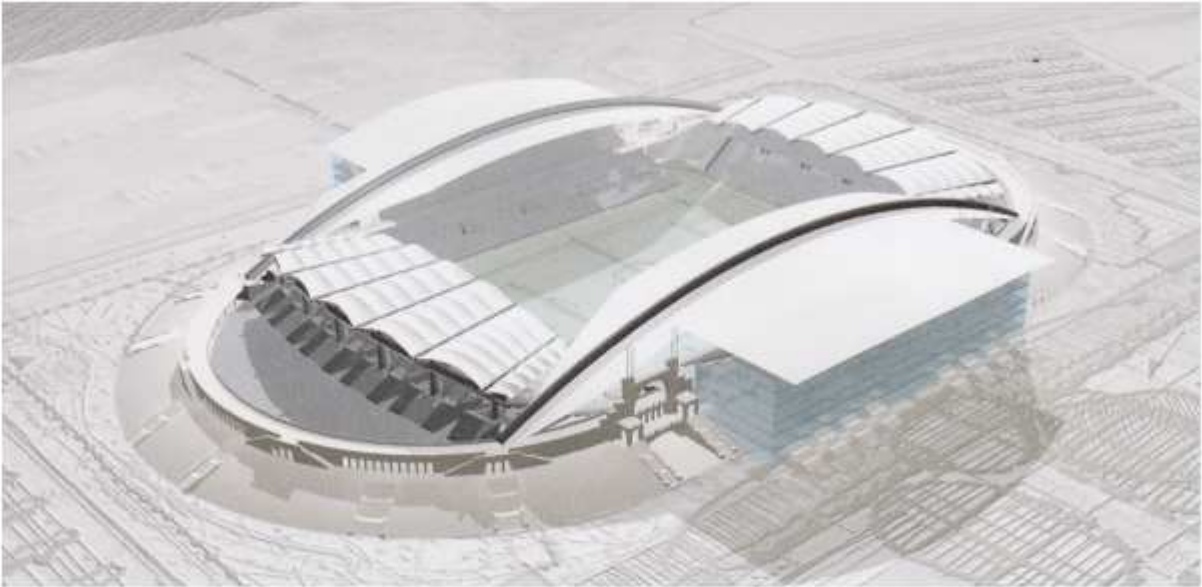
L'augmentation de la capacité de spectateurs pour la porter à 54.000,

L'augmentation des surfaces dédiées aux activités commerciales pour les porter à 50.000m²,

L'aménagement de parkings...

pour un coût total de 250millions d'Euros (3 fois moins cher que le stade de Décines),





Projets d'aménagement de Gerland :

Projet Favarot / Vella :

Cet aménagement comprend :

L'augmentation de la capacité de spectateurs pour la porter à 55.000 dont 1.000 en loges et 3.000 en business seat,

L'augmentation des surfaces dédiées aux activités commerciales pour les porter à 20.000m²,

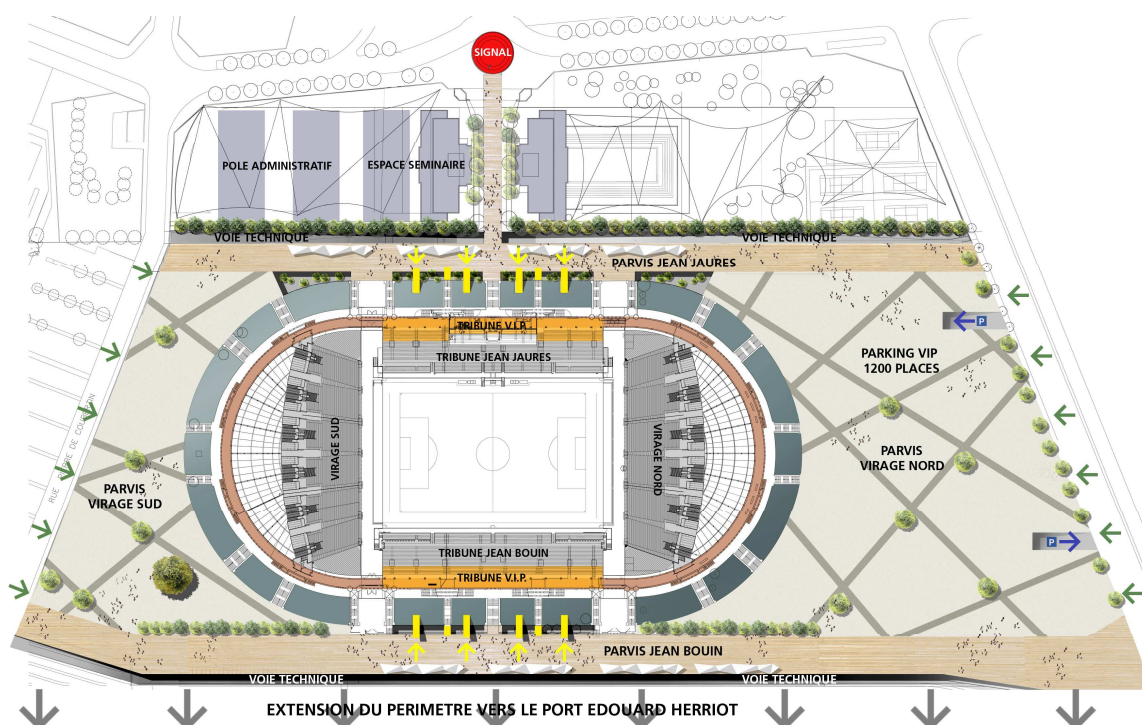
L'aménagement de 2.000 places de parking supplémentaires,

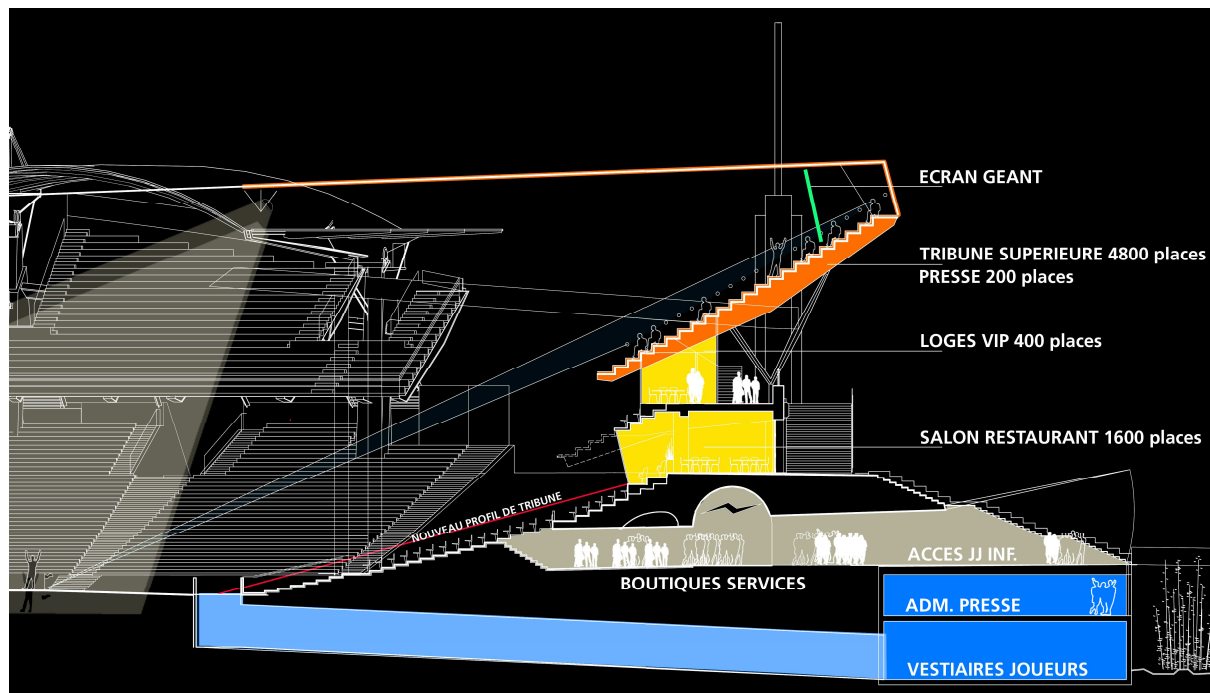
Pour un coût total de 130millions d'Euros (6 fois moins cher que le stade de Décines), en maintenant 95% de la capacité du stade pendant la période des travaux.

Vue en perspective Tribune Jean Jaurès



Vue en plan



Vue en coupe sur tribunes latérales**Les associations de la CEDRUL**

(Coordination pour l'Environnement et les Déplacements Durables en Région Urbaine de Lyon) :

ADTLS (affiliée FNAUT)
ALTERN'INFO
ARPAC
ASTER - (Association de sauvegarde du Territoire et de l'Environnement Rural)
CDAFAL 69 (Conseil Départemental des Associations Familiales laïques du Rhône)
DARLY (affiliée FNAUT, FRAPNA, partenaire AEDTF)
Déplacements Citoyens
Droits du piéton
ADQVEEP Eyzin-Pinet environnement
FAP (Fédération des Associations du Plateau)
FAPPO (Fédération des associations opposées au projet de périphérique Ouest)
FRAPNA Rhône
LVV (la ville à vélo)
Lyon Métro Transports Publics (affiliée FNAUT)
Lyon-Tramway (affiliée FNAUT)
MNLE 69 - (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement)
Saint-Genis Sud
SCJ (Sauvegarde des Coteaux du Jarez)
SCL (Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais) (affiliée FNAUT)
SEVDOR (Sauvegarde des Espaces Verts des Monts d'Or)
Le Furet (Asso Franchevilloise des usagers du rail, de la route et de tous moyens de transports)