



**FRAPNA**

## **Positions de la FRAPNA relatives au projet "OL LAND"**

*Adoptées par les Présidents des 8 sections départementales FRAPNA le 11 novembre 2009 et suite au CA de la FRAPNA Rhône du 5 novembre 2009 avec DARLY et le Réseau Territoires FNE.*

---

### **1 – Nature du projet et contexte des positions de la FRAPNA.**

La FRAPNA a pris connaissance, en 2007, d'un projet de grand stade de 60 000 places pour l'O.L., sur le territoire du Grand Lyon.

La FRAPNA n'a pas vocation, ni compétence (cf. les statuts et ceux de la fédération nationale France Nature Environnement) pour juger de la nécessité de ce type de projet privé, à caractère sportif.

En revanche, la FRAPNA a été parmi les premiers en 2007 à exprimer ses plus vives inquiétudes quant à une éventuelle implantation de ce projet sur le site du Montout à Décines, et à ses impacts potentiels sur la trame verte et bleue (TVB) de l'Est lyonnais ainsi qu'aux conditions d'accès au stade. La FRAPNA s'est investie depuis longtemps pour la protection de ce territoire, avec d'autres associations (CORA, Arthropologia...), protection concrétisée par le statut d'ENS (Conseil Général) et de V.Vert (Grand Lyon).

La FRAPNA n'est pas opposée, par principe, à la réalisation d'un grand stade de football sur l'agglomération lyonnaise mais elle s'est élevée contre le dossier initial tel qu'il était présenté à l'occasion de la première révision du P.L.U.

En effet le dossier ne contenait pas, entre autres, les éléments nécessaires pour apprécier la nature exacte du projet, ses impacts, les moyens mis en œuvre pour assurer la protection du V.Vert, des corridors biologiques et des espaces agricoles associés, et pour démontrer l'accessibilité sans augmentation globale des gaz à effet de serre (GES), selon les dispositions des lois Grenelle.

La FRAPNA a également participé aux côtés des associations concernées aux diverses réunions et manifestations locales.

Aussi la FRAPNA s'est félicitée de l'avis défavorable du commissaire enquêteur du 11 juillet 2008 (cf. notre communiqué de presse du 17 juillet 2008), et s'est fort étonnée de son changement d'avis fin 2008.

Conformément à sa pratique depuis 40 ans, la FRAPNA a très vite pris contact avec les élus et services concernés du Grand Lyon pour leur faire partager, très précisément, ses inquiétudes, ses interrogations et ses propositions.

La FRAPNA a regretté l'abandon d'autres sites, semble-t-il, à moins forts enjeux environnementaux et mieux desservis par les transports en commun.

Suite entre autres à ses critiques, la FRAPNA a noté une amélioration sensible du projet sur Décines (abandon de la traversée du V.Vert par le LY6,...).

La FRAPNA a de plus pris note :

- des votes très favorables des élus du Grand Lyon (fin 2007 puis 6 juillet 2009) relatifs à la révision du P.L.U N° 1,
- du protocole d'accord du 13 juillet 2008 entre les divers acteurs de ce dossier (Etat, Conseil Général, Grand Lyon, SYTRAL...),
- de l'accord cadre ADEME/Grand Lyon du 12 décembre 2008 pour un développement durable de la construction d'OL Land,
- puis de l'adoption par les sénateurs de l'article 13<sup>ter</sup> du projet de loi sur les services touristiques, qui autorise la contribution de fonds publics à ce type de projet.

## **2 – Contexte actuel**

Depuis la FRAPNA a eu l'occasion d'échanger avec l'OL directement, puis avec l'OL et le Grand Lyon à propos des impacts environnementaux en attirant l'attention de ses interlocuteurs sur la nécessité de limiter ses impacts sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire.

La FRAPNA se doit d'être présente dans les lieux et moments où ses propositions peuvent infléchir et corriger les impacts négatifs de ces types d'aménagement. En conséquence, cette position ne sous entend pas que l'association soutient le projet, mais bien que, s'il doit exister, l'association cherchera à l'améliorer pour qu'il soit le plus en adéquation possible avec sa conception de l'aménagement du territoire.

## **3 – Positions de la FRAPNA**

### **3 - 1 En matière d'environnement, la FRAPNA demande**

- de limiter au maximum la voirie traversant le V.Vert et ses conséquences,
- d'engager une protection durable de ce territoire (agriculture péri urbaine, espaces naturels,...),
- d'assurer et de préserver les connexions biologiques avec les territoires de Miribel Jonage et du nord Isère (cf. carte des corridors biologiques du Grand Lyon),
- de réaliser une construction exemplaire quel que soit le site pour :
  - l'intégration de la biodiversité dans le mail d'accès,
  - la gestion de l'eau, des déchets, de l'énergie dans l'enceinte du stade,
- de garantir une compensation en biodiversité des zones impactées par des aménagements compensatoires locaux ainsi que par l'achat de terrains proches à forts enjeux en biodiversité et dont la gestion serait confiée à une structure écolo-environnementale.

### 3 – 2 En matière d'accessibilité,

- la FRAPNA continue à interpeller les décideurs.
- Le choix du site, en l'état du dossier, ne nous semble pas pertinent.  
En effet, un Grand Stade a comme particularité de présenter des pointes de fonctionnement qui amènent ici des investissements publics spécifiquement dédiés (aménagements de voirie, parkings,...) et des équipements surdimensionnés (rames de tramway, navettes bus,...) pour un temps très court et un cumul annuel d'utilisation dérisoire, très coûteux pour la collectivité, les citoyens.  
Dans un contexte très dégradé des finances publiques, nous demandons que les investissements publics privilégient d'abord l'ensemble de la population pour faciliter sa mobilité en transports en commun, tout au long de l'année.  
Les équipements présentés ne vont pas dans ce sens.
- Nous demandons que soit minimisée au maximum l'utilisation des véhicules particuliers au profit d'un maillage de transports collectif beaucoup plus efficace : le taux d'accès en transport collectif doit au moins être équivalent à celui du stade de France.
- La FRAPNA restera très vigilante au respect de l'objectif de réduction des GES de 20% d'ici 2020 conformément aux lois Grenelle.
- Les solutions techniques proposées en tramway ou navettes bus n'ont aucune marge de sécurité et présentent des gestions de capacité et de rupture de charges très délicates.  
Les mêmes interrogations s'appliquent à la saturation régulière probable de la rocade Est et des échangeurs.  
En aucun cas, nous n'accepterons que ces contraintes soient sources de justification du COL ou du TOP.
- Par ailleurs, le schéma d'accès paraît plaqué, après coup, sur le territoire de l'Est lyonnais. Il ne tient pas compte de la loi SRU qui vise à organiser les déplacements de façon plus cohérente à l'échelle de l'agglomération urbaine, voire bien au-delà, en essayant notamment de réduire ou de contenir l'utilisation de la voiture individuelle. Il ne nous semble pas plus cohérent avec l'orientation des lois SRU et Grenelle qui vise à insérer un tel projet dans l'objectif de ne pas occasionner l'accroissement des déplacements automobiles et particulièrement de diminuer l'émission des GES.  
Le projet actuel qui propose de créer 16 000 places de parkings supplémentaires, soit plus de 40 000 spectateurs arrivant à proximité du stade en voitures ne nous semble pas cohérent avec ces objectifs.
- La FRAPNA s'attache à une approche globale de l'aménagement des territoires. Le prolongement de la ligne T3 sur le Nord-Isère (Crémieu) est primordial, eu égard à la population concernée (environ 50 000 habitants) et aux enjeux des Plans Climat Territoriaux, et ne saurait souffrir de la mobilisation des fonds publics dédiés au projet OL Land.
- La FRAPNA demande l'affirmation politique forte d'une véritable démarche de développement durable de l'Est lyonnais et l'élaboration d'un Agenda 21 local, à l'image de la Vallée de la Chimie ou du Val de Saône.