

**REVISION 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 PRÉALABLE

Concertation préalable du 25 janvier au 16 avril 2010

SOMMAIRE

Partie 1 L'organisation de la concertation préalable **3**

- A. Les objectifs de la concertation préalable** **4**
- B. Les modalités de la concertation préalable** **5**
 - Les réunions publiques **5**
 - Les cahiers de concertation **6**
 - L'espace d'information **7**

Partie 2 Bilan de la concertation préalable **9**

- A. Restitution des positions exprimées dans le cadre de la concertation préalable** **10**
 - La participation du public **10**
 - Les positions exprimées par le public **14**
- B. Les thèmes d'expression du public** **16**
 - L'organisation de la concertation préalable **16**
 - L'opportunité du projet **16**
 - Le financement **17**
 - Les impacts **18**
 - Le développement local **20**
 - L'accessibilité **21**

Partie 1

L'organisation de la concertation préalable

A. Les objectifs de la concertation préalable

Conformément aux articles L 300-2 c et R 300-1-2 du Code de l'urbanisme, l'objectif de la concertation préalable est d'associer à l'élaboration d'un projet les habitants, les associations locales, les acteurs économiques et plus largement toute autre personne concernée, en recueillant les avis, remarques et suggestions susceptibles d'enrichir le projet.

Le Grand Lyon, par sa délibération n°2010-1257 du 11 janvier 2010, a décidé d'engager la concertation préalable à la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Communauté urbaine de Lyon sur le territoire de la commune de Décines-Charpieu.

Cette révision est nécessaire pour engager la réalisation de la première phase d'aménagement du site du Montout, dont le programme comprend un stade d'environ 60 000 places et des équipements connexes à destination principalement hôtelière, tertiaire, de commerces de surface limitée et de loisirs. Le projet s'étend sur une superficie de 50 hectares, sur le territoire de la commune de Décines-Charpieu, au lieu-dit le Montout, situé à l'ouest de la RN 346 (rocade Est), entre l'avenue Jean Jaurès au nord et la rue Marceau au sud.

Parallèlement à la concertation préalable à la révision du Plan Local d'Urbanisme se sont tenues, du 1^{er} mars au 16 avril 2010, les concertations préalables à la réalisation de trois opérations d'aménagement concernant les réalisations de l'accès Nord, de l'accès Sud et du parking des Panettes, nécessaires à la desserte du site du Montout sur la commune de Décines-Charpieu.

B. Les modalités de la concertation préalable

La concertation préalable s'est déroulée du 26 janvier au 16 avril 2010 dans les 57 communes du Grand Lyon.

Le dossier de concertation et son cahier de concertation ont été déposés dans les 57 mairies de l'agglomération, dans les 9 mairies d'arrondissements de Lyon ainsi qu'au siège de la Communauté Urbaine de Lyon. Le dossier de concertation était également téléchargeable sur le site Internet du Grand Lyon.

Le dossier de concertation était constitué de quatre parties présentant la concertation préalable, la commune de Décines-Charpieu, le site du Montout et les orientations de la première phase d'aménagement du site du Montout.

La concertation sur la révision du PLU s'est appuyée sur le dispositif suivant :

Les réunions publiques

Trois réunions publiques ont été organisées respectivement dans chacune des communes concernées par le projet : à Décines-Charpieu, à Chassieu et à Meyzieu.

LOCALISATION	DATES	HORAIRES	PARTICIPANTS
Décines-Charpieu	4 février 2010	20h30 – 22h30	600
Chassieu	1 ^{er} mars 2010	19h-21h	250
Meyzieu	2 avril 2010	19h-21h	300

Différents moyens ont été mobilisés pour informer de la tenue de ces réunions :

- des invitations nominatives ont été adressées (voir liste ci-dessous),
- des cartons d'invitation aux réunions publiques ont été diffusés dans les boîtes aux lettres des riverains du site,
- le 21 janvier 2010, l'ouverture de la concertation préalable a été communiquée par une annonce dans la presse locale (le Progrès),
- 70 affiches ont été posées dans les lieux publics de chacune des trois communes.

INVITÉS	NOMBRE D'INVITATIONS
Associations	46 invitations
Vice-présidents du Grand Lyon	40 invitations
Conseillers communautaires	27 invitations
Groupes politiques	13 invitations
Invités supplémentaires (DDE, STYRAL, OL, Conseil Général, etc)	4 invitations

RÉUNIONS	DATES	INVITATIONS DIFFUSÉES DANS LES BOÎTES AUX LETTRES DES RIVERAINS
Décines-Charpieu	4 février 2010	26 000 (sur les 3 communes)
Chassieu	1 ^{er} mars 2010	3 800 (Chassieu uniquement)
Meyzieu	2 avril 2010	26 000 (sur les 3 communes)

Les cahiers de concertation

67 cahiers de concertation ont été déposés dans les lieux de concertation (communes et Grand Lyon). Au terme de la concertation, les cahiers en provenance des lieux de consultation ci-dessous comportaient des avis :

- Bron
- Caluire-et-Cuire
- Charbonnières-les-Bains
- Chassieu
- Corbas
- Dardilly
- Décines-Charpieu
- Écully
- Feyzin
- Fontaines-sur-Saône
- Francheville
- Givors
- Communauté Urbaine de Lyon
- Grigny
- Irigny
- Jonage
- La Tour de Salvagny
- Lyon
- Meyzieu
- Mions
- Neuville-sur-Saône
- Oullins
- Saint-Didier-au-Mont-d'Or
- Sainte Foy-lès-Lyon
- Saint-Genis-Laval
- Saint-Genis-les-Ollières
- Saint-Priest
- Sathonay- Village
- Solaize
- Tassin-la-Demi-Lune
- Vaulx-en-velin
- Vénissieux
- Villeurbanne

Plusieurs cahiers ont été remplis dans les communes de Chassieu, Décines-Charpieu, Meyzieu et Saint-Priest.

L'espace d'information

Cet espace a été ouvert au public sur la commune de Décines-Charpieu, 1, rue de la République, du 5 mars au 16 avril, les vendredis et samedis de 10h à 15h. Il présentait la révision du PLU et l'ensemble du schéma d'accessibilité au site (transports en commun, voitures particulières, ...) avec l'aménagement du futur parking des Panettes et l'accès au site depuis ce parking et celui d'Eurexpo à Chassieu.

Les permanences ont été tenues par les techniciens en charge des projets et de la concertation au Grand Lyon. Sur l'ensemble de la période d'ouverture de l'exposition, 95 personnes sont venues visiter l'exposition.

Partie 2

Bilan de la concertation préalable

A. Restitution des positions exprimées dans le cadre de la concertation préalable

La participation du public

L'organisation de la concertation préalable a permis de recueillir les avis, remarques et interrogations du public lors des réunions et par l'intermédiaire des cahiers de concertation.

Les réunions publiques

Lors des réunions publiques, la participation a été relativement forte (de 250 à 600 personnes par réunion). Cette mobilisation traduit l'intérêt généré par le projet du stade. Les prises de parole du public ont davantage permis aux intervenants d'affirmer des positions que d'engager un dialogue sur le projet. Par ailleurs les prises de parole ont été souvent monopolisées par les mêmes personnes dans les différentes réunions.

RÉUNIONS PUBLIQUES	PERSONNES PRÉSENTES	PRISES DE PAROLE
Décines-Charpieu	600	11
Chassieu	250	17
Meyzieu	300	17
TOTAL	1150	45

Il est à noter que plusieurs associations ont saisi l'opportunité des réunions publiques pour distribuer des tracts.

Les cahiers de concertation

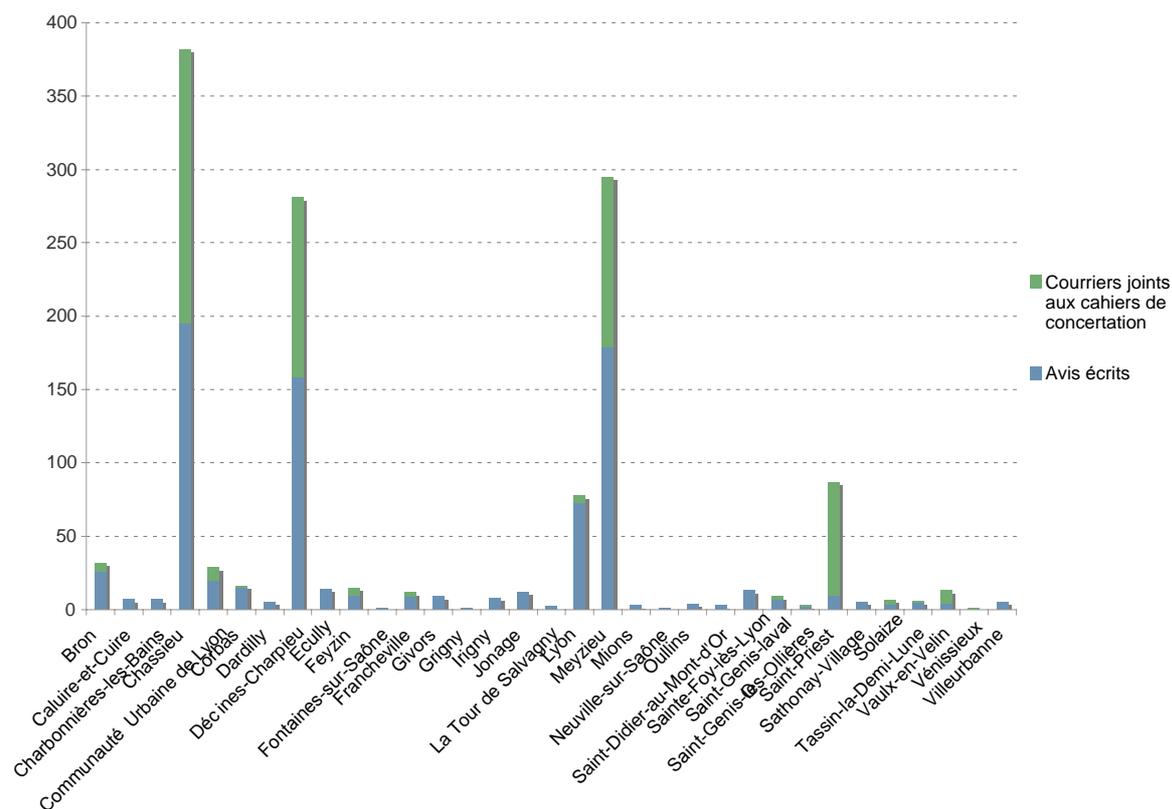
- **Avis écrits et courriers joints aux cahiers de concertation**

AVIS ÉCRITS	COURRIERS JOINTS AUX CAHIERS
817	549
1366	

Origine géographique de ces avis écrits et courriers joints aux cahiers de concertation :

LIEUX DE CONCERTATION	AVIS ÉCRITS	COURRIERS JOINTS AUX CAHIERS
Bron	26	6
Caluire-et-Cuire	7	0
Charbonnières-les-Bains	7	0
Chassieu	195	187
Communauté urbaine de Lyon	20	9
Corbas	15	1
Dardilly	5	0
Décines-Charpieu	158	123
Ecully	14	0
Feyzin	10	5
Fontaines-sur-Saône	1	0
Francheville	9	3
Givors	9	0
Grigny	1	0
Irigny	8	0
Jonage	12	0
La Tour de Salvagny	2	0
Lyon	73	5
Meyzieu	179	116
Mions	3	0
Neuville-sur-Saône	1	0
Oullins	4	0
Saint-Didier-au-Mont-d'Or	3	0
Sainte Foy-lès-Lyon	13	0
Saint-Genis-Laval	7	2
Saint-Genis-les-Ollières	2	1
Saint-Priest	10	77
Sathonay-Village	5	0
Solaize	4	3
Tassin-la-Demi-Lune	5	1
Vaulx-en-Velin	4	9
Vénissieux	0	1
Villeurbanne	5	0
Total		1366

Répartition des avis par lieux de consultations du dossier



▪ Pétitions

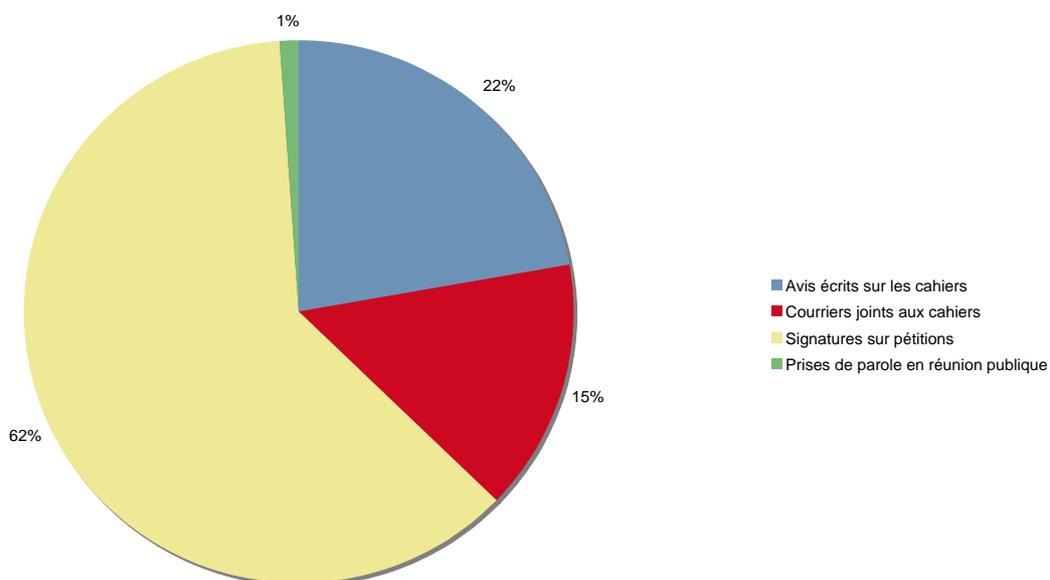
Deux pétitions rassemblant un total de 2268 signatures ont aussi été jointes aux cahiers de concertation. Un avis écrit dans les cahiers de concertation a accompagné chacune des pétitions. Le nombre élevé de signatures confirme la mobilisation des habitants du Grand Lyon à s'exprimer sur le projet du stade.

S'il s'est avéré que ce sont les riverains directs et les habitants des zones proches du projet qui se sont le plus exprimés dans les cahiers de concertation et lors des réunions publiques qui se sont déroulées sur leur territoire (communes de Chassieu, Meyzieu et de Décines-Charpieu), il convient aussi de relever que le public qui s'est exprimé réside sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise et au-delà.

Synthèse des moyens d'expression du public

	CAHIERS DE CONCERTATION			RÉUNIONS PUBLIQUES	TOTAL
	Avis écrits	Courriers joints aux cahiers	Signatures sur les pétitions	Prises de parole	
Nombre	817	549	2268	45	3679
Pourcentage	22	15	62	1	100

Bilan des moyens d'expression



On peut relever l'importance de l'expression écrite individuelle et collective lors de cette concertation préalable.

Les positions exprimées par le public

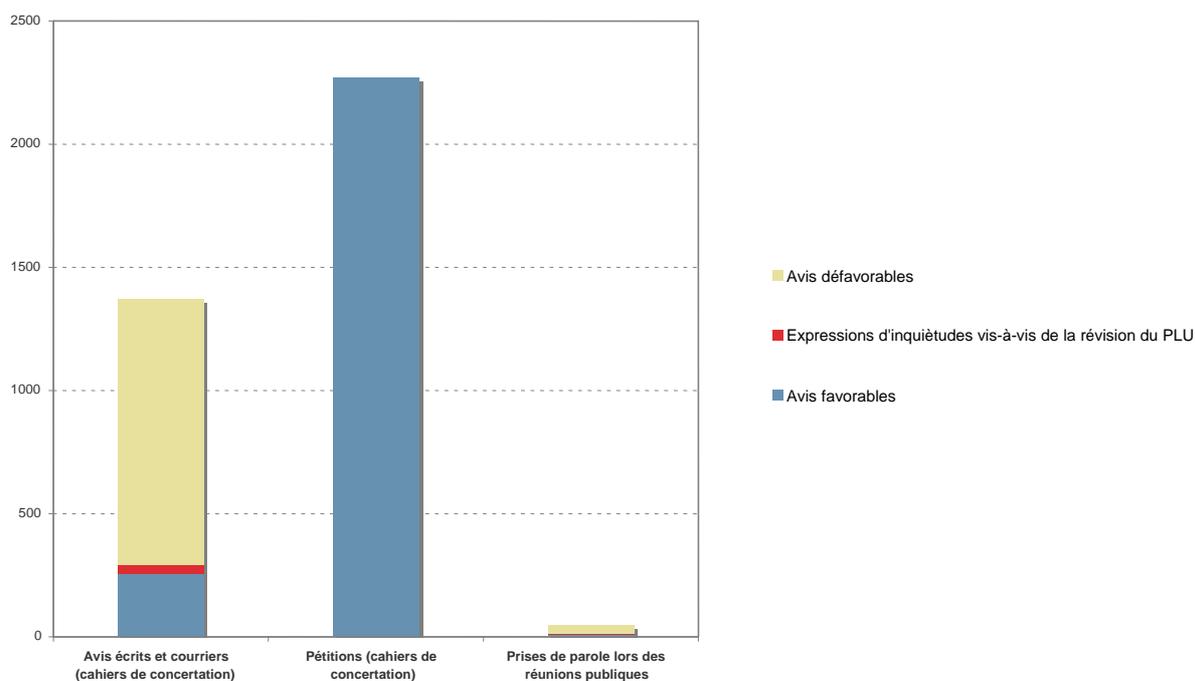
L'analyse qualitative des expressions formulées lors des réunions publiques et par l'intermédiaire des cahiers de concertation a permis de classer les avis en 3 catégories :

- Avis favorables rassemblant les adhésions exprimées au projet de stade
- Avis défavorables rassemblant les oppositions au projet de stade
- Expressions d'inquiétude vis-à-vis de la révision du PLU

Cette classification a permis de dresser le bilan suivant sur l'ensemble des moyens d'expression :

	AVIS ÉCRITS ET COURRIERS (Cahiers de concertation)	PÉTITIONS (Cahiers de concertation)	PRISES DE PAROLE LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES	TOTAL
Avis favorables	255	2268	12	2537
Expressions d'inquiétudes vis- à-vis de la révision du PLU	35	0	1	36
Avis défavorables	1076	0	32	1108
TOTAUX	1366	2268	45	3679

Bilan des positions exprimées sur l'ensemble des moyens d'expression



Le bilan global des avis exprimés sous diverses formes donne une majorité d'avis favorables au projet.

De plus, il convient de relever le contraste entre les préoccupations des riverains directement impactés par le projet et celles des autres habitants du Grand Lyon. Alors que le débat se concentre essentiellement sur des questions de territoire pour les riverains et les habitants à proximité des zones concernées par les opérations d'accessibilité et la construction du stade, les avis et interrogations des autres habitants se déplacent plutôt sur les problématiques du développement de l'agglomération.

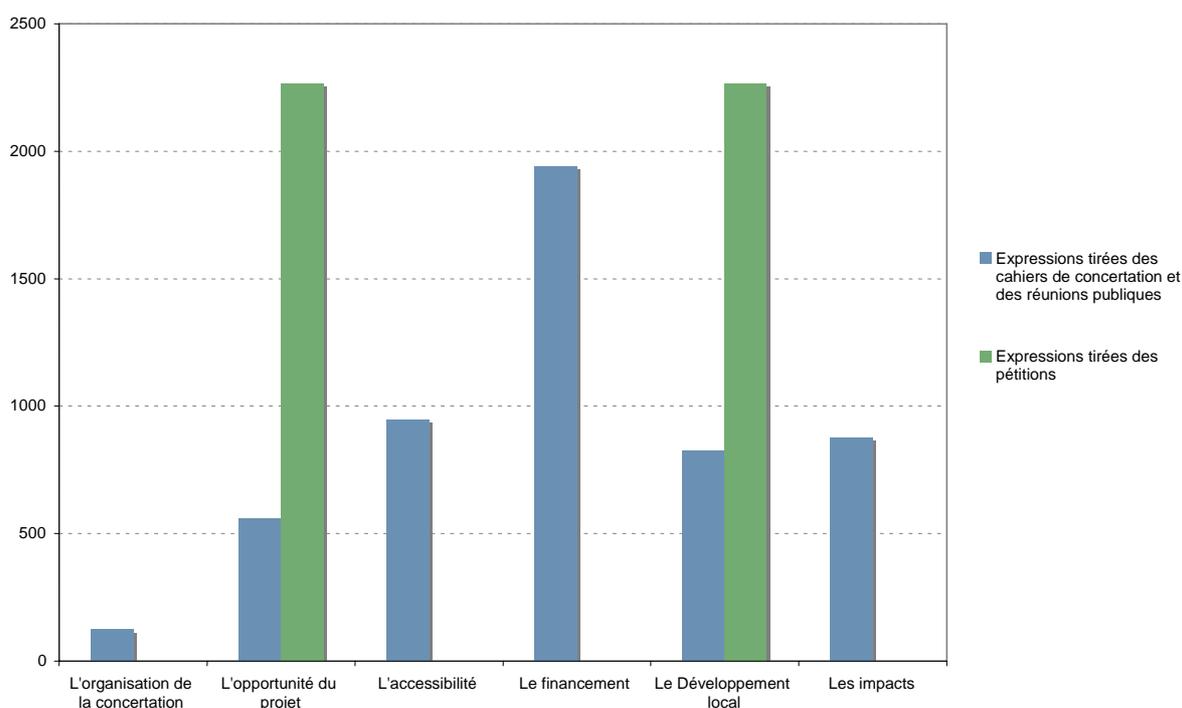
Les avis favorables se sont plus largement exprimés sur 3 de ces thèmes : l'opportunité du projet, le financement et le développement local.

Les avis défavorables et les inquiétudes se sont exprimés sur différents sujets qui ont pu être rassemblés autour de six thèmes différents : l'organisation de la concertation, l'opportunité du projet, l'accessibilité, le financement, le développement local et les impacts.

Le récapitulatif des expressions sur l'ensemble de ces thèmes figure sur le tableau suivant :

	L'organisation de la concertation	L'opportunité du projet	L'accessibilité	Le financement	Le Développement local	Les impacts
Expressions tirées des cahiers de concertation et des réunions publiques	124	557	947	1942	824	877
Expressions tirées des pétitions	0	2268	0	0	2268	0

Les principaux thèmes de la concertation



B. Les thèmes d'expression du public

Une synthèse des avis exprimés est proposée pour chacun des 6 thèmes permettant de rendre compte des interrogations et remarques formulées lors des réunions publiques et dans les cahiers de concertation.

L'organisation de la concertation préalable

À l'occasion de l'expression de leur opposition au projet (avis défavorable) ou de leurs inquiétudes, beaucoup ont fait part de leurs critiques vis-à-vis de l'organisation de la concertation préalable.

Ainsi, on retrouve de manière récurrente une dénonciation de la procédure de concertation préalable présentée comme « décourageante » et « floue » du fait, notamment, de la séparation de la concertation sur la révision du PLU de celles sur les opérations d'accessibilité. Les avis démontrent une certaine incompréhension face à des procédures répétées et divisées.

Alors que certains arguments-critiques de la procédure de révision du PLU sont d'ordre général : non-respect de la démocratie, remise en cause de la légalité et de la moralité de la concertation et sentiment de discours trop « marketing », d'autres sont plus précis : documents de concertation mal conçus et absence de concertation préalable des maires des communes concernées.

RÉPONSE DU GRAND LYON

Le Grand Lyon rappelle que les exigences légales quant aux procédures de concertation ont été respectées : la concertation sur la révision du PLU rassemble les avis sur la localisation du stade et sur le schéma global d'aménagement . La concertation sur les aménagements d'accessibilité au site a été organisée de manière simultanée en raison des liens évidents entre les projets.

L'opportunité du projet

Alors que les personnes ayant donné un avis favorable considèrent le stade comme essentiel pour le rayonnement de l'agglomération et pour permettre l'organisation de grands événements, celles ayant donné un avis défavorable remettent en cause l'intérêt-même du projet. Elles estiment ainsi que le simple agrandissement du stade de Gerland aurait été suffisant.

L'essentiel de ces avis défavorables est exprimé par des habitants des communes directement concernées. Ces habitants présentent le projet comme inutile pour eux et ils dénoncent ce qu'ils considèrent comme la traduction de la mauvaise perception de leur territoire par la Communauté Urbaine de Lyon.

Des avis défavorables plus nuancés ne remettent pas en cause l'opportunité-même du projet mais seulement le choix de son implantation. Des propositions d'autres localisations sont faites : Nord de l'agglomération, hors du Grand Lyon, Corbas, Ouest lyonnais, Saint-Priest et aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Mais l'essentiel des avis-critiques sur l'implantation expriment la volonté d'un maintien du stade sur Gerland. Des personnes considèrent qu'en installant le stade à Décines, l'Olympique Lyonnais ne serait plus « Lyonnais ». L'attachement au stade de Gerland s'exprime aussi au travers de l'inquiétude de voir ce stade se transformer en une « friche sportive » en raison, notamment, selon les avis recueillis, du fait que le club de rugby ne pourrait pas financer son entretien.

Le financement

Les personnes ayant donné un avis favorable considèrent que le financement par l'Olympique Lyonnais du stade est une véritable chance pour l'agglomération. Elles sont favorables à ce partenariat public / privé dont elles soulignent qu'il donnera au Grand Lyon l'opportunité de disposer d'un stade de dimension européenne en n'en finançant que les infrastructures.

En revanche, les personnes ayant donné un avis défavorable s'opposent à la construction d'infrastructures qu'elles qualifient de lourdes et coûteuses pour l'agglomération et les contribuables. Elles dénoncent une collusion entre les acteurs public/privé et remettent en cause la moralité du projet au regard de ce qu'elles considèrent comme un « foot business ». Le contexte actuel de crise économique, l'existence de projets présentés comme prioritaires et le risque d'augmentation des impôts locaux sont autant d'arguments présentés à l'appui de leurs critiques du financement des infrastructures par le Grand Lyon.

Des interrogations persistent quant au prix auquel les tènements fonciers appartenant aux collectivités locales vont être vendus à l'Olympique Lyonnais. Quant aux habitants des communes directement concernées, ils s'inquiètent d'éventuelles expropriations ou de la dévaluation de leurs biens immobiliers.

Enfin, de l'inquiétude est aussi exprimée eu égard aux futures charges financières de fonctionnement du stade : certains s'interrogent sur ce qui relèvera alors des financements publics.

RÉPONSE DU GRAND LYON

Le Grand Lyon rappelle que la plupart des infrastructures profiteront en permanence aux habitants : Parking relais des Panettes de 500 places, élargissement de la rue Élisée Reclus (avec pistes cyclables), pistes cyclables le long du site propre de l'accès Sud, mail au nord du stade, ...

Les méthodes de calcul des coûts sont basées sur des données comme la largeur, les revêtements et le type des voiries, les surfaces d'espaces verts,...

Quant au prix de cession du foncier des collectivités, il est rappelé que l'évaluation est faite par France Domaine, service de l'État.

Les impacts

Les avis exprimés concernent tant les impacts du projet sur l'environnement, sur la sécurité que, plus largement, sur la qualité de vie des habitants.

Sur l'environnement :

Les personnes ayant donné un avis favorable voient dans le projet une opportunité de développement durable et elles le considèrent donc comme respectueux de son environnement. Elles insistent sur l'importance de la coulée verte dans le projet.

À l'inverse, certaines personnes estiment que le projet est contraire aux principes rappelés lors du Grenelle de l'environnement et donc aux orientations nationales en faveur de l'environnement.

Mais la majorité des avis exprimés concerne plutôt des inquiétudes environnementales. Il s'agit donc plus de formaliser des conditions de réalisation du projet que de véritables oppositions. Parmi ces préoccupations, sont citées : les préservations des espaces verts, du V-Vert, du « poumon de l'agglomération » et des espaces agricoles. Ces personnes s'inquiètent aussi du futur bilan carbone du stade et donc des émissions de CO₂.

Sur la sécurité :

De nombreuses remarques font part des craintes des habitants des communes concernées en matière de sécurité.

Les débordements des supporters sont ainsi au cœur de leurs préoccupations : irrespect, incivilités, hooliganisme, violences...

Les habitants s'interrogent sur les moyens publics qui seront mis en place pour maintenir l'ordre. Les habitants de Chassieu estiment d'ailleurs que la construction du Stade est incompatible avec la suppression de la gendarmerie sur leur commune.

Quant aux moyens privés pour assurer leur sécurité (matériel de sécurité, dispositifs pour empêcher le stationnement sauvage), les habitants émettent le souhait qu'ils soient financés par le Grand Lyon.

La problématique de l'accès des secours de type pompiers ou SAMU est aussi source d'inquiétudes chez les habitants.

Sur la qualité de vie :

Là encore ce sont surtout des craintes et des appréhensions qui sont exprimées par les riverains. Ils redoutent une paralysie de l'Est lyonnais en lien avec le risque de stationnement sauvage et l'augmentation prévisible du trafic routier. On retrouve un contraste entre les habitants proches de la zone du projet et ceux de l'Ouest de Lyon : alors que les habitants proches évoquent voire posent en condition le contournement de l'ouest lyonnais comme la solution pour éviter la saturation de leur territoire, les habitants de l'ouest rejettent cette création.

Les habitants des communes concernées par le projet se mobilisent autour d'un argument général, celui d'un projet qui impactera nécessairement sur leur qualité de vie actuelle : augmentation des nuisances (notamment sonores en lien avec le bruit des supporters, des embouteillages, des klaxons et des sorties de match), risques pour leur santé, incompatibilité avec la présence d'établissements scolaires dans le périmètre et donc perte de la tranquillité qui avait motivé leur installation dans l'est lyonnais.

Alors que certains habitants des communes concernées soulèvent les risques d'impacts du projet sur leur vie quotidienne, d'autres mettent en avant des arguments favorables basés sur le caractère générateur de développement local du projet.

RÉPONSE DU GRAND LYON

Au contraire le Grand Lyon réaffirme que le projet est inscrit dans une démarche respectueuse du développement durable et de la politique environnementale du Grand Lyon.

Ainsi, chaque construction ou aménagement sera réalisé dans le respect des prescriptions du développement durable (donc, y compris le parking des Panettes). La combinaison voiture/parking a été pensée pour permettre de limiter le nombre de kilomètres parcourus en voiture. L'utilisation des modes doux fait aussi partie intégrante du projet avec, notamment, la création de pistes cyclables. La réalisation de nouvelles pénétrantes pour la circulation automobile ne fait pas partie du projet en concertation (cf. Dossiers de concertation accessibilité).

Le Grand Lyon rappelle que ces préoccupations ont été et sont encore au cœur de la réflexion et de la conception du projet (études et mesures préconisées).

Il est prévu que seulement 2% du V-Vert soient utilisés et que le « lien vert » Grand Large – Branche Nord du V-Vert soit largement mis en valeur.

Quant au parking des Panettes, il est rappelé que son implantation n'aura pas d'impact environnemental puisqu'il est situé entre une zone industrielle et la RD302.

Le Grand Lyon assure que les études d'impact permettront de réaliser des aménagements tenant compte de l'ensemble des risques dont ceux liés à la pollution (notamment, pour le parking des Panettes).

Il rappelle que le projet prévoit que les supporters seront empêchés d'accéder aux espaces naturels et aux lotissements et que si le nombre de bus est augmenté, c'est aussi un choix pour diminuer le nombre de voitures (1 seul bus remplaçant 30 à 40 voitures).

Le Grand Lyon rappelle que le dispositif a justement été conçu afin que les supporters aient un itinéraire le plus simple possible et que de toute façon, ils ne puissent pas emprunter un autre accès au stade.

Le Grand Lyon rappelle que les moyens mis en place pour assurer la sécurité aux abords des stades et la gestion des supporters est une problématique bien connue des services de l'État et des clubs sportifs. Pour le futur stade, les moyens connus de lutte contre les violences, les dégradations et autres débordements seront adaptés et rendus opérationnels. L'Olympique Lyonnais a d'ailleurs engagé une étude de sécurité en partenariat avec la Préfecture.

Même s'il est indéniable que, comme tout projet de développement d'agglomération, le projet de stade aura des conséquences pour les riverains, l'objectif du Grand Lyon dans le cadre du programme d'aménagements des accès est et sera de les anticiper pour mieux les limiter.

Le Grand Lyon se veut rassurant dans la mesure où les dispositifs proposés, suite aux études réalisées, ont pour objectif de maintenir un accès permanent des résidents à leur habitation. Ainsi, et par exemple, le dispositif prévoit de préserver l'arrivée à Décines des habitants, sans accès voitures au stade par le Nord et avec la construction d'une trémie. De plus, dès le début des matchs, le réseau routier devrait retrouver un trafic normal (cf. constat actuel aux abords du stade de Gerland).

En conclusion, tous les habitants, même ceux les plus proches du stade, auront en permanence (y compris les soirs de matchs) la possibilité d'accéder à leur résidence.

Le développement local

Beaucoup reconnaissent que l'économie locale a besoin d'être développée et alors que certains estiment que le projet pourrait être une manière d'y répondre, d'autres considèrent que ce ne sera pas le cas.

Ainsi les opposants ne croient pas à la création d'emplois. Ils reprochent au projet d'être seulement d'envergure internationale et donc sans impact possible sur le développement local. Pourtant, d'autres s'inquiètent de la concurrence que pourrait faire le futur Stade à d'autres projets (ex. : projet « Carré de soie »).

Toutefois, le potentiel de développement local est au cœur de la majorité des avis favorables au projet. Le futur stade est considéré comme une opportunité de création d'emplois locaux et plus largement, de développement voire de « réveil » de l'Est lyonnais. Mais au-delà de l'Est lyonnais, les habitants du Grand Lyon considèrent aussi que le stade sera un outil de promotion et de rayonnement de l'ensemble de l'agglomération au niveau national et international.

RÉPONSE DU GRAND LYON

Le projet permettra la mise en place d'actions spécifiques, en partenariat avec les acteurs de la filière BTP (Chambre des Métiers, Chambre de Commerce et d'Industrie, organisme de formation et d'insertion, établissements scolaires de l'agglomération, etc...).

Outre l'ensemble des effets positifs attendus pour le développement du territoire et son rayonnement, sur la base du produit intérieur brut moyen sur le territoire du Grand Lyon, les emplois du projet OL Land génèreront chaque année un accroissement de plus de 50 M€ pour l'économie du Grand Lyon. Le projet de stade et ses équipements connexes devrait également rapporter près de 69 millions d'euros sur 20 ans aux collectivités locales liés à la perception de différentes taxes (taxe sur le foncier bâti, taxe de séjour, taxe d'enlèvement des ordures ménagères,...), revenus exceptionnels liés à la perception de la taxe locale d'équipement et plus value liée à la vente du terrain.

Pour la commune qui l'accueille, le projet ne génère que très peu de charges : aucune charge liée à la sécurité publique ni à la préparation des évènements, mais un renforcement de la police municipale et du service espaces verts et des investissements pour l'éclairage des espaces publics. Ces charges seront très largement compensées par les recettes envisagées.

Le stade et ses équipements connexes devraient attirer entre 370 000 et 475 000 visiteurs sur le territoire du Grand Lyon chaque année.

L'accessibilité

Certains doutent de l'efficacité du schéma global d'accessibilité tel qu'il a été présenté. Ils remettent en cause son fonctionnement et les chiffres annoncés. Ils considèrent que la desserte du stade sera moins efficace que la desserte actuelle de Gerland. D'ailleurs, en comparaison, ils estiment que l'absence de métro sera préjudiciable au projet.

Alors que les opposants ne croient pas à l'opportunité d'amélioration des dessertes des communes de l'Est lyonnais, les personnes favorables au projet insistent sur cette opportunité. On retrouve le développement d'arguments favorables en lien avec le quotidien des personnes qui s'expriment : les habitants qui comprennent que le projet va leur apporter des services supplémentaires en termes de transports en commun ou de parkings sont favorables à la révision du PLU.

La concertation préalable sur la révision du PLU a été l'occasion pour beaucoup de s'exprimer non pas sur le schéma global d'accessibilité mais sur des points précis d'accès (ex-LY6, tramways T2 et T3, bus en site propre ...). Dans le même temps que la concertation préalable sur la révision du PLU, des concertations préalables sur les opérations d'accessibilité ayant été conduites, un renvoi aux bilans de ces dernières est proposé.

RÉPONSE DU GRAND LYON

Toutes les collectivités concernées par les projets (Grand Lyon, Conseil Général, Sytral, Etat) ont fait réaliser des études (études Transitec, CETE, EGIS, GEODICE). Les bureaux d'études ont travaillé pour réussir à acheminer 60 000 personnes en 2 heures et à leur faire quitter le stade en 1 heure avec les 4 principes suivants :

- Utiliser en priorité les transports en commun*
- Maîtriser les trafics dans les zones urbaines et dans les centres des communes*
- Utiliser les infrastructures routières à fort gabarit*
- Offrir aux spectateurs les itinéraires d'accès les plus évidents et les plus cohérents possibles en fonction de leur provenance.*

Les bases de données ont été vérifiées et validées (ex. : le taux de covoiturage de 2,8 personnes par véhicule est constaté, aujourd'hui, pour le stade de Gerland).

S'il est indéniable que déplacer 60 000 personnes va créer des nuisances, le dispositif d'accessibilité a justement été conçu pour les réduire au maximum.

Ainsi, comme il est indiqué dans les dossiers de concertation spécifiques sur l'accessibilité, les études ont démontré que 9 000 personnes pourront accéder en 2 heures au stade en transports en commun sous différents modes. Ce ne sont que 7 000 véhicules (19 300 spectateurs) qui pourront accéder directement au stade. 5 000 autres véhicules (14 000 spectateurs) pourront stationner à Eurexpo et 4 000 (11 200 spectateurs) au parking des Panettes avant de prendre les transports en commun.

Au total, ce sont 74% des spectateurs qui partiront de leur domicile en voiture mais seulement 32% d'entre eux pourront accéder directement au stade.

Les déplacements en modes doux sont aussi encouragés dans le projet qui prévoit, notamment, la création de pistes cyclables et de parkings deux roues. Ce sont les spectateurs habitant dans un rayon de 4 km du stade qui pourront choisir d'accéder au stade en modes doux ce qui représente 3% des spectateurs.