

Rapport n°2011-2624 à 2626 et 2660 au Conseil du 12 décembre 2011

Décines Charpieu. Chassieu. Meyzieu, accessibilité au site du Montout, accès nord, levée des réserves et déclaration de projet à la suite des enquêtes publiques réalisées dans le cadre de la procédure d'expropriation. Accès sud, mise en compatibilité du PLU, levée des réserves et déclaration de projet à la suite des enquêtes publiques réalisées dans le cadre de la procédure d'expropriation. Parking des Panettes, mise en compatibilité du PLU, levée des réserves et déclaration de projet à la suite des enquêtes publiques réalisées dans le cadre de la procédure d'expropriation. Révision n°1 du PLU, approbation, droit de préemption urbain.

Intervention de Françoise CHEVALLIER

Monsieur le Président, chers collègues,

Que l'agglomération lyonnaise ait besoin d'un grand stade, nul ne le conteste.

Mais ce projet, à 12 kms de Lyon, est pour nous un projet du siècle dernier qui n'est respectueux ni de l'environnement, ni du développement durable.

Pour cela, nous résumerons 6 arguments principaux.

1. L'accès

Il se fera principalement en voiture. En effet sur les 60 000 spectateurs attendus 9000 viendront en transport en commun, environ 2000 en modes doux, 5000 en car de supporters, mais les 40 000 autres, soit 75% du total viendront en voiture au stade ou aux parkings des Panettes et Eurexpo situés à 5kms.

2. Les nuisances autour du stade

Le risque important de stationnement sauvage près du stade et des parkings sera difficilement contraint malgré les mesures envisagées par le Grand Lyon. Rappelons que l'hypothèse du nombre de voitures est basée sur une estimation de 2,8 passagers par véhicule, ce qui paraît très optimiste.

Les nuisances aussi en terme de pollutions atmosphérique et sonore vont s'amplifier puisque les nouvelles voiries et échangeur sur la rocade vont accroître la circulation automobile dans le secteur, y compris en dehors des jours de match. Cela en contradiction avec le Plan de protection de l'atmosphère du Grand Lyon.

3. Des nuisances le long de T3

Le cadencement important des rames (service spécial Grand Stade, service normal, Rhône express) impliquera le passage des rames toutes les 1 à 2 mn avec un temps de fermeture des barrières de 45 secondes à chaque passage. Le risque de congestion tout le long du parcours est donc très important. La commission le souligne en écrivant que, je cite : « malgré un dispositif a priori cohérent techniquement, le fonctionnement des intersections barrières semble relativement fragile ».

4. des investissements en transport en commun non prioritaires

Des réalisations de ligne qui étaient envisagées depuis longtemps, A7, A8, amélioration de C3, sont inscrites au PDU depuis 2005. Les investissements pour les accès en TC au grand stade vont différer grandement dans le temps l'avancée de ces projets prioritaires.

5. Une consommation importante d'espaces agricoles et naturels

56 hectares vont être détruits pour la construction du stade, et des bâtiments annexes et la création de voirie nouvelle. A l'heure où l'on veut préserver, voire développer des espaces agricoles pour encourager une agriculture de proximité au sein même de notre agglomération, cela est contradictoire. Même si le site du Montout est classé comme site à urbaniser dans le futur, même si des mesures compensatoires seront prises, pour nous l'urbanisation de l'est lyonnais doit se faire en priorité sur des secteurs de reconquête urbaine (comme La Soie) ou des secteurs commencés depuis de nombreuses années (Porte des Alpes).

Si le projet actuel se situe hors du V-Vert défini dans le cadre du SCOT, il appartient néanmoins dans sa partie sud à un espace naturel sensible identifié par le Conseil général. Nous appuyons d'ailleurs fortement la démarche engagée pour la mise en œuvre d'une procédure de PENAP sur les terres agricoles du V-Vert, ce qui évitera à l'avenir tout grignotage de cet espace.

Enfin la compensation de la coupe d'arbres des espaces naturels par la plantation d'arbres en nombre équivalent, principalement sur les nombreux parkings créés, ne peut sérieusement être considérée comme de la qualité environnementale et entrer dans le cadre dans la réalisation de la continuité verte Biézin-Sermenaz, inscrite au SCOT.

6. Un gaspillage de l'argent public

Près de 200 millions d'argent public seront consacrés à la réalisation des accès à un espace privé à but lucratif et spéculatif qui sera utilisé une soixantaine de jours par an. C'est un aspect important dans la situation actuelle de crise qui contraint de plus en plus les investissements publics.

Nous préférons cibler nos investissements pour un développement économique soutenable de notre métropole, axé sur les éco-technologies, les économies d'énergie et le développement d'énergies alternatives aux énergies carbonées.

La rénovation thermique des bâtiments, une agriculture de proximité amèneraient un développement d'emplois bien plus important et stable que les emplois intérimaires attendus du projet de grand stade.

Nous concluons en rappelant qu'une alternative de meilleure qualité existe.

La rénovation et l'agrandissement du stade de Gerland éviterait en effet un tel gaspillage financier.

A Gerland, qui n'a rien d'un territoire enclavé, 10 000 personnes viennent aujourd'hui en métro. Il y a de l'espace pour ajouter une quatrième rame au métro, accroissant ainsi d'un tiers sa capacité. Un grand nombre vient aussi en modes doux. Le prolongement du tram T1 à Debourg, la prolongation du métro à Oullins, le futur axe A7, des navettes que l'on pourrait aussi mettre en place depuis la gare ferroviaire Jean Macé permettraient de faire face à une fréquentation plus grande du stade et amélioreraient les conditions de vie des riverains les soirs de match.

Gerland pourrait comporter plus de 50 000 places et il serait envisageable de réaliser sa rénovation par quart, ce qui permettrait que des compétitions sportives puissent continuer à s'y dérouler à pendant les travaux.

Monsieur le Président, vous avez rencontré à plusieurs reprises M.Daniel Cohn-Bendit. Il vous a indiqué qu'en Europe beaucoup de villes ont des stades de capacité comprise entre 50 000 et 60 000 places. Et que toutes celles qui veulent en augmenter la capacité agrandissent les stades existants. Seule Munich a un stade à 12 kms du centre ville, mais l'accès à ce stade se fait par un RER de grande capacité, ce qui n'a rien à voir avec les accès en tramway prévus pour le stade à Décines.

Les autres agglomérations comme Amsterdam, Manchester ou encore Francfort ont leur grand stade à environ 5kms du centre. C'est un tout petit peu plus que la distance qu'il y a entre ici le Grand Lyon et Gerland !

Notre groupe votera contre ce rapport et nos VP s'abstiendront.