

**Révision n°1
du plan local d'urbanisme (PLU)
de la communauté urbaine de Lyon
sur le territoire de la commune
de Décines-Charpieu**

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

Conseil de Communauté

21 janvier 2008

SOMMAIRE

PARTIE 1- L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE

- Les objectifs de la concertation préalable
- Les modalités de la concertation préalable
 - Les réunions publiques
 - Les cahiers de concertation
 - L'espace de présentation du projet
 - Les rencontres avec les associations
 - Le conseil de développement du Grand Lyon

PARTIE 2- BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

- Restitution des positions exprimées lors de la concertation
- Les thématiques et interrogations au centre de la concertation préalable
 - Thème 1 : opportunité du projet et localisation
 - Thème 2 : l'accessibilité du projet
 - Thème 3 : la liaison 7 chemin - Rocade est
 - Thème 4 : le projet de centre commercial sur le site dit « ABB »
 - Thème 5 : le financement et les retombées pour le développement local
 - Thème 6 : l'impact de proximité du projet

PARTIE 3- ANNEXES

PARTIE 1

ORGANISATION DE LA CONCERTATION PREALABLE

I - LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PREALABLE

En application du Code de l'Urbanisme, l'objectif de la concertation publique est d'associer à l'élaboration du projet les habitants, les comités de quartiers, les associations locales, les décideurs économiques et politiques ainsi que toutes autres personnes concernées.

Cette phase de concertation a pour ambition de :

- présenter les objectifs du projet ;
- le situer dans son environnement économique, urbanistique, environnemental et humain ;
- permettre à tous les acteurs d'exprimer leurs attentes et leurs questionnements, afin de les intégrer à la réflexion globale.

Le présent document a pour objet de faire le bilan de la concertation préalable engagée dans le cadre de la révision du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté urbaine, en vue de la réalisation d'un équipement sportif et de diverses activités d'accompagnement sur le territoire de la commune de Décines-Charpieu.

L'équipement sportif dont il s'agit est un stade dont la capacité lui donnerait vocation à être un équipement d'agglomération à rayonnement régional voire national. Il répondrait en cela à l'un des objectifs du Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise de 1992. L'implantation de cet équipement est prévu sur le site stratégique du Montout, identifié au même Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise de 1992.

II - LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

En application de la délibération du Conseil Communautaire du Grand Lyon du 9 juillet 2007, la concertation préalable dans le cadre de la procédure de révision du Plan Local d'Urbanisme s'est tenue du 1er octobre 2007 et close le 19 décembre 2007. Un dossier a été mis à la disposition du public dans chaque mairie des 57 communes membres de la Communauté urbaine, et au siège de la Communauté urbaine, 20 rue du Lac à Lyon 3^e.

La concertation s'est déroulée au travers du dispositif suivant :

1. Des réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées conformément à la délibération de Grand Lyon du 9 juillet 2007. Préalablement à ces réunions publiques, 78 000 invitations ont été distribuées dans les boîtes aux lettres des communes de Décines-Charpieu, Meyzieu et Chassieu.

- Une première réunion publique a eu lieu à Meyzieu à l'espace « Jean-Poperen » le 17 octobre 2007. Le nombre de participants à cette réunion était de 650 personnes. On y a compté 19 prises de paroles.
- Une deuxième réunion s'est tenue à Chassieu au « Luminier » le 13 novembre 2007. Le nombre de participants a été de 380 personnes. Il y a eu 28 prises de paroles.

- Enfin, « Le Toboggan » à Décines-Charpieu a accueilli la troisième réunion, le 26 novembre 2007. Sur 450 participants à la réunion, il y a eu 29 prises de parole.

Au total, les réunions publiques ont permis la participation d'environ 1480 personnes et l'expression de 76 personnes.

2. Des cahiers de concertation

Les cahiers de concertation ont été mis à disposition du public dans les mairies sur toute la durée de la concertation, du 1^{er} octobre 2007 au 19 décembre 2007. A l'issue du processus, nous avons notamment pu exploiter :

- à Chassieu 6 cahiers de concertation ;
- à Décines-Charpieu 4 cahiers de concertation ;
- à Meyzieu 3 cahiers de concertation.

Près de 700 expressions ont été recensées.

3. Un espace de présentation du projet

Cet espace a été ouvert au public sur la commune de Décines-Charpieu à partir du 3 novembre 2007 et jusqu'au 15 décembre 2007. Il a été ouvert de 10h à 15h les vendredis et les samedis.

Les dates d'ouverture de l'exposition et la fréquentation de l'espace de présentation du projet ont été les suivantes :

- | | |
|--------------|--------------|
| ▪ 3/11/07 : | 10 personnes |
| ▪ 9/11/07 : | 20 personnes |
| ▪ 10/11/07 : | 30 personnes |
| ▪ 16/11/07 : | 30 personnes |
| ▪ 17/11/07 : | 30 personnes |
| ▪ 30/11/07 : | 40 personnes |
| ▪ 1/12/07 : | 30 personnes |
| ▪ 7/12/07 : | 30 personnes |
| ▪ 8/12/07 : | 20 personnes |
| ▪ 14/12/07 : | 50 personnes |
| ▪ 15/12/07 : | 30 personnes |

TOTAL : 320 personnes en 11 jours (55 heures)

4. Des rencontres avec les associations

Par ailleurs, pour compléter le dispositif de réunions publiques dans les communes de Décines-Charpieu, Meyzieu et Chassieu, des réunions spécifiques ont été organisées au Grand Lyon avec des associations, comités d'intérêt locaux et collectifs pour présenter le projet, répondre à leurs questions et demandes de précisions. Une vingtaine d'associations ont été rencontrées, ce qui représentent 35 personnes.

- **Rencontre avec les associations du monde économique (9/11/07)**

Cette rencontre s'est déroulée en présence de représentants de l'association des commerçants du centre Le Balzac, du GEDE (Groupement des Entreprises de Décines et des Environs) et de la CCI.

Les participants étaient :

M. MIRZOIAN - Association des commerçants du centre Le Balzac
Mme CONSENZA - GEDE
M. PETIT - GEDE
M. GAGNAIRE - CCI du Rhône

Les thèmes abordés ont été les suivants : impact sur le commerce local et sur le développement des entreprises, le projet de centre commercial, l'accessibilité.

L'UCAD, invitée, s'est fait excuser. Une réunion spécifique a eu lieu en leur présence le 10 décembre 2007.

- **Rencontre avec les associations de supporters et les clubs de foot locaux (15/11/07)**

Cette rencontre s'est déroulée en présence de l'UGA (Union Générale Arménienne), de la CDFC (Chassieu Décines Football Club) sections de Décines-Charpieu et de Chassieu, Amicale des Rouges et Bleus, Handi Sup OL

Les thèmes abordés ont été les suivants : impact pour les clubs de foot locaux et pour les supporters, accessibilité générale et pour les personnes à mobilité réduite.

Les participants étaient :

M. KAZARIAN - UGA
M. ASLANIAN - UGA
M. GYUOT - CDFC
M. ARCHAMBAUT - CDFC
M. GRECO - Amicale des Rouge et Bleu
Mme BOULOT - Handi Sup OL
M. FOUQUE - Handi Sup OL

- **Rencontre avec les associations de riverains (19/11/07)**

Cette rencontre s'est déroulée en présence du Comité d'Intérêt Local (CIL) Beauregard-Champblanc (Décines-Charpieu), de l'association syndicale du parc des Ruffinières (Décines-Charpieu), de l'association des copropriétaires du Biézin (Décines-Charpieu), de l'association syndicale du lotissement du Réservoir. L'association syndicale du lotissement les Houdières, invitée, n'a pas assisté à cette réunion.

Les thèmes abordés ont porté sur l'accessibilité, les nuisances de proximité (stationnement, bruit), la poursuite de la concertation pour les aménagements de proximité, l'avenir du centre commercial Leclerc de Meyzieu.

Les participants étaient :

M. LAROSE - CIL Beauregard Champblanc
M. FELIX - Association syndicale du parc des Ruffinières
M. JANEIRIAT - Association des copropriétaires du Biezin
Mme QUENOT - Association des copropriétaires du Biezin
M. SIBILLE - Association des copropriétaires du Biezin
Mme et M. CASSADO - Association syndicale du lotissement du réservoir

▪ **Rencontre avec les associations liées au sujet des déplacements, de la protection de l'environnement et associations d'opposants au projet (22/11/07)**

Cette rencontre s'est déroulée en présence de l'association Carton Rouge (Décines-Charpieu), du Collectif des Riverains de la Rode est (Meyzieu), de l'association Chassieu Environnement (Chassieu), de l'association pour le Développement Durable de l'Est Lyonnais (Chassieu), du CAEL (Collectif d'Associations pour l'Environnement) (Décines-Charpieu), de l'association de défense de l'environnement de Décines-Charpieu, de l'association Ensemble contre un site malodorant (Décines-Charpieu), de la Darly, de Trans 2000 et de l'UCIL.

Les thèmes abordés ont été l'accessibilité, l'environnement (pollution atmosphérique, bruit, préservation de la faune et de la flore du «V-Vert», qualité des eaux, préservation du «V-Vert»...), le projet de centre commercial, l'articulation du planning des travaux, le financement du projet.

Les participants étaient :

Mme PINGAULT - Ensemble contre un site malodorant
M. GRANGER - Ensemble contre un site malodorant
M. THIERRY - DARLY
M. DOUTRELEAU - DARLY
M. COURBOULEIX - Trans 2000
M. SIX - Trans 2000
M. BURONFOSSE - Carton Rouge
M. DARGAUD - Carton Rouge
M. PAULIN - Carton Rouge
M. DEWAILLY - Carton Rouge
M. PAGANO - Collectif Rode est
M. AUGER - Collectif Rode est
Mme EMERY - Collectif Rode est
M. POET - Chassieu Environnement
M. DAVAL - Chassieu Environnement
M. PAJANI - CAEL
M. COSTE - CAEL
M. EYRAUD - UCIL

▪ **Rencontre avec l'association des commerçants de Décines-Charpieu (UCAD) (10/12/07)**

Cette rencontre s'est déroulée en présence de l'Union des commerçants de Décines-Charpieu (membres du bureau). Les thèmes abordés lors de cette rencontre ont été le projet de centre

commercial et l'impact sur le projet de centre de Décines-Charpieu, l'accessibilité, la procédure de révision du Plan Local d'Urbanisme.

M. DELEMARE - président UCAD
M. GOUPIL - co-trésorier UCAD
M. ALEXANDRE - coprésident UCAD

5. Le Conseil de Développement de l'Agglomération Lyonnaise

Le Conseil de Développement est un organe consultatif, placé auprès du Conseil de communauté. Il est consulté sur le projet d'agglomération, qui lui est soumis pour avis. Il est saisi de toute question relative à la mise en œuvre (suivi-évaluation) du projet. Il peut également être consulté sur toute question relative à l'agglomération, notamment sur l'aménagement et sur le développement de celle-ci. Il peut enfin se saisir de toute question relative à l'avenir de l'agglomération afin de soumettre ses réflexions et recommandations aux élus.

Le dossier du Grand Stade a été présenté au Conseil de Développement le 3 décembre 2007, qui a réuni 50 de ses membres. Les thématiques présentées ont été :

- l'opportunité d'un grand stade ;
- le choix de la localisation ;
- l'accessibilité.

PARTIE 2

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

I - RESTITUTION DES POSITIONS EXPRIMEES LORS DE LA CONCERTATION

Comme c'est le cas pour chacun des grands projets d'agglomération, des actions de concertation sont l'occasion de rencontres et d'échanges riches, divers et contrastés entre les élus et les techniciens d'une part et les habitants participants, aux sensibilités diverses, d'autre part.

Quelques enseignements majeurs émergent à la fois des trois réunions publiques, mais aussi des cahiers de concertation mis à disposition dans les 57 communes, ainsi que de la fréquentation de l'espace de présentation du projet à Décines.

- Concernant le public

L'intérêt généré par ce projet de Grand Stade s'est traduit notamment par une forte mobilisation lors de la concertation préalable : plus de 350 à plus de 600 participants aux réunions publiques de Meyzieu, Chassieu puis Décines, plus de 750 contributions aux cahiers de concertation et plus de 320 visites à l'espace de présentation.

Lors de cette concertation préalable, il a été présenté les différentes étapes qu'exige la construction d'un projet de cette nature et la temporalité nécessaire aux différentes phases de sa réalisation. Les habitants ont de plus pu prendre connaissance de l'ensemble des réglementations entourant la mise en œuvre d'un tel équipement.

Cette étape est aujourd'hui réglementairement close. Néanmoins le processus de concertation va se poursuivre : des concertations plus spécifiques sur des thèmes issus de cette première étape seront mises en place (liaison 7 chemins-rocade, plan de protection des riverains, enquête préalable au permis de construire,...) au fur et à mesure de l'avancement des projets.

Les participants à cette étape de la concertation préalable sont essentiellement des riverains ou des habitants des zones proches, directement impactées par le projet. En effet, ce projet de Grand Stade fait débat au cœur des territoires. C'est pourquoi les prises de position doivent être nuancées en fonction de la commune d'où elles émanent. Par exemple, on compte plus de personnes favorables au projet sur la commune de Décines que sur celles de Chassieu ou Meyzieu. De la même manière les inquiétudes se portent plus sur les questions de développement durable à Chassieu qu'à Décines ou Meyzieu.

Les expressions issues des réunions publiques et des cahiers de concertation traduisent majoritairement des inquiétudes fortes et des oppositions au projet. A l'inverse, c'est à l'espace d'exposition que l'on relève une plus grande adhésion (6 personnes sur 10 sont globalement favorables au projet, contre 3 défavorables et une personne sans avis tranché).

- Concernant les positions et arguments des participants

L'analyse quantitative et qualitative des observations formulées au travers des différents moyens d'expression du public (cahiers de concertation, réunions publiques de Meyzieu, Chassieu, Décines-Charpieu) dans le cadre de la concertation préalable de la révision du Plan Local d'Urbanisme a permis de sérier et de qualifier les positions et les questions des habitants et participants qui se sont exprimés.

Notons tout d'abord que les participants qui manifestent une opposition catégorique au projet, le font sur la base d'un questionnement global reprenant l'ensemble des thématiques évoquées en réunions publiques (opportunité d'un tel équipement, localisation, accessibilité, financement,...).

On observe également à côté de l'opposition catégorique différentes prises de positions :

- Les personnes exprimant des craintes fortes ou une opposition au projet de par les impacts et nuisances que le futur stade ou les équipements connexes vont générer. Cette expression est majoritairement celle de riverains du projet ou bien des infrastructures (ex : liaison Sept Chemins-Rocade Est, parkings,...),
- les personnes qui s'interrogent sur la pertinence de réaliser un grand stade dans l'Est lyonnais, au regard de la concentration du nombre d'équipements déjà présents et perçus comme pénalisants (MIN, établissements pénitentiaires, Eurexpo,...) ou d'infrastructures (A43, Rocade Est,...),
- les personnes qui doutent de la cohérence du projet avec les politiques publiques engagées ou à venir (PPA, SCOT, ...) et opposent une certaine conception du développement durable de l'agglomération à la réalisation d'un tel équipement,
- les personnes exprimant des craintes et des doutes quant à la capacité de la collectivité publique à tenir ses engagements dans le temps en matière d'accessibilité et de gestion des flux et de limitation des nuisances engendrées.
- les personnes interrogatives sur les modalités d'intervention financière des collectivités publiques (Grand Lyon, Etat, Conseil Général du Rhône, SYTRAL, communes) dans le cadre de ce projet aussi bien au travers du financement d'infrastructures qu'au travers des modalités de cession foncière des terrain du Montout.

A l'inverse, certains participants sont favorables à ce projet. Ainsi deux associations se sont créées pour apporter leur soutien à la réalisation d'un grand stade sur le site du Montout. Leur expression a mis en avant les positions suivantes :

- Ce projet fera fonction d'accélérateur d'un développement annoncé : infrastructures et déplacements, opportunité de développement économique, création d'activités, d'emplois et de renforcement du dynamisme des communes concernées ;
- Il est possible d'être favorable à ce projet à condition qu'il soit clairement démontré que les moyens nécessaires seront mis en œuvre pour acheminer les spectateurs (ex : nouvelle ligne forte de Transport en Communs), que le projet de centre commercial ne se fera pas, que seront traitées les questions de tranquillité et de sécurité et de limiter au mieux les impacts d'un tel équipement. Il faut assurer que le «V-Vert» sera intégralement respecté.

II - LES THEMATIQUES ET INTERROGATIONS AU CENTRE DE LA CONCERTATION PREALABLE

La partie du bilan de concertation qui suit se propose de réitérer l'ensemble des explications, arguments et réponses qui ont été développés et présentés tout au long des réunions et rencontres qui ont jalonné cette concertation préalable.

Ce bilan permet de mettre en évidence six problématiques majeures qui ont été au cœur des différents échanges lors des réunions, ou qui ont fait l'objet d'une expression constante dans les cahiers de concertation préalable.

Pour les illustrer, sont reproduites ci-après quelques paroles d'acteurs, représentatives des points de vue exprimés.

THEME 1 : OPPORTUNITE DU PROJET ET LOCALISATION

1. Synthèse des interrogations et remarques

*« Pourquoi ne pas choisir l'Ouest lyonnais pour ce genre d'implantation d'un « projet privé ? »
Cahier de concertation Chassieu*

Certains habitants expriment des interrogations sur l'intérêt d'un projet de Grand Stade pour l'agglomération lyonnaise, mais ce questionnement reste cependant à la marge. A l'inverse, la question du choix du site a été évoquée à de nombreuses reprises par les habitants dans les cahiers de concertation préalable, mettant en évidence le souhait qu'un autre site soit retenu, en élargissant les possibilités d'implantation à l'Ouest Lyonnais. De nombreuses interrogations ont porté sur la cohérence de l'implantation du futur équipement avec les politiques publiques territoriales, notamment au regard des enjeux de développement durable de l'agglomération lyonnaise (le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), Plan Climat, SCOT, Agenda 21...).

2. Réponses apportées

L'opportunité du projet

Les choix réalisés à l'échelle nationale en vue d'accueillir des manifestations majeures comme la Coupe du Monde de 1998 ont porté sur la rénovation des enceintes existantes et l'optimisation de leur capacité en fonction des besoins des villes et des clubs "résidents". La plupart des stades français dataient du début du XX^e siècle et n'avaient subi que des transformations mineures. Un seul stade avait été construit pour le Championnat d'Europe en 1984 (La Beaujoire à Nantes). Le précédent était le Parc des Princes en 1971.

La capacité de 35 à 40 000 places était apparue comme pertinente. Seul le stade de Marseille a été porté à 60 000 places. Un seul stade de 80 000 places a été construit à Paris, le Stade de France. Aujourd'hui ce choix mesuré, tenant compte du contexte de l'époque, n'est plus à la hauteur des enjeux actuels en matière de grands équipements sportifs. Entre temps, le football professionnel s'est profondément transformé et les résultats de l'Equipe de France en 1998 et 2000 ont modifié la donne en matière de fréquentation des enceintes sportives.

L'interrogation sur l'opportunité d'un grand équipement sportif pour l'agglomération lyonnaise est également posée depuis de nombreuses années.

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise aborde explicitement la question du développement des équipements comme élément à promouvoir pour le rayonnement de l'agglomération. En effet, un des enjeux forts de ce document de planification consiste à faire de l'agglomération lyonnaise une métropole de dimension européenne voire internationale. Pour cela, certains points forts du territoire doivent être renforcés afin de conforter ou d'amplifier son rayonnement. A ce titre, il préconise de développer les fonctions métropolitaines dans des domaines essentiels au rayonnement extérieur. Le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise¹ « Lyon 2010 » avait identifié dès 1992 le retard en matière de grands équipements sportifs comme une faiblesse pour l'agglomération lyonnaise.

Le développement de nouveaux équipements sportifs à l'échelle d'agglomération constitue une des politiques prioritaires pour le rayonnement de la métropole lyonnaise.

« L'agglomération connaît un certain retard dans les équipements sportifs, ainsi que dans la réalisation de grands équipements de loisirs de rayonnement régional ou national qui soit à l'échelle de sa vocation européenne. »²

Sur la base de ce constat, il est apparu essentiel au Grand Lyon de rendre possible la réalisation d'un équipement de nouvelle génération permettant l'accueil de grandes manifestations sportives renforçant sa lisibilité internationale ainsi que son attractivité.

« Pour progresser dans la hiérarchie des villes européennes, l'agglomération lyonnaise doit jouer pleinement son rôle de locomotive économique de l'aire métropolitaine et de la région. Pour y parvenir, l'offre de grands équipements métropolitains devra être complétée dans de multiples domaines (culture, spectacles, loisirs, sports, etc.). »³

Le site de Décines-Charpieu

Le site de Décines-Charpieu a été retenu après l'analyse de différentes hypothèses de localisation. L'analyse des différents sites a été réalisée en prenant en compte différents critères : positionnement du projet au sein du Grand Lyon, desserte par des transports en commun lourds, superficie du terrain et disponibilité foncière, situation réglementaire du site (PLU, servitudes,...), interaction du projet avec le milieu urbain et les projets en cours, cohérence avec les enjeux stratégiques de l'agglomération.

Cinq autres sites potentiels ont été proposés présentant des niveaux de contraintes obérant le développement du projet :

- *Le Puisoz (Venissieux)* : difficulté de maîtrise foncière du site pour le projet.
- *Hippodrome (Carré de Soie)* : insuffisance de l'assiette foncière et impact sur le projet du Carré de soie
- *Porte des Alpes (Saint-Priest)* : insuffisance de l'assiette foncière et incompatibilité avec le contexte urbain de la Porte des Alpes (fonctionnement de secteur Champ du Pont)

¹ Le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnais approuvé en 1992.

² Le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise approuvé en 1992.

³ Projet d'Aménagement et de Développement Durable - Schéma de Cohérence Territorial.

- *Eurexpo Sud (Saint-Priest)* : contradiction avec la présence de l'aéroport de Bron et avec les perspectives d'extension d'Eurexpo.
- *ZAC des Gaulnes (Meyzieu, Jonage)* : incompatibilité avec l'objet de la Déclaration d'Utilité Publique de la ZAC (droit de rétrocession du foncier) et non maîtrise foncière, présence de la contraintes des lignes haute tension et très haute tension, remise en cause du projet de la ZAC en partie commercialisée.
- *Pusignan* : hors périmètre du Grand Lyon, incompatibilité avec la directive territoriale d'aménagement et le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise, contradictoire avec la charte de développement de la Communauté de communes de l'Est lyonnais, foncier agricole non maîtrisé, limitation de par la présence du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

Le choix d'implantation du stade sur le Montout intègre les enjeux stratégiques du développement durable de l'agglomération lyonnaise identifiés lors de travaux préparatoires à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territorial (SCOT). Les réflexions conduites aujourd'hui dans le cadre du futur SCOT, qui définit la stratégie de développement de la métropole lyonnaise d'ici à 2030, orientent le développement du territoire autour d'une « organisation multipolaire ». Cette nouvelle vision de l'organisation territoriale doit permettre l'accueil des habitants, des activités et des équipements nécessaires au développement de l'agglomération, tout en recherchant la préservation des espaces naturels et agricoles ainsi qu'une plus grande sobriété dans son fonctionnement, notamment en ce qui concerne les déplacements.

Le choix de cette organisation multipolaire conduit à identifier des bassins de vie intermédiaires (exemple : Vaux en Velin - Décines-Charpieu - Meyzieu), connectés au projet de Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise (REAL), autour desquels doivent être articulées l'ensemble des politiques sectorielles, notamment d'urbanisation et d'équipement, qui concourent à la structuration de la ville et à la limitation des déplacements.

Ces bassins de vie intermédiaires peuvent accueillir des équipements rayonnant à l'échelle de l'agglomération, le développement de pôles d'emplois tertiaires, et participer ainsi à un partage et à une forme d'équilibre des fonctions métropolitaines sur l'ensemble du territoire.

Le développement du site du Montout et l'accueil d'un grand équipement sportif sont en ce sens cohérents avec les orientations générales que définit le projet de PADD du SCOT, ceci au travers de deux axes majeurs :

- **Organiser le développement de l'Est autour de deux axes structurants :**

« Les deux axes de transports en commun Lea – Leslys, et l'axe ferroviaire Lyon Grenoble en lien avec le Tramway T4, ainsi que les polarités intermédiaires (Vaulx-en-Velin, Décines-Charpieu-Meyzieu, Bron, Saint-Priest) accueilleront prioritairement le développement du territoire. A l'inverse, les autres territoires n'ont pas pour vocation d'accueillir des développements urbains majeurs. »⁴

Le développement d'un réseau de transports collectifs métropolitain à la hauteur des perspectives de développement attendues sur ce territoire (emplois, habitants) est un enjeu majeur des années à venir. Au cours de la concertation, le Grand Lyon ainsi que le SYTRAL ont pointé la nécessité d'une continuité des investissements sur ce secteur de l'agglomération pour la réalisation d'aménagements nécessaires

à l'Est lyonnais (amélioration de la desserte en transport en commun du site Eurexpo, ainsi que des communes riveraines, notamment Chassieu). Prenant appui sur cette dynamique de projets et de nouvelles lignes fortes, en radiale ou en rocade (A7-A8), le projet de Grand Stade est présenté comme une opportunité de renforcer et d'améliorer le maillage de transports en commun dans l'Est lyonnais en s'intégrant dans le schéma multipolaire du SCOT.

Par sa localisation, le site de Décines-Charpieu s'inscrit également dans la dynamique économique et urbaine est-ouest du « corridor de développement urbain » de Léa (T3) et Leslys qui se concrétise au travers des projet du Carré de Soie, de l'implantation de la clinique mutualiste sur le site Aventis, de la ZAC de la Fraternité à Décines-Charpieu, de la ZAC des Gaulnes à Meyzieu. Ce corridor urbain représente l'un des deux axes forts, supports à l'évolution urbaine de cette partie de l'agglomération.

▪ Conforter les équipements nécessaires sur les pôles

Le maintien et le développement d'équipements dans les pôles intermédiaires du territoire est un enjeu pour la réussite du projet Centre Est et la mise en œuvre effective du principe de multipolarité.

« Respectueux de l'environnement et relié au réseau de transports collectifs lourds, le projet de réaliser un grand équipement concrétisera la volonté de conduire un projet de territoire de qualité dans l'est, participant au rayonnement de l'agglomération. »⁵

THEME 2 :L'ACCESSIBILITE DU PROJET

1. Synthèse des interrogations et remarques

*« Il est indispensable de se poser réellement le problème de l'acheminement des spectateurs avant le début des travaux »
Cahier de concertation de Meyzieu*

Synthèse des interrogations et remarques

Face à la proposition du SYTRAL d'acheminer 15 000 personnes par LEA lors des soirs de matchs, certains habitants sont sceptiques et inquiets. Constatant que LEA est déjà victime de son succès au regard de sa fréquentation, ils remettent en question la faisabilité de cette solution : nombre de personnes par rames, nombre de rames, temps de passage aux passages à niveau... Ils craignent de plus que les voiries soient saturées par les bus les soirs de match. De nombreuses interrogations ont portées également sur le fonctionnement du scénario d'accessibilité : comment garantir le stationnement dans les parkings déportés, comment la billettique fonctionnera ? Les habitants s'interrogent également sur les mesures permettant d'éviter le stationnement sauvage et anarchique.

Du fait de leur expérience avec la rocade est, les habitants expriment une méfiance et une crainte vis-à-vis de ce qui pourrait impacter le fonctionnement de cette voirie. En effet, ce qui était une "rocade des villages" fait aujourd'hui usage de liaison autoroutière reliant le nord au sud de la France. De ce fait, les habitants, riverains ou usagers de cette rocade, constatent son encombrement et en subissent les nuisances. Ils expriment alors la crainte de voir cela empirer les soirs de matchs ou de manifestations. De plus, selon eux, l'ouverture du Marché d'Intérêt National (MIN) à Corbas augmentera la présence de poids lourds sur cette voirie. Les habitants de Chassieu, Meyzieu et Décines-Charpieu font part de leurs

⁵ Projet de PADD du SCOT.

observations au quotidien en ce qui concerne la saturation globale des voiries à l'est de Lyon. La crainte des habitants est de voir les centres-villes de leurs communes encore plus encombrés les soirs de matchs ou de manifestations, voir même au quotidien. De plus, si le centre commercial envisagé dans le projet initial se réalise, il drainera un afflux quotidien de clients et donc un trafic journalier générateur de nuisances. Certaines associations ont également exprimé leur interrogation sur le report de trafic des poids lourds envisagé par le Préfet du Rhône sur la rocade est en vue de réaliser des travaux sur le tunnel de Fourvière et le Boulevard Périphérique du Nord de Lyon (BPNL).

La majorité des habitants dénonce le fait qu'il faut attendre le projet OL Land pour développer les transports en commun dans un secteur de l'agglomération. Certains s'inquiètent des coûts d'équipement qu'entraînerait la construction de nouvelles infrastructures. Certains habitants se sont interrogés sur la possibilité de réaliser des transports publics plus ambitieux. Ainsi, a été évoqué la réalisation d'un monorail permettant de desservir les grands équipements de l'Est lyonnais.

2. Réponses apportées

Le scénario d'accessibilité

Le critère d'accessibilité a fait partie des critères de choix du site du Montout. Certains des sites proposés pour accueillir le projet, tels que Jonage et Pusignan, et même l'aéroport de Saint-Exupéry (proposition exprimée de la concertation), présentent un éloignement du centre de l'agglomération lyonnaise du stade qui aurait engendré un phénomène de « tout voiture ». En effet, en plus des 26 000 spectateurs venant de toute la région, les 31 000 spectateurs habitant le Grand Lyon devraient traverser et sortir du territoire communautaire en voiture pour aller sur un site extérieur non desservi par les transports en commun. Le site du Montout a l'avantage de se situer dans le réseau des TCL et à proximité de la ligne forte LEA (T3).

Afin d'assurer la desserte du projet OL Land et d'évaluer les impacts des nouveaux équipements en terme de déplacements, un certain nombre d'études auxquelles ont contribué l'ensemble des partenaires publics (Grand Lyon, SYTRAL, communes riveraines, Conseil Général du Rhône et État) ont été initiées à partir des informations fournies par l'OL.

Elles ont eu pour objet :

- d'évaluer la génération de trafic du projet OL Land en terme de quantité et d'origine ;
- d'apprécier les capacités du réseau de voirie à l'horizon 2012 ;
- de tenir compte de l'évolution du trafic sur l'Est lyonnais en cohérence avec les projets de développement urbain du secteur est ;
- de définir un scénario multimodal d'accessibilité, en identifiant un certain nombre d'actions de voiries ou de transports en commun à mettre en œuvre, axées sur une utilisation maximale des transports en communs, sur la limitation de l'offre de stationnement sur le site et le foisonnement avec les autres grands équipements de l'Est lyonnais.

Les objectifs du scénario de desserte du futur complexe du site de Décines-Charpieu s'inscrivent dans la politique des déplacements urbains de l'agglomération et vise à :

- favoriser au maximum l'utilisation des transports en commun et des modes doux ;
- maîtriser les trafics dans les zones urbaines et dans les centres des communes ;

- utiliser les infrastructures routières à fort gabarit sans modifier la fonction de la Rcade est (maintien à 2 x 2 voies) ni congestionner le réseau routier ;
- assurer une accessibilité lisible et cohérente avec l'origine du déplacement.

L'analyse de la quantité et de l'origine des futurs spectateurs a permis de mettre en relief les éléments suivants : sachant que 3 000 spectateurs sont des supporters de l'équipe adverse acheminés par cars, les 57 000 spectateurs se répartissent de la manière suivante :

- 31 000 spectateurs du Grand Lyon ;
- 26 000 de l'extérieur du Grand Lyon.

L'extension de la capacité du stade de 40 000 à 60 000 spectateurs générera une augmentation de la "clientèle" en provenance de l'Est de la région.

Au vu du réseau de voirie prévu à l'horizon 2012 (réseau actuel complété par la liaison A432 / A46 Nord, la déviation de Pusignan, les tronçons du Boulevard Urbain Est ainsi que la liaison 7 Chemins - Rcade est) ; au vu également de l'augmentation du trafic à moyen/long terme (évolution du trafic sur l'ensemble de l'agglomération, développement urbain de l'Est lyonnais intégrant notamment les projets tels que Porte des Alpes, Carré de Soie ou ZAC Meyzieu), il a été évalué les capacités résiduelles de voirie de l'Est lyonnais, avec l'aide d'un modèle de simulation de trafic sur l'agglomération. Cette évaluation a intégré l'hypothèse formulée au moment de cette concertation par l'Etat d'un report du trafic des poids lourds sur la rocade est. Sur le créneau 19h – 20h ce report représente environ moins d'une centaine poids lourds.

Afin de définir ce schéma d'accessibilité au Grand Stade, les hypothèses de travail les plus exigeantes ont été retenues :

- répondre à un taux de remplissage de 100 % du stade, ce qui ne se produira pas à chaque match ;
- prendre en compte les jours et les heures les plus contraintes en terme de trafic, soit les mardis et jeudis soir, sachant que de nombreux matchs se tiennent également le week-end ;
- comptabiliser 85 % des spectateurs arrivant dans l'heure qui précède le match, et repartant dans l'heure suivant la fin du match ;
- intégrer le développement prévisible de l'Est lyonnais.

Afin de limiter la génération de trafic sur la rocade est les soirs de matchs, il a été retenu de limiter l'offre de stationnement sur le site du stade. Les données étudiées et les différentes simulations ont permis d'évaluer à 7 000 places le nombre de places de stationnement maximum à créer sur le site d'OL Land. Afin de garantir une situation acceptable des trafics dans le secteur, il convient donc d'organiser les stationnements à l'extérieur de Décines-Charpieu et d'acheminer les spectateurs par transports collectifs ou modes doux.

Un système de billettique, mis en œuvre par l'Olympique Lyonnais (billet stade, stationnement et acheminement au stade), garantira la bonne application du dispositif, et devra permettre, en complément de mesures de police rigoureuses sur les communes de Décines-Charpieu-Charpieu, Meyzieu et Chassieu, de limiter le stationnement sauvage à proximité ainsi que le développement de trafics parasites dans les centres des communes limitrophes. Des mesures de plan de circulation ou de voiries seront étudiées de façon à dissuader, dans les centres des communes et les quartiers riverains, le trafic parasite et le stationnement sauvage.

Deux sites offrant des potentialités de stationnement ont été identifiés :

- un parking situé à l'Est de la zone industrielle de Meyzieu, au sud de la ZAC des Gaulnes, sur une zone grevée par la présence de lignes haute tension ;
- le parking d'Eurexpo, permettant ainsi de développer le principe d'un foisonnement des parkings pour les grands équipements de l'Est de l'agglomération.

Ces deux parkings devront être reliés au stade par des transports collectifs performants en temps de parcours. Ces objectifs induisent la nécessité d'avoir un transport en commun en site propre sur une nouvelle voie reliant les Sept Chemins à la rocade est, et des aménagements spécifiques sur la RD302.

Le Grand Lyon a indiqué que serait engagée une évaluation du bilan carbone et de la pollution du scénario d'accessibilité ainsi qu'un comparatif avec le fonctionnement de l'accès au stade de Gerland aujourd'hui. Sur la base des résultats de cette étude, des mesures compensatoires devront être apportées afin de limiter les émissions de gaz carbonique (CO2) conformément aux objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère.

Il a également été précisé lors des réunions publiques que l'autorisation de construire, notamment le permis de construire (PC), ne peut être délivré par le Maire de la commune que si les conditions d'accessibilité sont garanties. Enfin, le stade étant un équipement destiné à accueillir du public, il appartient au Préfet de veiller à ce que la sécurité du public soit garantie, notamment dans les conditions de mise en œuvre des infrastructures et des voies de desserte nécessaires au projet.

Le fonctionnement des transports en communs

Le Grand Lyon et le SYTRAL étudient en cohérence avec les objectifs du Plan des Déplacements Urbains (PDU) et du Plan de Protection de l'Atmosphère, un scénario privilégiant une desserte maximale du projet par les transports en commun.

L'objectif est que 38 000 spectateurs puissent arriver au stade en transports collectifs : 2 000 par une ligne bus depuis un point fort du réseau (Grange Blanche par exemple), 13 000 par le tramway LEA, et 23 000 en navettes depuis les parkings déportés, tels qu'Eurexpo ou Meyzieu. Les travaux menés par le SYTRAL confirment la faisabilité de ce scénario, et cela sans gêne pour les usagers quotidiens.

La capacité d'une rame de tramway est de 201 personnes en charge normale, ce qui est constaté aux heures de pointe quotidiennes. Les normes de sécurité permettent d'aller vers une norme d'occupation maximale à 274 personnes ou exceptionnelle de 347 personnes dans une rame. Il a été retenu pour calibrer la desserte du Grand Stade un remplissage à 230 personnes par rame.

Le débit d'un système de tramway varie selon le taux d'occupation des rames (retenu 230 personnes par rame) et la fréquence de passage. Aujourd'hui, celle de LEA est à 7 minutes 30 secondes en heure de pointe pour 2 100 montées. Les tramways T1 et T2 prennent en charge chacun 7 000 montées à l'heure de pointe avec une fréquence de 3 minutes. Pour le Grand Stade, la fréquence sera descendue jusqu'à 2 minutes. Il est à noter par exemple qu'en Suisse des tramways fonctionnent à la minute.

Aujourd'hui, LEA (T3) fonctionne avec 9 rames et transporte 24 000 personnes par jour. Les tramways T1 et T2 fonctionnent avec 42 rames pour 160 000 personnes transportées par jour.

Il faudra 17 rames de 18h à 20h et 31 rames de 22h à 23h pour faire fonctionner normalement le service habituel de LEA (T 3) et les dessertes supplémentaires pour le Grand Stade (direct de Part-Dieu au Grand Stade, de La Soie au Grand Stade et de ZI Meyzieu au Grand Stade). Pour le retour, en dehors des heures de pointe habituelles du réseau, des rames de T1, T2 et T3 pourront être mobilisées.

Pour transporter 13.000 spectateurs du Grand Stade, à raison de 230 personnes par rame, il faut au moins 56 rotations au total. Chaque rame de tramway fait plusieurs allers et retours et charge donc plusieurs fois 230 personnes. Des services directs, depuis le Grand Stade vers la Soie, Part-Dieu et ZI Meyzieu, sont ainsi organisés pour optimiser le fonctionnement global.

En ajoutant les services de LEA et Leslys et en prenant en compte les allers et retours réalisés sur la ligne, il devra être géré sur l'infrastructure 74 services en une heure, deux sens confondus (seulement 55 par heure lors de l'arrivée des spectateurs étalée sur 2 heures).

Ces 74 services sont assurés par 17 rames sur 2 heures avant les matchs et par 31 rames sur 1 heure après les matchs, y compris le fonctionnement normal de Lea.

En se plaçant dans le contexte le plus contraignant (retour des spectateurs en 1 heure, après le match, correspondant à une période creuse de circulation automobile), la gestion des 74 services de tramway aux passages à niveau pourra se faire comme pour les carrefours à feux classiques en ville avec 36 % de vert aux voiries coupant la voie de tramway (soit 32 secondes de vert pour les voiries traversées sur un cycle de feu moyen de 90 secondes par exemple).

A l'aller, puisque l'acheminement des spectateurs est étalé sur 2 heures, ce seront 59 secondes sur les 90 d'un cycle de feu qui resteront disponibles pour le trafic automobile coupant la ligne de tramway.

Lors de la réunion publique de Meyzieu, le Président du SYTRAL a abordé la question du prolongement de la ligne T2 du tramway jusqu'à Eurexpo, nécessaire selon lui pour soutenir le développement d'Eurexpo au niveau national et européen : « *Nous sommes obligés de le faire et maintenant de le faire avec un double objectif qui est la desserte d'Eurexpo et un relais pour la desserte du Grand Stade.* » Pour le Président du SYTRAL, le projet de prolongement de la ligne T2 du tramway est à inclure dans le plan de développement du prochain mandat.

Le fonctionnement des navettes depuis les parkings déportés.

La limitation de l'offre de stationnement sur le site de Décines-Charpieu permettant de garantir les conditions de trafic sur les axes routiers, notamment la rocade Est, implique d'organiser les stationnements à l'extérieur de Décines-Charpieu et d'acheminer les spectateurs par transports collectifs.

L'acheminement, avant le match, des spectateurs ayant déposé leur voiture aux parkings déportés, nécessite une soixantaine de bus articulés, qui feront plusieurs allers-retours grâce aux aménagements et priorités dont ils disposeront pour parcourir les 6 kms entre la ZI Meyzieu et le Grand Stade ou les 7 kms entre Eurexpo et le Grand Stade. Pour le retour, avec l'objectif d'effectuer l'acheminement en une heure, entre 22h et 23h, le dimensionnement de ce scénario porte sur une centaine de bus.

Plusieurs hypothèses sont aujourd'hui à l'étude en vue d'assurer les liaisons en transports collectifs depuis les parkings déportés :

- Mobilisation selon des modalités financières restant à définir avec l'OL, d'une partie du parc du SYTRAL qui serait disponible. Cet organisme dispose en effet d'un parc de 1 000 bus, dont une

centaine de véhicules articulés. Ces bus sont réformés pour le service urbain à raison d'environ une centaine de véhicules par an.

- Mise en œuvre de services de dessertes par cars, ciblés depuis des villes extérieures au Grand Lyon mis en place par l'OL et assurés par des transporteurs privés.

THEME 3 : LA QUESTION DE LA LIAISON 7 CHEMIN - ROCADE EST (EX-LY6)

1. Synthèse des interrogations et remarques

*« La LY6 sera une pénétrante qui ne correspond pas aux nouveaux objectifs environnementaux ni à la valorisation de la vie de la commune. »
Cahier de concertation Chassieu*

Certains habitants expriment des craintes quant à la réalisation de la liaison Chassieu-Décines-Charpieu (ex-LY6) : où sera-t-elle réalisée, selon quelles modalités ? Ils craignent aussi qu'elle devienne une nouvelle pénétrante et s'inquiètent de son utilisation hors match. En effet, ils ne souhaitent pas voir cette liaison devenir une 2 x 2 voies pour les voitures. Leurs craintes sont de même nature que celles concernant la rocade est. Ils s'inquiètent de nouvelles nuisances sonores, de nouvelles pollutions et de la destruction de la branche nord du «V-Vert», espace vert entre Décines-Charpieu et Chassieu. Certains souhaitent qu'elle soit abandonnée ou bien enterrée.

D'autres habitants, au contraire, se félicitent que cette liaison, prévue et attendue depuis longtemps, se réalise. Ils estiment qu'elle permettra de désengorger les centres-villes notamment de Décines-Charpieu (axe Jean Jaurès) répondant également à un des objectifs du plan des déplacements urbains.

2. Les réponses apportées

Le projet de voie nouvelle ex-LY6 correspond à un projet ancien inscrit depuis 1971 dans les documents d'urbanisme (Plan d'Urbanisme Directeur). Le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise de 1992, «Lyon 2010 », avait identifié cette voie nouvelle comme une voirie structurante participant au maillage du secteur est de l'agglomération par la création d'une nouvelle liaison est-ouest. Ce projet est aujourd'hui inscrit au Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon sous la forme d'un emplacement réservé mais qui doit aujourd'hui être modifié du fait de l'évolution de la fonction de cette voie et de son insertion dans le secteur car il ne tient pas compte de son insertion urbaine, paysagère et environnementale.

Cette conception du projet ex-LY6 héritée des schémas de références de l'époque (OREAM 1970) doit aujourd'hui être reconsidérée à la lumière des nouveaux enjeux et objectifs des collectivités territoriales en matière d'organisation du territoire et de Planification Stratégique (DTA, SCOT), de développement urbain, de déplacements (PDU) et d'impact environnemental (Plan de protection de l'Atmosphère...).

Un nouveau tracé ainsi que le programme de cette voie nouvelle sont à définir. Les objectifs de cette future voie sont :

- Amélioration du maillage viaire de ce secteur de l'agglomération ainsi que des liaisons intercommunales, essentiellement composée aujourd'hui de voies traversant le cœur des

communes (RD 517, RD 29), dans une perspective de protection des centralités⁶ (exemple, Bourg de Charpieu).

- Toutefois, et afin de respecter le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, cette voie nouvelle ne devra pas constituer le maillon d'une nouvelle pénétrante pour les véhicules particuliers vers le centre de l'agglomération lyonnaise et la route de Genas.
- Amélioration de la desserte des zones d'activités économiques existantes ou en projet. Cet objectif pourra se décliner, en fonction du futur tracé, notamment au travers du projet d'extension de la zone d'activités des Pivolles et du «triangle de la vie Guerse » sur la commune de Chassieu.
- Améliorer les conditions d'accessibilité et la desserte, notamment en transports en commun, des grands équipements d'agglomération (Eurexpo) ainsi que des pôles de développement économiques majeurs, comme le site stratégique du Montout sur la commune de Décines-Charpieu, site retenu pour le projet du Grand Stade de l'Olympique Lyonnais.
- Limiter l'impact du projet d'infrastructure sur la branche Nord du «V-Vert » entre Décines-Charpieu et Chassieu qui constitue un espace naturel agricole. Ce projet de voirie devra être compatible avec la volonté des collectivités de maîtriser l'étalement urbain et de ne pas promouvoir un développement urbain sur ce secteur, notamment dans l'optique de préserver la nappe phréatique de l'Est Lyonnais. Les collectivités souhaitent également que l'étude intègre:
 - des propositions sur les mesures de protection nécessaires en matière de bruit dès lors que des proximités avec des espaces urbanisés seraient mises en évidence dans les options de tracés ;
 - des propositions visant à limiter, ou à compenser, les impacts en matière de pollution atmosphérique (pollution émise, gaz à effet de serre...).

La pérennisation du « V-Vert » sera par ailleurs clairement inscrite dans le projet de PADD du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), l'objectif étant de le protéger dans les décennies à venir, et de maintenir et préserver l'agriculture périurbaine sur ce site tout en permettant une ouverture encadrée de cet espace naturel au public.

THEME 4 : LE PROJET DE CENTRE COMMERCIAL E. LECLERC SUR LE SITE DIT « ABB »

1. Synthèse des interrogations et remarques

*« Quelle sera la concurrence entre le projet d'hypermarché et le projet du centre de Décines ?
Où est la cohérence ? »
Réunion publique de Décines-Charpieu*

De nombreuses expressions sont très défavorables à la présence d'un centre commercial, équipement qui ne correspond pas au souhait des habitants pour le développement commercial de leurs villes. Plusieurs habitants, associations de commerçants font part d'une position positive sur le projet du stade mais indiquent que le projet du centre commercial est rédhibitoire dans leur adhésion globale au projet. En effet, ils souhaitent voir se développer des commerces de proximité et les centres-villes. A l'inverse, quelques habitants sont favorables au stade à la condition qu'il permette de développer les commerces,

⁶ Plan des Déplacements Urbains - Plan de Déplacements de Secteurs « secteur Est »

en particulier alimentaires, qui semblent manquer sur ce secteur. L'opposition de certains habitants au projet tient surtout à la présence du projet de centre commercial (E. LECLERC) sur le terrain dit « ABB ». Une majorité des habitants est très réticente aux solutions de transport proposées, en grande partie car ils estiment que ces solutions devraient prendre en compte la présence des aménagements connexes au stade : hôtels, bureaux, centre de loisir et surtout centre commercial. Ils sont de plus très largement opposés à la réalisation d'une grande surface sur ce site. Ils ne comprennent pas la logique des administrations qui autorise un commerce de grande taille sur la zone du Montout (CNEC) alors que le Grand Lyon et la commune de Décines-Charpieu investissent depuis de nombreuses années sur le centre ville (notamment la ZAC de la Fraternité). Pourquoi l'évolution du Plan Local d'Urbanisme n'intègre pas la modification du zonage sur le site ABB ?

2. Les réponses apportées

▪ Impact du projet du centre commercial sur le commerce existant

Dans la continuité de la politique sur les centres-villes des communes du Grand Lyon, la priorité du Grand Lyon est d'assurer le renforcement des centres-villes des communes concernées. Sur la commune de Décines-Charpieu, la priorité en matière de développement commercial est celle du projet de la ZAC de la Fraternité qui permettra le développement de 33 000 m² de nouveaux programmes, dont l'accueil de 8000 m² de commerces. Cette opération fait l'objet de financement de la part du Grand Lyon (16,3 M€ HT) et de la commune de Décines-Charpieu (2M€ HT). Concernant le tracé du mail reliant l'avenue Jean-Jaurès au Grand Stade, il ne passera pas sur le centre-commercial Balzac. Il traduit une intention, un principe en plan visant à mettre en évidence l'intérêt de relier le site du Grand Montout aux berges du canal de Jonage et au Grand Large. L'objectif affirmé est d'assurer une liaison modes doux (piétons - cycles) en direction du canal de Jonage et du secteur du Moulin d'Amont.

▪ Évolution du Plan Local d'urbanisme sur le terrain dit « ABB »

La vocation du site « ABB » ne sera pas modifiée au terme de la révision du Plan Local d'Urbanisme. Celui-ci garde sa vocation économique (hors commerce) ce qui interdira la réalisation d'un centre commercial. L'évolution de l'appareil commercial du secteur est aujourd'hui intégrée dans le processus d'actualisation du Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial afin de prendre en compte les conclusions de la 8^{ème} enquête sur les comportements d'achat des ménages, notamment sur le secteur l'Est de l'agglomération lyonnaise. Cette actualisation du document de référence doit permettre de définir l'appareil commercial nécessaire pour faire face au développement prévisible de l'Est Lyonnais, aussi bien en terme de population que d'emplois, dans les dix ans à venir. Au terme de cette actualisation une évolution du Schéma Départemental d'Équipement Commercial (document opposable de compétence Etat) sera nécessaire pour intégrer les évolutions stratégiques de l'agglomération lyonnaise sur ce sujet.

La revitalisation des commerces de centralité que le Grand Lyon soutient au travers de nombreuses opérations, telle que la ZAC de la Fraternité à Décines-Charpieu par exemple, reste prioritaire. Toutefois, les pôles commerciaux périphériques existants ne doivent pas devenir des « friches urbaines » des entrées de ville. Il convient également d'assurer leur devenir par leur requalification (principe du zonage UX du plan local d'urbanisme du Grand Lyon), mais dans un principe d'équilibre entre les différentes formes de commerces.

De manière complémentaire, le Grand Lyon va initier une étude urbaine sur « le site stratégique » de 150 hectares défini par le Schéma Directeur de l'Agglomération afin de poursuivre une réflexion urbaine

beaucoup plus large selon le même processus que le projet urbain du Carré de Soie : définition des grands principes d'aménagement, du plan de référence, des outils d'aménagement et réalisation des opérations d'aménagement. La question du devenir du pôle commercial de Meyzieu trouvera tout naturellement sa place dans cette réflexion d'ensemble.

Concernant l'articulation entre l'autorisation de la Commission Nationale d'Équipement Commercial (CNEC) sur le projet du centre commercial sur la friche ABB et la révision du Plan Local d'Urbanisme, il a été indiqué qu'il existe en droit français une indépendance des législations entre le Code de Commerce et le Code de l'Urbanisme. A l'occasion d'une deuxième présentation du projet Leclerc, une autorisation de la CNEC pour exploiter un centre commercial sur la zone du Montout a été délivrée. Néanmoins, cette autorisation est donnée sans consultation des documents locaux d'urbanisme, qui prévalent et sont opposables à toute autorisation d'urbanisme en vue de construire (permis de construire). En l'occurrence, les terrains concernés sont classés au PLU opposable en secteur à vocation industrielle (zone UI), ce qui ne permet pas de construire un centre commercial en l'état du droit des sols.

THEME 5 : LE FINANCEMENT ET LES RETOMBÉES POUR LE DEVELOPPEMENT LOCAL

1. Synthèse des interrogations et remarques

« Je m'étonne qu'un projet à visée essentiellement commerciale, dont des intérêts privés espèrent tirer profit, puisse passer devant l'intérêt collectif. (...) Il est conçu comme toute entreprise de ce type au service d'intérêts privés. »

Cahier de concertation de Décines-Charpieu

Dans ce thème, la plupart des questions portent sur le financement du projet et des infrastructures connexes au stade. Les questions ont porté sur le montant des investissements nécessaires ainsi que sur la répartition du financement entre les collectivités publiques. La question du prix de vente du terrain est une question moins fréquemment posée mais néanmoins présente. Certains habitants et élus locaux s'interrogent sur les conditions de vente des terrains du Grand Lyon et de la commune de Décines-Charpieu au groupe OL, qui ne doivent pas être bradés mais cédés au prix « normal » du marché. L'impact sur le développement local et les retombées économiques du projet (emplois, fiscalité...) a été plusieurs fois évoqué lors des réunions publiques.

2. Les réponses apportées

Le financement du futur Grand Stade

Le projet du Grand stade présente un intérêt collectif pour l'agglomération lyonnaise si elle veut continuer à compter dans le concert des grandes métropoles européennes. Ce projet se définit comme un équipement structurant d'agglomération et remplit en ce sens une fonction métropolitaine, au même titre que la salle 3000, l'Opéra de Lyon, Eurexpo, ou l'aéroport international de Saint-Exupéry. Le mode de financement du futur Grand Stade se présente comme une novation à l'échelle nationale suite à la modification du Code du Sport. Le choix politique exprimé par le Grand Lyon a été de s'inscrire dans ce nouveau cadre juridique autorisant la S.A.S. Olympique Lyonnais à financer son propre équipement. Le choix du Grand Lyon en ce sens diffère du choix opéré par la Communauté Urbaine de Lille qui assurera le financement de l'équipement Stade (évalué au stade programme à environ 20 M€) au travers d'un Partenariat Public Privé (PPP) en plus des infrastructures nécessaires à sa desserte du site évaluées entre 170 et 250 M€.

Le financement des infrastructures

Concernant les investissements publics des collectivités sur les infrastructures, plusieurs opérations sont programmées ou projetées aux documents d'urbanisme ou au Plan des Déplacements Urbains par la collectivité depuis de nombreuses années (Boulevard Urbain Est section, liaison 7 chemins Rocade est, Échangeurs...). Parmi ces investissements, certains se sont accélérés via les projets en cours, et participent désormais au développement territorial de l'Est Lyonnais, tel que le Boulevard Urbain Est par exemple avec la section Vaux en Velin la Soie. Une première estimation sommaire du montant des travaux du programme des opérations d'accessibilité a été présentée lors des réunions publiques : Grand Lyon : 63 M€ à 82 M€ (intégrant le coût du Boulevard Urbain Est section de la Soie), État 20 à 30 M€, SYTRAL 32 à 35 M€, Conseil Général du Rhône en cours d'évaluation.

Un travail technique important est aujourd'hui engagé par les partenaires du projet (Olympique Lyonnais, collectivités locales et l'État) afin de définir avec précision le coût des investissements du projet (étude de faisabilité et de programme), et estimer au regard du cadre réglementaire et législatif la part pouvant être imputée directement au projet du Grand Stade. Au terme de cette démarche, une convention sera proposée entre les partenaires permettant de préciser les décisions et engagements de chacun sur ce projet. Concernant les équipements largement dédiés au projet du Grand Stade, leur réalisation et leur financement seront conformes au cadre juridique du droit français et européen. Les participations exigibles au titre des contributions d'urbanisme seront appliquées.

Il est à noter que l'autorisation de construire, notamment le permis de construire (PC), ne peut être délivrée par le Maire de la commune que si les conditions d'accessibilité sont garanties et répondent à la fois aux obligations du Code de l'Urbanisme, du Plan Local d'Urbanisme mais également aux prescriptions données par la Préfecture du Rhône en matière de sécurité civile et publique sur les accès.

Le volet foncier

Concernant la question du prix des terrains achetés sur le site du Montout depuis 1995 par le Grand Lyon, le prix des ventes est évalué et fixé par la direction générale des impôts (DGI), le service des Domaines de l'administration fiscale, et donc par l'État, avec une marge de manœuvre de plus ou moins 10%. Cette évaluation préalable est obligatoire. La décision de vendre est prise par délibération du Grand Lyon, et de ce fait est rendue publique.

Les retombées pour le développement local

Concernant l'impact du projet sur le développement et l'économie locale un travail a été engagé afin que le projet du Grand Stade puisse dynamiser l'emploi local selon 4 axes majeurs :

- les emplois créés lors de la création du projet ;
- les recrutements pour le renforcement des équipes permanentes de l'Olympique Lyonnais
- les besoins en personnels temporaires pour les événements
- le personnel permanent dans les activités annexes au stade

Un dispositif associant l'Olympique Lyonnais, le Grand Lyon, et les communes concernées devra permettre d'intégrer la politique de l'emploi au sein de la gestion du projet du Grand Stade. Un premier travail d'échange avec les communes, la Maison pour l'emploi regroupant différents outils (PLIE Uni-Est,...) et la fondation agir contre l'exclusion (F.A.C.E.) a mis en évidence la nécessité d'accompagner le porteur du projet par une démarche de qualification de la population. Un premier axe de travail est d'évaluer en amont les besoins des futures entreprises qui travailleront à la construction de

l'équipement pour pouvoir rentrer dans une démarche de ciblage des emplois locaux qui bénéficieront d'un accompagnement professionnel.

Une première étude de l'impact économique du projet a été réalisée afin d'identifier les retombées économiques du projet OL LAND sur le territoire communautaire. Le nombre d'emplois créés par les activités du projet OL LAND est évalué entre 700 - 720 emplois temps plein (ETP). Les besoins en personnel temporaire pour les événements du Grand Stade sont évalués entre 130 - 170 emplois temps plein. Enfin, en première analyse, les besoins futurs identifiés sur la phase de construction de l'équipement (durée de chantier évaluée à 2 ans) mettent en évidence un besoin de main d'œuvre évalué entre 850 - 1100 emplois par an. La richesse économique générée (PIB additionnel) par le projet OL LAND est évaluée entre 60 et 65 M€ par an⁷.

Concernant les retombées fiscales pour Décines-Charpieu-Charpieu seront en premier lieu la taxe foncière la taxe sur les spectacles, et pour le Grand Lyon la taxe professionnelle.

Sur la base de cette analyse, il sera recherché la mise en œuvre de clauses d'insertion dans les différents types de marchés (publics/privés). A titre d'exemple, 126 personnes de l'Est lyonnais ont été employées dans le cadre d'une cause d'insertion en 2006 au travers du projet LEA et des berges sur le Rhône.

Il a été aussi réaffirmé le rôle que joue aujourd'hui l'Olympique Lyonnais dans le rayonnement international de l'agglomération lyonnaise. Le Grand Stade peut être une locomotive, un accélérateur pour le développement de l'Est Lyonnais ainsi qu'un complément à la démarche de valorisation territoriale promue par le Grand Lyon au travers de la démarche « ONLY LYON ».

THEME 6 : LES IMPACTS DE PROXIMITE DU PROJET

1. Synthèse des interrogations et remarques

*« Nous sommes opposés à l'OL Land et à la LY6 en raison des nuisances locales (bruit, majoration de la circulation donc une pollution atmosphérique) occasionnées. Il y aura de plus destruction du «V-Vert» au détriment de l'environnement. »
Cahier de concertation de Chassieu*

En dehors de la question très sensible du V-vert et de l'impact de la future voie Sept Chemins - rocade est (cf. thème 2), les habitants sont nombreux à s'interroger sur l'impact du projet en terme de qualité de vie et de proximité. La tenue concomitante du Grenelle de l'environnement et de la concertation préalable a donné une acuité toute particulière à cette question et a permis à de nombreux habitants de citer cet événement, notamment dans les cahiers de concertation. Les habitants souhaitent que soient pris en compte les conséquences de ce projet en terme de pollution et de qualité de vie. L'augmentation de la circulation, la fréquentation du stade, l'éclairage du stade, son architecture, concourent, selon les habitants, à développer des pollutions sonore (voitures, clameurs), visuelle (luminosité, esthétique du bâtiment stade) et atmosphérique. Certains habitants s'interrogent également sur la prise en charge de la dépollution des sols "ABB" et sur le devenir des bassins de rétention d'eau présents actuellement sur les terrains et de la conduite de gaz, qui avait limité la capacité d'accueil du lycée Al Khindi.

D'autres craintes portent également sur les points suivants :

⁷ Étude DTZ consulting - Évaluation des retombées économiques du projet - Décembre 2007

- l'augmentation de l'insécurité, en particulier celle touchant les enfants ;
- l'augmentation de la délinquance (vols, violences, voitures brûlées, incivilités...);
- les dégradations diverses.

Une des craintes majeures exprimées par les habitants en ce qui concerne les nuisances de proximité est celle du stationnement sauvage. Ils craignent en effet que les voitures arrivant au Grand Stade se garent où bon leur semble et qu'ils soient ainsi gênés dans leurs déplacements quotidiens. Une préoccupation majeure porte également sur l'impact du stationnement sur les secteurs pavillonnaires limitrophes ou les grands ensembles proches (exemple, Prainay - Mathiolan) qui peuvent constituer une offre de stationnement non désirée.

2. Les réponses apportées

Impact sur l'environnement immédiat

Dans le cadre de ce projet, il est précisé que l'ensemble des actions du Grand Lyon doivent intégrer très en amont l'impact environnemental et de proximité du projet au travers de démarches d'études permettant de mesurer et de modifier le projet dès les phases préalables.

Il a été rappelé qu'une Analyse Environnementale et Urbaine (AEU) a été engagée sur le site du projet afin de dresser un diagnostic environnemental du secteur et identifier l'ensemble des contraintes à prendre en compte dans l'élaboration du projet d'aménagement. Cette démarche préalable sera complétée par une étude d'impact réglementaire, sous la responsabilité du pétitionnaire Olympique Lyonnais, qui sera nécessaire pour l'obtention des autorisations au titre de la Loi sur l'eau et des futures autorisations de construire. Les enjeux identifiés sont notamment :

- La prise en compte de la biodiversité concernant la présence d'un espace naturel sensible du département (ENS) sur le site.
- La prise en compte de la gestion des eaux pluviales en intégrant les objectifs du SAGE. En ce sens, un objectif d'infiltration des eaux pluviales pourra être recherché en vue d'une réalimentation de la nappe (ex : pour les zones de stationnement : collecte étanche des eaux de ruissellement (tranchées, collecteurs, noues...) vers une zone de rétention (noue, bassin, structure sous chaussée...) puis prétraitement (séparateur d'hydrocarbures) avant infiltration (ou rejet à débit limité).
- La présence de bassin de rétention/infiltration a été prise en compte. Ces bassins récupèrent les eaux de ruissellement agricole de la butte de Chassieu. Leur déplacement sera réalisé et permettra d'assurer la continuité de leur fonction. Le bassin de rétention / infiltration lié au fonctionnement de la rocade est maintenu.
- La présence d'une servitude d'utilité publique sur le site a bien été identifiée, elle concerne la présence d'une canalisation gaz (Ø 60mm, 40 bars) traversant le site. La délocalisation de cette colonne de gaz fait aujourd'hui l'objet d'une étude de la part du gestionnaire du réseau et permettra de neutraliser l'équipement situé rue de Sully et de supprimer ainsi la colonne de gaz sur le site.
- L'impact acoustique. Il a été précisé que le site d'étude est bordé au Nord et à l'Est par des infrastructures routières faisant l'objet d'un classement en tant que voies bruyantes au titre de l'arrêté préfectoral du 26 mai 1999. Concernant l'impact acoustique du futur complexe, et notamment du stade lors des événements, des mesures acoustiques seront réalisées au droit des habitations situées en bordure du projet et viseront dans un premier temps à définir le bruit de fond en absence

de stade. Puis il sera étudié la contribution sonore des voiries et parkings créés, et les émergences sonores aux abords du stade lors des évènements (sportifs, concerts...) seront évaluées. Les simulations prendront en compte le nombre de spectateurs présents, la configuration du stade (toiture, matériaux...), la puissance des enceintes utilisées lors des manifestations, les trafics... Une enquête complémentaire sera réalisée également au stade de Gerland avec mesures acoustiques permettant de qualifier l'ambiance sonore les soirs de matchs. En fonction des résultats obtenus par mesures et simulations, des propositions de protections acoustiques seront formulées pour les habitations et riverains exposés aux nuisances.

- La pollution du site dit « ABB » est bien identifiée et connue en terme de composants notamment dans le cadre des études détaillées des risques (EDR) qui ont été diligentées sur le site par l'ancien exploitant ainsi que le propriétaire actuel. La dépollution du site sera réglementairement mise en œuvre conformément aux dispositions réglementaires en tenant compte de l'usage futur du site.
- Les possibilités d'utilisation des énergies renouvelables seront recherchées par le maître d'ouvrage du futur stade (photovoltaïque).

Il est indiqué que l'Olympique Lyonnais s'est engagé avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), établissement public de l'État, au sein d'un accord 2007-2012. L'Olympique Lyonnais pourra ainsi faire appel à des experts indépendants pour proposer des solutions, notamment en matière de limitation des contraintes phoniques, d'intégration des énergies renouvelables (ex : photovoltaïque), la gestion des déchets, ...

Il a aussi été précisé que chaque réalisation (le stade, les voiries...) devra faire l'objet d'une étude d'impact précise, contrôlée par les services de l'État, préalable et nécessaire avant toute délivrance d'autorisation de construire (permis de construire...).

Impact sur la proximité et la sécurité

En matière de sécurité, il est rappelé qu'un travail est engagé sous l'autorité du Préfet de Police du Rhône avec les services de l'État (CRS, Direction départementale de la sécurité publique, direction zonale des CRS, gendarmerie nationale, Renseignements Généraux, SDIS...) ainsi que les communes riveraines (Décines-Charpieu et Meyzieu) afin de définir les conditions et obligations à prendre en compte au regard de la sécurité civile et publique. Des impératifs de sécurité ont été définis par l'État selon trois périmètres :

- les accès à la zone du stade et les parkings des véhicules ;
- la circulation à l'intérieur de la zone (périmètre du projet) ;
- l'organisation du stade lui-même.

Il est également rappelé qu'en application de la Loi sur la prévention de la délinquance du 5 mars 2007, les projets d'aménagement et la réalisation des équipements collectifs qui de part leur importance et leur localisation peuvent avoir des « conséquences sur la protection des biens et des personnes contre les menaces et les agressions » doivent faire l'objet d'une étude préalable de sécurité publique permettant d'en apprécier les conséquences. Cette étude de sécurité devra notamment préciser l'interaction du projet et de son environnement urbain immédiat, une analyse des risques de sécurité publique pesant sur l'opération ainsi que les mesures proposées en ce qui concerne notamment l'aménagement des voies et espaces publics, l'aménagement de ses abords, visant à faciliter les missions des services de police, de gendarmerie et de secours. Il est indiqué que cette étude doit être

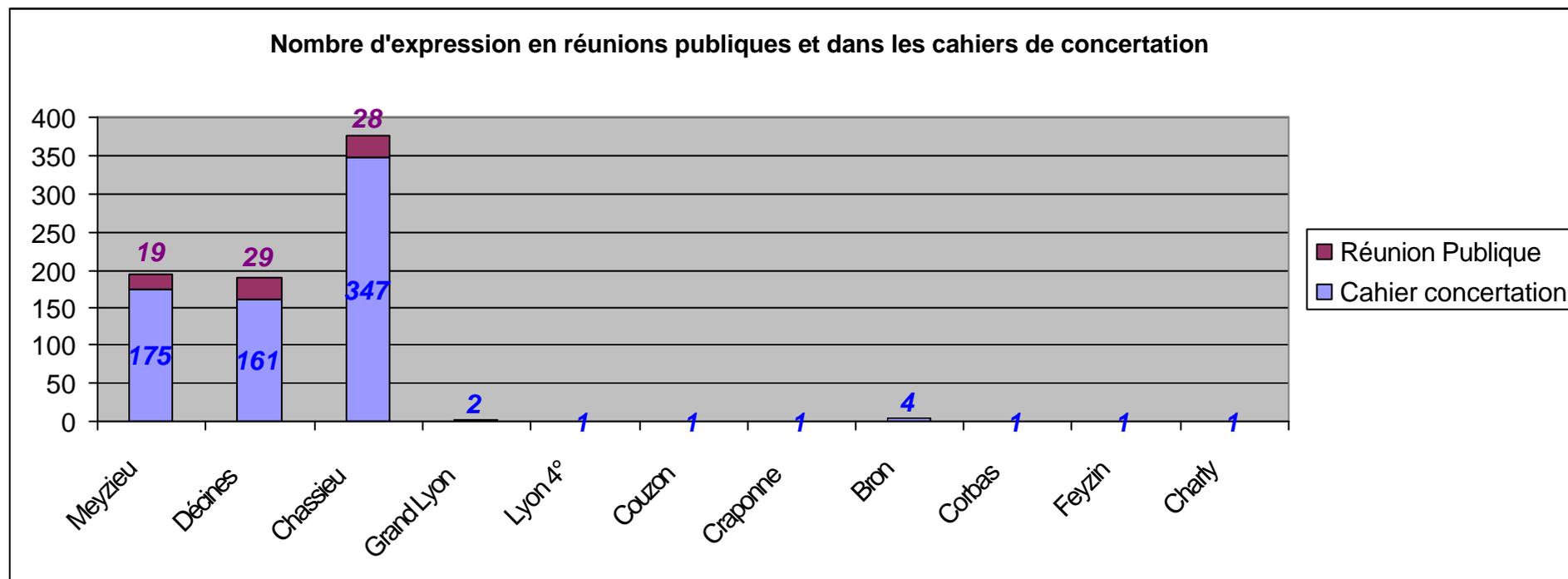
reçue par la sous-commission départementale pour la sécurité avant la réalisation des espaces publics. La demande peut être rejetée si l'étude n'est pas suffisante.

Il est également précisé qu'un plan de protection des riverains va être initié en partenariat avec la Préfecture et les forces de police, notamment en matière d'organisation de circulation et de prévention du stationnement sauvage. Ce processus d'étude devra proposer des actions concrètes suite aux échanges et à la concertation qui sera engagée avec les populations concernées.

ANNEXES

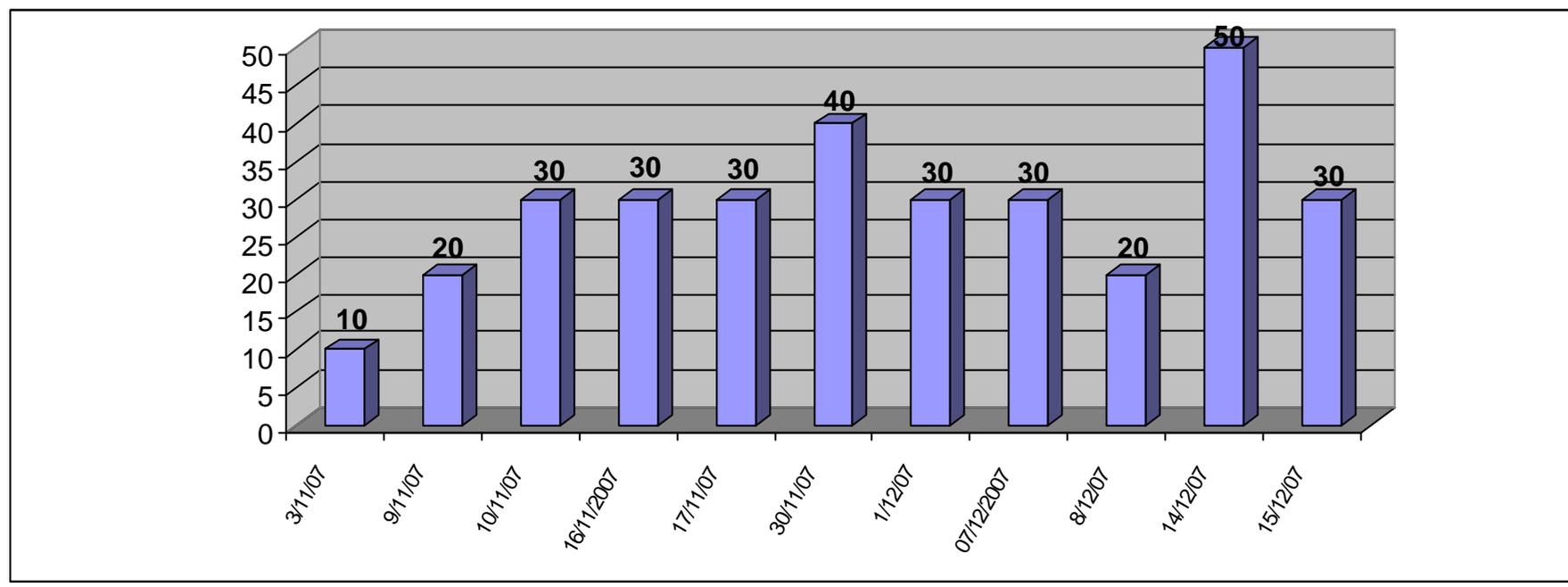
1 - LES EXPRESSIONS EN REUNIONS PUBLIQUES ET DANS LES CAHIERS DE CONCERTATION

	Meyzieu		Décines		Chassieu		Grand Lyon	Lyon 4	Couzon au Mont d'Or	Craponne	Bron	Corbas	Feyzin	Charly	TOTAL des EXPRESSIONS
	Cahier	Réunion	Cahier	Réunion	Cahier	Réunion	Cahier	Cahier	Cahier	Cahier	Cahier	Cahier	Cahier	Cahier	
TOTAL	175	19	161	29	347	28	2	1	1	1	4	1	1	1	771



2 - LES EXPRESSIONS A L'ESPACE DE PRESENTATION DU PROJET

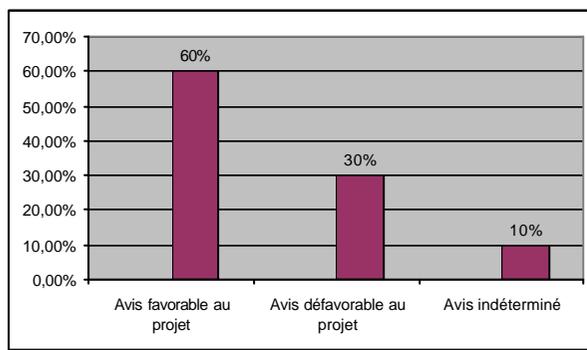
L'espace de présentation du projet a été ouvert 11 jours, soit un total de 55 heures. La participation a été de 320 personnes. Le public est venu exclusivement de l'Est Lyonnais (Décines, Chassieu, Meyzieu). La moyenne d'âge des visiteurs est comprise entre 50 et 70 ans. Le public du lieu d'exposition est déjà informé, souvent partiellement et recherche de l'information. Les visiteurs restent pour la plupart entre 20 minutes et 1 heure.



LES POSTIONS DES PARTICIPANTS A LA CONCERTATION

Les expressions issues des réunions publiques et des cahiers de concertation (771 expressions) traduisent majoritairement des inquiétudes fortes et des oppositions au projet. (Tableau ci-contre)

A l'inverse, c'est à l'espace d'exposition (320 visiteurs) que l'on relève une plus grande adhésion (60% des personnes sont globalement favorables au projet, contre 30% défavorables et 10% sans avis tranché). (Tableau ci-dessous)



Position des visiteurs espace d'exposition

Lieu d'expression	Décines		Chassieu		Mezieu	
	réunion	cahier	réunion	cahier	réunion	cahier
Position d'opposition catégorique au projet						
	34%	17%	33%	17%	32%	20%
Position interrogative sur la pertinence de ce projet dans l'Est Lyonnais						
	4%	7%	4%	12%	16%	21%
Position interrogative sur la cohérence du projet avec la notion de développement durable						
	4%	10%	11%	30%	11%	14%
Position d'inquiétude sur l'impact du projet (nuisances de proximité)						
		23%	7%	21%	5%	21%
Position interrogative sur les modalités de financement du projet (intervention publique)						
	4%	1%	4%	4%	10%	3%
Position interrogative sur la faisabilité du projet (engagements des collectivités sur la durée)						
	18%	19%	22%	12%	5%	15%
Position favorable au projet pour des raisons de développement local						
	7%	16%		1%	5%	3%
Position favorable sous certaines conditions (améliorer la desserte, pas de centre commercial)						
	11%	7%	7%	3%	16%	3%
Position Indéterminée						
	18%		11%	0%		
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

LES THEMATIQUES ET INTERROGATIONS

Les observations formulées dans les cahiers de concertation ou lors des réunions publiques ont permis de définir des thématiques et interrogations récurrentes à partir desquelles ont été formalisées les réponses apportées dans le bilan de la concertation préalable.

