

Coordination associative pour l'Environnement et les Déplacements Durables sur la Région Urbaine de Lyon

Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON

Contact : J. Dubos - Tél.: 04 78 20 70 96

Adresse postale : 18A, rue Colette - 69800 Saint-Priest

E-mail= jodubos@wanadoo.fr ;

site Web= <http://www.darly.org/content/category/4/89/101/>

Enquête publique sur le prolongement du tram T2 à Eurexpo

A l'attention de Monsieur Jean-Yves Bion commissaire enquêteur

Sommaire :

I - Présentation de la CEDRUL	p 2
II - Enjeux et fonctionnalités du prolongement de T2 à Eurexpo	p 3
III - Notre perception de la situation actuelle	p 5
IV - Propositions de la CEDRUL	p 7
V - Conclusions	p 8

Annexes

1) Liste des associations de la CEDRUL	p 9
2) Données SEPEL sur Eurexpo	p 10
3) Table des manifestations à Eurexpo	p 10
4) Carte PDU révisé 2005 et carte du plan de mandat 2009-2014	p 12
5) Projet de Grand Stade à Décines, QUE DIT LA COMMISSION D'ENQUÊTE ? Résumé :	p 13

I) Présentation de la CEDRUL

La CEDRUL (Coordination pour l'Environnement et les Déplacements Durables dans la Région Urbaine de Lyon) s'est constituée en janvier 2008 dans le prolongement des actions des associations affiliées à FNE (France Nature Environnement) et à la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usager des Transports) et dans la continuité du Grenelle de l'environnement.

La CEDRUL regroupe 20 associations (cf. liste en annexe) de défense de l'environnement et qui promeuvent tous modes de déplacements autres que routier « solo ».

Ces associations se sont regroupées autour d'objectifs communs pour promouvoir une approche globale de l'aménagement du territoire métropolitain.

Les associations de protection de l'environnement et pour les déplacements durables sur la RUL réunies au sein de la CEDRUL ont signé une charte pour :

- être un partenaire associatif, force de proposition, responsable et déterminant à l'échelle de la RUL pour les choix d'aménagement d'infrastructures de transport et/ou d'aménagements urbanistiques d'envergure,
- affirmer collectivement leurs priorités dans l'intérêt général : CFAL, RER à la lyonnaise (REAL), développement des TC...

afin d'apporter une contribution au développement de la RUL plus soucieuse de la protection des populations, de l'environnement et du développement des moyens de transport autres que routiers.

Notre volonté commune est « de participer à la consolidation d'une métropole lyonnaise à vocation européenne et de contribuer à son développement contrôlé, harmonieux, en phase avec la démarche du développement durable tout en assurant le rayonnement de tous les territoires qui la composent».

C'est dans ce cadre et cet état d'esprit que nous avons participé :
aux débats et enquêtes publics :

- sur les contournements routiers et ferroviaires de l'agglomération lyonnaise en 2001,
- sur la politique des transports en Vallée du Rhône et Arc Languedocien en 2005/2006,
- aux différentes consultations sur le CFAL et la Transalpine,
- sur le projet de révision du PLU du Grand-Lyon sur la Commune de Décines,
- sur les différents projets d'aménagement et d'extension du réseau des TC de l'agglomération lyonnaise.

C'est dans cet esprit que nous avons également considéré les enjeux et mené une réflexion sur la problématique du réseau de surface des TC du Grand-Lyon, envisagé dans sa globalité comme un réseau d'infrastructures majeur pour répondre aux objectifs du développement durable, en cohérence avec les différents plans (PADD, Plan climat, PDU...) de la Communauté Urbaine de Lyon, et que nous abordons le présent dossier.

II - Enjeux et fonctionnalités du prolongement de T2 à Eurexpo

Sur les objectifs du projet :

L'objectif majeur annoncé de ce projet est la desserte d'Eurexpo par un mode lourd, comme indiqué dans l'intitulé du dossier soumis à enquête publique.

Le dossier soumis à enquête publique présente les objectifs de ce prolongement de T2 en ces termes : « *Dynamisation de l'agglomération, objectif majeur la desserte d'Eurexpo, augmenter l'attractivité de la commune de Bron et, accompagner la vitalité économique et le développement de l'Est lyonnais (secteur de la porte des Alpes)* ».

Cette antenne prévue par le SYTRAL passerait sur Bron par les avenues du Maréchal De Lattre de Tassigny, François Mitterrand et la rue du Chêne, et sur Chassieu par le boulevard de l'Europe.

Ces objectifs nous sont présentés dans un but de justifier la desserte d'Eurexpo par un mode lourd, et, avec l'idée (juste effleurée) à moyen terme de prolonger cette ligne jusqu'au Grand-stade que l'OL projette de réaliser à Décines sur le site du Montout à Décines. Cela a été confirmé en séance du Conseil du Sytral le 8 juillet dernier lors de la présentation de la délibération N° 10-091 intitulée : "Extension de la ligne de tramway T2 à Chassieu, Rond-point René Cassin – programmations et procédures", où a été évoqué le prolongement de cette ligne jusqu'au grand stade sur le site du Montout à Décines.

On voit dès lors que, sans le but de desservir le grand stade à terme, la desserte d'Eurexpo, n'aurait pas été envisagée, et que ce n'est qu'accessoirement que le SYTRAL en profite pour desservir un peu plus la commune de Bron, mais c'est loin d'être l'objectif principal ! ..

Sur le contexte :

Le dossier soumis à enquête publique par le SYTRAL, fait l'impasse sur un certain nombre d'éléments et de suggestions issues de la concertation préalable. Au vu du dossier d'étude d'avant-projet et de la limitation inhabituelle de la mise à disposition du dossier d'enquête publique (dossier non consultable via Internet), il semble qu'en assurant « le service minimum » le SYTRAL n'ait pas souhaité une trop large participation à cette enquête publique.

Il est regrettable que ce dossier dont l'investissement devra être assumé par le Sytral (donc les 57 communes du grand-Lyon) ne soit pas soumis à l'avis de l'ensemble des communes qui auront à le financer.

Les orientations du PDU ne sont pas respectées

Le *Plan des Déplacements Urbains* (PDU), édition révisée en 2005. (p.9) n'est cité au dossier que dans ses orientations les plus générales. Sa durée étant pourtant prévue pour 10 ans, il aurait dû s'imposer aux collectivités, indépendamment des alternances politiques pouvant survenir pendant la période. Ce qui aurait renforcé d'autant son rôle.

Comme signifié page 3 de la Révision du 2 juin 2005 : « *Une politique de déplacements se bâtit forcément sur le long terme. La révision entend donc confirmer les orientations prises dans le plan de 1997, basé sur un scénario volontariste en faveur des modes doux et des transports collectifs. Elle doit compléter ces orientations pour définir la politique de déplacements de l'agglomération pour les dix ans à venir* », « *Elle (la révision 2005) n'apporte pas de projets lourds supplémentaires, contrairement au PDU précédent qui avait déjà décidé du réseau de lignes fortes* ». Est-ce pour cela que le Sytral présente la carte du PDU de 97 en page 8 ?

Il eut été pertinent de positionner cette opération dans le cadre des opérations inscrites au PDU, ou en cours de réalisation. Par exemple : le prolongement du métro A à la Soie réalisé et, "qu'une navette en site propre assurera la desserte d'Eurexpo depuis cette station". En changeant d'orientation et en optant maintenant pour une desserte par le tram T2 à Bron, le SYTRAL s'écarte du PDU. Qu'elles en sont les raisons objectives ? Le dossier n'est ni convaincant ni clair sur ce sujet.

De même, ce projet de desserte de Bron pourrait être considéré comme l'amorce de la ligne forte de rocade A8, citée au PDU. Tout en étant en contradiction avec le PDU puisque celui-ci indique que " *la réalisation de A7 et A8 est repoussée au-delà (de l'échéance du PDU)*".

Nous soutiendrions tout de même cette hypothèse à la condition qu'elle ne s'écarte pas des objectifs majeurs du PDU rappelés page 3 de la révision du 2 juin 2005.

La desserte du Grand Stade, objectif dissimulé

Le dossier indique (p.13) les objectifs du projet, alors qu'il est fait mention (en pointillés) de la futur liaison T2/T3 sur la carte du plan de mandat 2008/2014. Le Sytral a tout fait pour minimiser la référence au dossier du *Grand Stade*, alors que cette liaison prolonge le projet T2 vers le Nord, jusqu'au tram T3 à Décines-Meyzieu et que cette « boucle » T2 - T3 a été citée à maintes reprises par les thuriféraires de ce projet de grand stade. Mais le dossier qui nous est soumis n'en parle pas. Alors que, de par sa position, il y a un lien manifeste entre ce prolongement de T2 et le projet du grand stade. Comment s'articulerait cette liaison ? Le dossier n'en parle pas. Et puisque le Plan de mandat évoque le projet de grand stade, comme : « *un équipement destiné à participer au rayonnement de l'agglomération lyonnaise à l'échelle nationale et européenne* », nous ne comprenons pas pourquoi le dossier ne fournit rien d'autre qu'un pointillé sur une carte.

D'autant qu'il est encore dit : " *la conception et l'aménagement des parkings sur le secteur d'Eurexpo pourront permettre des usages de parc relais ... pour répondre à d'autres besoins extérieurs en lien avec un prolongement à l'étude*". Pour qui ne connaît pas le dossier, on peut se poser la question : Pourquoi concevoir et développer de nouveaux parkings si l'objectif du prolongement du tramway est de limiter l'usage de la voiture ? Le lecteur non averti n'y comprendra pas grand chose. S'agirait-il de parkings nouveaux ? de ceux existants ? Leur aménagement fait-il ou non partie du projet ? Quel est ce *prolongement à l'étude* ? Y a-t-il un lien avec la liaison Grand Stade ? Autant d'imprécisions dans ce dossier.

Si ce prolongement de T2 devait participer à la desserte de l'hypothétique grand stade, pourquoi n'en parle-t-on pas ?

Car ce projet de grand stade est une véritable hérésie en termes d'accessibilité en transports en commun et de gaspillage d'argent public (plus de 400 millions d'Euros). Il a été remis en cause par deux enquêtes publiques successives. Et les conclusions défavorables de la seconde, en date du 19 avril 2010, sont particulièrement sévères.

De la cohérence dans la politique des transports

La démarche d'aménagement de lignes (A7 et A8) en rocade indiquée au PDU et au plan de mandat précédent pour la desserte de périphérie à périphérie dans l'Est lyonnais apparaissait pourtant comme logique (cf. carte du PDU révisé 2005 en annexe).

Elle correspondait en effet à la réalisation de lignes nouvelles à partir des axes forts identifiés lors des enquêtes sur les déplacements.

Pour la population de Bron, les étudiants de l'université et les acteurs économiques des zones d'activités concernées, la réalisation d'une partie de la ligne forte A8 présentée dans le contexte d'un réseau maillé, aurait eu beaucoup plus d'intérêt que le prolongement de la ligne T2 tel que proposé.

D'autant qu'en parlant de ce projet, le Sytral affirmait (dossier de concertation préalable) :

« *On voit de suite que, sans le but de desserte d'Eurexpo, ce prolongement ne serait pas envisagé, et que ce n'est qu'accessoirement qu'on en profite pour desservir la commune de Bron, mais c'est loin d'être l'objectif principal !* » (Cherchez l'erreur !).

Autrement dit : Sans stade, pas de desserte d'Eurexpo. Sans desserte d'Eurexpo, pas de desserte de Bron.

Le Sytral soumet à l'enquête publique un tracé sur lequel il demande d'exprimer un avis, sans fournir toutes les données du contexte général et en faisant abstraction de toute autre possibilité de tracé.

Or le contexte, c'est aussi :

- une ligne actuelle T2 déjà surchargée,
- une desserte étudiants déplorable depuis la gare de Vénissieux jusqu'à la Faculté Lyon 2,
- et surtout : une desserte d'Eurexpo plus rapide et bien meilleure à partir de La Soie, en liaison directe avec la gare de la Part-Dieu, via T3 et avec l'aéroport via Rhônexpress.
- Le tracé de la future ligne A8, pourtant inscrite au premier PDU de 1997, n'est à ce jour toujours pas décidé.

Les populations consultées dans la phase de concertation préalable ont émis le souhait de voir étudiée la desserte des 7 chemins. Le Sytral en a pris note (§ 2.2.3, page 10), mais ne présente rien de tel dans ce dossier. Le schéma de desserte n'est pas détaillé, il n'y a pas d'étude d'impact de l'ensemble des options possibles, et que l'on ne cherche pas à réduire l'usage de la voiture en diminuant le nombre de places de parkings sur Eurexpo. Le Sytral le reconnaît dans le cahier sur l'étude d'impact (p 16/161) où il est dit : « zone Eurexpo : Aucun impact sur la circulation n'est attendu » et (p19/161) « zone Eurexpo, effet sur le stationnement, l'impact est nul ».

III - Notre perception de la situation actuelle

Tout ça pour quoi ?

Le dossier d'enquête publique évoque 255 à 295 journées annuelles d'ouverture d'Eurexpo, mais une majorité correspond à des salons (~50/an) ou événements (congrès, séminaires, ~60/an) de faible importance, dont les visiteurs n'auront PAS l'utilité de ce prolongement de T2.

Par ailleurs, la consultation des données de Kéolis (moyens mis en œuvre et voyages réalisés. Cf. tableau de données en annexe 5) tend à prouver le contraire :

Sur les 1.500.000 visiteurs environ qu'annonce la SEPEL gestionnaire d'Eurexpo, le SYTRAL n'en transporte aujourd'hui à peu près que 5% (si l'on considère qu'un visiteur prend un TC à l'aller et au retour) : soit 135.000 voyages par an sur une quarantaine de salons qui s'échelonnent sur 120 à 125 jours dans l'année. C'est d'ailleurs certainement pour cela que le Sytral n'a pris que 70 jours d'ouverture pour le calcul de sa prévision de trafic.

Y aurait-il donc un gros potentiel de clientèle ? et pour quel moyen de transport ?

En regardant de plus près, on s'aperçoit :

- Que l'effectif théorique maximal sur site est de 104.608 personnes/jour, soit 1 personne par m² suivant la notice de sécurité du 8 janvier 2007, établie par le Bureau Véritas (extrait du Cahier des Charges Sécurité Incendie C 04/97 V03/07 page 12). Ce qui signifie qu'avec 1.500.000 visiteurs par an le Parc d'Exposition même ouvert est à moitié vide.

- Que 7 sur 46 salons, soit environ 15% fournissent 77% de la clientèle « EUREXPO » du SYTRAL !

- Que POLLUTEC le salon le plus important n'a reçu que 65.000 visiteurs/4 jours en 2008! Que seulement ~20% ont pris les TC. Soit 6500 voyages/j en moyenne ! Nous sommes donc loin des 11.000 voyages/j qu'ambitionne le Sytral dans ses estimations de trafics à l'horizon 2013.

Autrement dit, la capacité d'accueil étant limitée par la surface d'exposition, si le Sytral veut capter une grosse partie du potentiel de clientèle et passer de 135.000 voyages/an à 770.000 voyages/an (ou 11.000 voyages supplémentaires/Jour d'ouverture d'Eurexpo), ce n'est pas avec un tram qui figure déjà parmi les plus chargés, et en rallongeant le temps de parcours depuis la gare de la Part-Dieu que le Sytral améliorera le service rendu aux usagers des TC, et fera abandonner leur voiture aux visiteurs d'Eurexpo. Quand bien même la fréquence aux heures de pointes (sans préciser lesquelles) serait de 10 minutes ! Et surtout si l'on aménage et développe les parkings.

(Pour mémoire, les trafics actuels en Voyages/Jour T1 = 80.000, T2 = 76.000, T3 = 24.000, T4 = 30.000 et en trafic annuel T1 = 21,5 millions voyages / an, T2 = 18,5 millions voyages / an).

Faisons une hypothèse : A supposer que cela puisse être rentable, il faudrait une liaison directe Part-Dieu Eurexpo-Saint-Exupéry par un moyen beaucoup plus rapide qu'un tramway du genre Métro ou RER, et supprimer 50% des places de parking sur place. Le SYTRAL en aurait-il les moyens ? Cela correspondrait-il aux impératifs de bonne gestion des ressources financières disponibles ?

Le Tram (comme un Métro) n'est absolument pas rentable aujourd'hui en regard des investissements qu'il faudrait consentir compte tenu des distances, du faible potentiel de clientèle entre ces équipements dont l'accessibilité a été pensée pour la voiture.

D'autant qu'au vu des chiffres de fréquentation lors des plus importants salons et foires, même en tenant compte des projets d'extension, même avec une part modale des transports en commun supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui, Eurexpo peut très bien être desservi par des navettes de bus mis en place avec les fréquences les plus appropriées.

Le projet présenté par le Sytral consiste donc à réaliser plus de 2 kilomètres (depuis la station Parc du Chêne) de voies inutiles pour desservir Eurexpo (qui depuis le rond-point des Droits de l'Homme serait en voie unique).

D'ailleurs l'autorité environnementale ne dit pas autre chose dans son rapport page 3 :

S'agissant de l'adéquation du projet au regard des besoins, la direction départementale des territoires du Rhône, dans son avis du 18 mai 2010 a attiré l'attention de l'autorité environnementale sur le fait qu' à son sens, « étant donné la fréquentation attendue, un bus à haut niveau de service électrifié en site propre aurait pu faire le même parcours pour des coûts de construction, d'exploitation et des nuisances environnementales bien inférieurs à ceux d'un tramway (à titre d'exemple la ligne C3 du SYTRAL transporte autant de personnes qu'une des ligne du tramway lyonnais). ».

Ces navettes partent aujourd'hui de Vaulx-en-Velin - La Soie, en liaison avec la ligne A du métro et les tramways T3 et (bientôt) RhônExpress. Des navettes bus interconnectées au tramway T2 prolongé à Bron pourront y être ajoutées. Le Sytral a là l'opportunité de mieux utiliser sa capacité d'investissement et les sommes disponibles pour prolonger la partie du trajet des navettes déjà en site propre.

Une faible rentabilité :

La prévision de trafic du Sytral est de : 11 000 voyageurs/jour en période d'ouverture d'Eurexpo + les 4.500 voyageurs/j actuels et 1.000 nouveaux v/j en zone urbaine. Soit : 16.500 voyageurs les jours d'ouverture d'Eurexpo, et 5.500 les autres jours.

Devant cette réalité, le SYTRAL indique que la ligne aura, pendant ces périodes, son terminus à l'extrémité Est de la rue du Chêne, soit 2.000m avant le terminus Eurexpo. Ce que nous appellerons le terminus "ordinaire".

Dans ce dossier, il est surtout fait référence à la desserte d'Eurexpo. Il est vrai que l'espace enserré par les deux tracés initialement envisagés est composé de tels équipements et zones d'emplois. C'est le point faible de ce projet car les zones, d'une part ont une faible densité et, d'autre part, ne sont actives (zones d'emploi), au contraire des zones résidentielles, que 5 jours par semaine. Avec la particularité des déplacements pendulaires (domicile - travail) d'avoir lieu essentiellement le matin et le soir.

Par contre, les populations résidentes desservies (à moins de 470 m autour des stations) sont faibles : 4.700 habitants pour le tracé "Bron Centre" ville! Il faut comparer cela à un seul quartier de Bron, pour lequel le tracé passe malheureusement au large : Bron Terrailon (7.000 habitants).

Le SYTRAL a lui-même tiré les conséquences de cette configuration en limitant la desserte à l'extrémité Ouest de la rue du Chêne, hors ouverture d'Eurexpo. Ce qui renforce l'idée que les dessertes d'équipements ou des zones d'activités où l'affluence est partielle sur l'année et/ou pendulaire, n'est pas efficace et rentable avec un moyen lourd comme un tramway si le tissu urbain périphérique n'est pas suffisamment dense.

Sur les conséquences :

D'une telle approche ne peut émerger qu'un dialogue de sourds et un summum d'incompréhension. Tant que l'objectif principal pour le Grand Lyon et le SYTRAL sera la desserte d'Eurexpo puis du grand stade via T2, subsisteront des déceptions, regrets et amertumes parmi la population qui, à juste titre, aura le sentiment d'un rendez-vous manqué et d'un gaspillage d'opportunité comme de fonds publics.

La réponse du SYTRAL aux souhaits des Brondillants et des populations de l'Est lyonnais ne peut pas être accessoire, il convient de la considérer dans sa globalité pour la meilleure desserte du plus grand nombre. Chercher à desservir Eurexpo, via T2, ou T3 n'étant qu'accessoire et complémentaire. Ainsi, le Sytral pourra considérer la solution qui consiste à aller vers le rond-point des 7 chemins, comme exprimé par certains Brondillants lors d'une réunion de concertation préalable, au lieu de traverser la zone de la butte du chêne.

IV - Propositions de la CEDRUL

Appliquer prioritairement le PDU en réalisant l'amorce du 1^{er} tronçon de la ligne A8 du PDU, depuis la gare de Vénissieux jusqu'à la Place des 7 chemins, via Avenue Pierre Cot, Boulevard de Parilly, Avenues Mendès-France, du 8 mai 45, Maréchal De Lattre, F. Mitterrand et Salvador Allende. **(Tracé tel que prévu dans le PDU de 1997).**

L'antenne T2 doit privilégier un parcours desservant les zones de plus fortes densités de populations, tel le quartier du Terrailon afin de privilégier une variante qui pourrait constituer un tronçon de l'axe A8 prévu au PDU de l'agglomération.

L'exploitation du tronçon depuis la place des 7 chemins jusqu'à Eurexpo peut très bien se faire par navettes bus, ce qui permet :

- D'une part de répondre aux souhaits des riverains de l'avenue Salvador Allende d'être mieux desservis en plaçant le terminus du prolongement de T2 Place des 7 chemins.
- D'autre part de prévoir un parc-relais aux 7 chemins, ce qui éviterait de voir le parking de l'hôtel de ville de Bron envahi par des véhicules venant de grande banlieue et les problèmes des jours de marchés.

La CEDRUL se prononce favorablement sur la première partie du projet de prolongation du tramway T2 depuis Bron Les Alizés, c'est à dire :

Sur le parcours des avenues De Lattre de Tassigny et François Mitterrand, avec les stations Place Curial, Jean-Paul Sartre et Parc du Chêne sous réserve que cette dernière soit déplacée de 50m environ vers l'Ouest pour la situer à l'angle de l'avenue François Mitterrand et Youri Gagarine.

Ce trajet dit « par Bron Centre Ville », souhaité par une majorité de contributeurs (dont la CEDRUL) lors de la concertation préalable, recueille bien évidemment notre assentiment.

Pour ce qui concerne la deuxième partie du projet, vers Eurexpo,

La CEDRUL réaffirme sa préférence pour que le tramway assure d'abord une desserte au plus près du quartier du Terrailon, tout au long de l'année, plutôt que celle d'Eurexpo lors des salons et foires.

Il convient de donner la priorité au respect du PDU et à la desserte pour les habitants plutôt que pour des visiteurs occasionnels.

Desservir Terrailon par le tramway, avec l'objectif de se rapprocher du quartier de La Soie à Vaulx-en-Velin (en empruntant des voiries à préciser par des études supplémentaires) serait bien plus conforme au PDU 2005, et répond mieux notamment à l'axe fort de déplacements A8 identifié par ce PDU (et le précédent).

Rejoindre ultérieurement La Soie contribuerait par ailleurs à renforcer la centralité de ce quartier et pôle d'échanges.

Dans le même esprit de réponse à A8, La CEDRUL demande que le carrefour Roosevelt - De Lattre de Tassigny - 8 mai 1945 (où T2 bis se détache du T2 actuel) soit impérativement équipé d'un «triangle» de voies complet, permettant à moyen terme un service commercial direct entre Saint-Priest, Porte des Alpes, l'Université Parilly au sud - et l'avenue François Mitterrand, puis Terrailon au Nord.

A propos du terminus Ouest situé Place Jean-Macé (7ème arrondissement)

La CEDRUL prend acte des études faites pour une desserte directe entre Bron et Jean Macé, au moins en dehors des heures de pointe.

Néanmoins, s'il est évident que les correspondances imposées deviennent longues et pénibles quand la fréquence des services faiblit, le service sans rupture de charge qui serait ainsi offert pourrait être considéré comme allant dans le bon sens s'il n'y avait pas en arrière pensée une desserte à l'usage du grand stade, alors même que les dessertes d'Eurexpo par navettes depuis la Soie ou, de Gerland par le métro depuis Jean-Macé sont autrement plus efficaces.

Nous considérons donc ce dernier investissement comme un leurre inutile (et à plus forte raison en temps de crise).

Pour la desserte du rond-point René Cassin (entrée Ouest de Chassieu)

La CEDRUL constate à la lecture du dossier d'enquête publique que la desserte du rond-point Cassin est étudiée par une prolongation de la ligne T2 passant par le sud d'Eurexpo.

Le trajet « naturel » le plus rapide entre Chassieu et le centre de l'agglomération passe par le Nord du Golf, et non par le sud d'Eurexpo.

Autant nous comprenons le souhait d'une meilleure desserte TC de Chassieu, autant une ligne aussi sinueuse et n'entrant pas dans la ville va à l'encontre de l'amélioration recherchée.

Cette ligne zigzagante sera coûteuse en exploitation et n'attirera que très peu de clientèle.

L'amélioration des transports en commun à Chassieu passe plutôt par de vraies priorités de circulation accordées aux autobus, pour extraire ceux-ci de la circulation générale, sous forme de couloirs et voies réservées, et de priorité aux feux, à la fois vers Bron et DANS Chassieu même.

V - Conclusions

La CEDRUL donne un avis défavorable au projet tel qu'il est proposé, car :

Ce projet n'est qu'un faux nez au projet du grand stade à Décines.

La création d'une antenne spéciale de tram pour collecter un trafic aussi faible et intermittent à destination d'Eurexpo ne se justifie pas.

Les projets prioritaires, à fort trafic, en zone dense, ne manquent pas sur le Grand-Lyon (exemple : rocades A7, A8), ils seraient à la fois nettement plus rentables pour ses finances et plus conformes au PDU.

La construction d'un réseau maillé permettant de développer les services de transports de périphéries à périphéries serait plus efficace et plus rentable.

La desserte d'Eurexpo serait plus pertinente et économique par une amélioration du système actuel de navettes bus en site propre à partir du pôle TC de la Soie.

Si nous approuvons la partie du tracé "Bron Centre", un passage dans le quartier de Terrailon, plus dense, serait encore plus profitable. Cette piste intéressante mérite d'être creusée par une étude appropriée.

Enfin, le passage par la place des 7 Chemins, au bout de l'avenue Salvador Allende, s'impose comme site naturel de convergence de tous les modes de déplacement dans ce secteur, et pourrait à terme constituer un pôle intermodal.

Joël DUBOS

Coordinateur CEDRUL

ANNEXES

1) Liste des associations de la CEDRUL

Coordination associative pour l'Environnement et les Déplacements Durables sur la Région Urbaine de Lyon

Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON

Contact : J. Dubos - Tél.: 04 78 20 70 96

Adresse postale : 18A, rue Colette - 69800 Saint-Priest

E-mail = jodubos@wanadoo.fr ;Site Web= www.darly.org

ADTLS (Améliorer les Déplacements et Transports en Loire-Sud) (affiliée FNAUT)
ALTERN'INFO
APIE
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 du Rhône représentant FNE (France Nature Environnement)
LVV la ville à vélo
Lyon Métro Transports Publics (affiliée FNAUT)
Lyon-Tramway (affiliée FNAUT)
MNLE 69 - (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement)
Réagir la Rue & l'enfant
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)

2) Données SEPEL sur Eurexpo : extraites de son site Web

13 000 places de parking, dont 5000 réservées exclusivement aux exposants.
Ils organisent entre 40 et 50 salons par an à Eurexpo Lyon :

Salons professionnels :

- SIRHA
Salon International de la Restauration,
de l'Hôtellerie et de l'Alimentation
- Pollutec
- Solutrans
- Piscine
- Salons du Bâtiment et du Bois
- Industrie Lyon
- Europack - Euromanut
- Equipville - Lumiville - In Light Expo
- Print'Or
- Sport Achat
- Funexpo ...

Salons grand public :

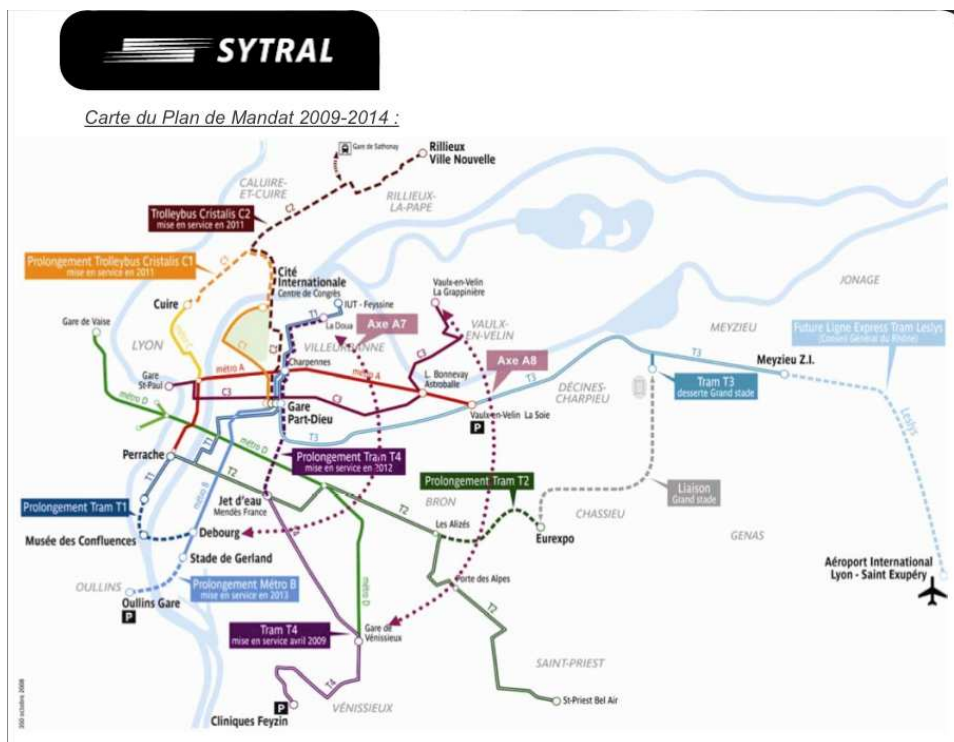
- Foire Internationale de Lyon
- Equita Lyon
- Salon de l'Automobile
- Salon du 2 roues
- Mondial des Métiers
- Epoqu'Auto
- Tendances Maison
- Primevère
- Vivez Nature
- Plaisirs Créatifs ...

3) Table des manifestations à Eurexpo :

Manifestations Eurexpo			Données Kéolis						
		Salons	Dates	Nbre de Jours	Type de Véhicules	Nbre de Véhicules	Nbre de Voyages 2008	Nbre de Voyages 2009	Salons > 2000 Voy/J
	2008/2009	PRINTOR	11 - 13 janv	3	articulé	3		528	
	2008/2009	SIRHA	24-28 janv	5	Standard/Articulé	7 Art & 6 Std		28449	28449
new	2008/2009	Communiquez textile	23 au 23 jan	3	Articulé	3	445	560	
	2008/2009	JPMS	27 au 29 janv	3	Articulé	3	1256	859	
	2008/2009	PRINTOR	3 au 5 févr	3	Articulé		984		
	2009	VDL Occasion	12-15 févr	4	articulé	3		63	
new	2008	Salon du 2 Roues	15 au 17 fevr	3	Articulé		1021		
	2008/2009	Primevère	29 fevr 2 mars	3	Articulé	3	5318	5137	
	2008/2009	STIM & Vignerons indépendants	5 au 7 et 7 au 9 mars	5	Articulé		1483		
	2008/2009	Batiment Eurobois & Vignerons indépendants	25-28 févr, 27 févr 1er mars	5	articulé	3		6888	6888
	2008/2009	SPORTS ACHATS	10 au 12 mars	3	standard		143		
	2008/2009	SPORTS ACHATS & Industrie STIM	9-11, 10- 13 mars	5	articulé	3		2689	
	2008	Plaisir Créatifs	13 au 1 mars	4	Articulé		1497		
new	2009	SADEC	15 - 17 mars	3	articulé	3		525	
	2009	Mondiale des métiers	19-22 mars	4	Standard/Articulé	8		5753	
	2008/2009	EASY FAIR	22-23 avril	2	articulé	3		146	
		VIVEZ NATURE	15-17 mai	3	articulé	3		3862	
	2008	Naturel éco-home	16 au 18 mai	3	Articulé		2934		
Grève	2008	CCG*	20 au 22 mai	3	Articulé		195		
	2008/2009	EQUIP'VILLE	27 au 29 mai	3	Articulé	3	1129	1341	

new	2008/2009	Exposition canine (new 2008, 1j/2009)	7 au 8 juin	2	Articulé	3	355	58		
		HANDICA	10 au 12 juin	3	articulé	3		2293		
new	2009	FIP & Préventica	16-19, 16-18 juin	4	articulé	3		2653		
	2009	Solution Techniques Territoriales	24-26 juin	3	articulé	3		843		
	2008/2009	SPORTS ACHATS	7 au 9 sept	3	standard	3	128	747		
new	2008/2009	R BIKE & HEXAGONE	12 - 15 & 14-15 sept	4	Articulé		693			
	2008/2009	HORMATEC	23 - 25 sept	3	Articulé		509			
new	2009	Salon Oriental	25-27 sept	3	cars	3		0		
	2008/2009	EUROCOAT	30 sept 2 oct	3	Articulé		971			
	2008/2009	ID Créative & Tendances maison	1er - 11 oct	11	articulé	3		5918	5918	
	2008/2009	Tendances maison & EASY FAIRS & VDL & SITEO	10-19, 16-1, 18-26, 20-22 oct	17	Articulé		2434			
	2008/2009	VDL & SITEO	17-25, 21-22 oct	9	standard	3		362		
	2008/2009	EQUITA LYON	29 oct 2 nov	5	Articulé	3	3586	3642		
	2008/2009	EPOQU' AUTO	7 - 9 nov	3	Articulé	3	1388	1282		
	2008	FUNEXPO & BEAUTE SELECTION	14-16 & 16-17 nov	4	Articulé		1525			
	2008/2009	BEAUTE SELECTION	15-16 nov	2	Standard/Articulé	3		1257		
	2009	EUROPACK	17-19 nov	3	Standard/Articulé	2		858		
	2008	PISCINE & CLASS EXPORT & VIVEZ NATURE	18-21, 19-20, 21-24 nov	7	Articulé		9754			
	2009	VIVEZ NATURE	20-23 nov	4	Standard/Articulé	2		4205	4205	
new	2009	CLASS EXPORT & PAYSALIA	1er-2, 2-4 déc	4	Standard/Articulé	2		1491		
	2008	POLLUTEC	2 - 5 déc	4	Standard/Articulé		28062		28062	
	2008/2009	Foire de Lyon	2-5 déc	11	Standard/Articulé		37997	41632	41632	
	2009	Salon de l'Auto		10	Articulé	3		11500	11500	
					TOTAL =		103807	135541	126654	
							~ 40 salons/an	7 salons		
						pour	102 jours	123 jours	50 jours	
					Nombre moyen de voyages par jour			1 018	1 102	2 639
					Nombre moyen de voyageurs par jour			509	551	1 319
					Nombre moyen de voyages par jour / année			371		
		(on retrouve la loi de Pareto)			% de voyages sur les 7 salons les plus importants sur 2 ans (+ de 2000 Voyages/j)			77%		
					temps de parcours Départ La Soie - Eurexpo = 13'					
					temps de parcours du cycle complet Départ La Soie, retour La Soie avec battements = 33'					
	Données générales sur Eurexpo :									
	Nombre de visiteurs annuel = 1.500.000									
	Nombre de places de parking = 13.000, dont 5000 réservées exclusivement aux exposants									
	Il s'organise entre 40 et 50 salons par an à Eurexpo Lyon :									

4) Cartes PDU et plan de mandat :



5)

Projet de Grand Stade à Décines QUE DIT LA COMMISSION D'ENQUÊTE ?



Résumé :

Toutes les *phrases* et les *mots* regroupés dans les chapitres et sous les titres ci dessous ont été repris *mot pour mot* dans les **conclusions du rapport d'enquête** du 19 avril 2010 (consultable sur le site Communauté Urbaine de Lyon, PLU révision N°1-2009)

A) Une condamnation sans appel du choix de Décines

- 1) **L'absence de transport lourd** et la saturation de la rocade Est, conduisent à un repli sur des solutions très compliquées et d'une fragilité extrême mettant en péril le fonctionnement futur du scénario d'acheminement des spectateurs, et conduisant à des risques de dysfonctionnement à répétition.
- 2) **Les parcs relais déportés, un aveu d'échec** de la capacité d'accueil et d'acheminement sur le site. Ils ne seraient pertinents que si ils rabattaient sur des transports lourds mais non sur des navettes bus ; ils conduiront à emprunter la Rocade Est et les voies secondaires des communes riveraines, ils ne sont pas une garantie contre le stationnement sauvage.
- 3) **Le stationnement sauvage** conséquence de la mauvaise qualité de la desserte est totalement ignoré dans le dossier. Il conduira également à des nuisances sonores inévitables dues aux supporters.
- 4) **Les infrastructures d'accès sont sans aucune utilité pour les habitants** des communes concernées et même auront un impact négatif sur leur cadre de vie. Pourtant leur temps d'utilisation sera de 8jours/an en heures cumulées .
- 5) **La pollution atmosphérique** sera aggravée du fait que 85% des spectateurs viendront par la route.
- 6) **La nuisance visuelle** engendrée par un édifice de 60m de haut en zone résidentielle à dominante pavillonnaire.
- 7) **La continuité urbaine** entre Décines et Meyzieu, contrairement aux affirmations, ne pourra en rien être renforcée .
- 8) **Les atteintes à l'environnement** ne seront pas masquées par quelques atours tels que panneaux photo voltaïques (qui rapporteront 700K€/an), ou l'entretien écologique des espaces verts . Au total 100ha de terres agricoles sont sacrifiées, le V vert est écorné, le bilan CO² est aggravé par l'accès fait majoritairement en voitures individuelles.

B) Des accusations accablantes à l'égard du maître d'ouvrage

le Grand Lyon (G Collomb) et du Sytral (B Rivalta)

1) Amateurisme

- Le site retenu n'est pas l'aboutissement d'une réflexion amont concertée et construite : la seule problématique de l'acheminement est une gageure quasi insurmontable et totalement liée au choix du site.
- Le Grand Lyon et le Sytral n'ont pas adopté les dispositions permettant de garantir l'accessibilité dans des conditions suffisantes .

2) Information lacunaire, opaque, orientée, biaisée, mensongère

- Aux questions posées des réponses restées très évasives.
- Les opérateurs privés autour d'OL Land ne sont pas connus.
- La présentation des questions d'urbanisme est peu transparente ;
- Le dossier ne permettait pas au public de voir toutes les conséquences du projet.
- Le problème de Gerland a été ignoré : le Grd Lyon n'a pas donné suite à une rencontre proposée avec les architectes des bâtiments de France. Le budget d'entretien du stade actuel couvert aux 2/3 par l'OL restera à l'entière charge du Grd Lyon.
- Le Maître d'ouvrage n'a fait aucun effort pour le bon déroulement de l'enquête, il a trahi son devoir de neutralité par une vaste campagne d'affichage en faveur du projet et des interventions dans la presse locale et nationale affirmant que l'enquête n'était qu'une formalité, et que l'inauguration aurait lieu le 8 décembre 2013

3) Dénis et Contradictions

- *Le projet se place en totale contradiction avec les principes et les objectifs affichés par le Grand Lyon.*
- *Le projet s'efforce de nier les risques de saturation des voiries principales mis en évidence par l'étude du CETE d'Avril 2008.*

4) Loi orientée et règlements bafoués

- *L'introduction d'un article de loi en juillet 2009 par les soins du sénateur Colomb autorisant à soutenir financièrement la réalisation de grands équipements sportifs.*
- *Au plan de l'urbanisme réglementaire : 2 points jugés inadmissibles, une zone d'habitat diffus proposée pour être inclus dans le périmètre destiné au grand stade, et des coefficients d'emprise au sol donnant droit à des volumes de construction ouvrant la voie à des plus values indécentes.*

5) Abus de biens sociaux ?

- *Le financement exclusivement à destination du stade, au détriment de la population locale pose un problème de fond.*
- *Le montant de 180 millions € annoncé est sensiblement sous évalué et des dépenses omises (ex ; assainissement, coûts d'entretien induits de ces investissements)*
- *Tout cela au profit d'un projet privé relève au minimum de la cour des comptes, voire de l'abus de biens sociaux.*

C) La dénonciation implicite d'une spéculation foncière au bénéfice du promoteur du projet, l'OL Land (JM Aulas)

- *Forte suspicion que les 50ha de terrains reclassés en zone à urbaniser, suite à la modification du PLU, soient bradés à l'OL.*
- *Seuls 20 ha seront utilisés pour ses propres besoins, les 30 autres, valorisés par la présence du stade pourraient être vendus d'une manière très lucrative et ne serviront pas à construire des parkings dont l'OL se défause sur la collectivité .*

D) Les arguments intéressés ou incantatoires des partisans du projet

- *Le maire de Décines défend le projet à raison des recettes pour son budget*
- *A l'encontre des arguments en faveur du projet :*
 - o *Les emplois (en fait surtout pendant la période de construction)*
 - o *La nécessité d'un tel investissement pour l'OL*
 - o *La notoriété pour Lyon et sa région*

la commission oppose le fait qu'ils sont indépendants du lieu choisi pour sa réalisation

LES GONES POUR GERLAND Juillet 2010

La CEDRUL est membre du collectif « Les Gones pour Gerland »