

GRAND MONTOUT

D É C I N E S

PROJET GRAND STADE



LES OPÉRATIONS D'ACCESSIBILITÉ

BILAN DE CONCERTATION PRÉALABLE

ACCÈS NORD

SOMMAIRE

PARTIE 1 L'organisation de la concertation préalable

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

PARTIE 2 Bilan de la concertation préalable

Préambule

- | | |
|--|-----------|
| A. Restitution des positions exprimées dans le cadre de la concertation préalable | 10 |
| - La synthèse sur la participation | |
| - La synthèse sur les avis et expressions | |
| B. Les thèmes généraux de la concertation | 16 |
| - L'organisation de la concertation préalable | |
| - Le dispositif d'accessibilité | |
| - Le financement des accès | |
| - Les impacts environnementaux | |
| - Les impacts sur le cadre de vie | |
| C. Les remarques spécifiques sur l'accès Nord | 22 |

**GRAND
MONTOUT**
D É C I N E S

PROJET GRAND STADE 

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.

Rappel du contexte de la concertation

Le Grand Lyon, par sa délibération n°2009-1195 du 17 décembre 2009, a approuvé les opérations d'accessibilité accès sud, accès nord, parking des Panettes à Décines-Charpieu.

Le 11 janvier 2010, par sa délibération n°2010-1258, le Grand Lyon a décidé d'engager la concertation préalable à la réalisation de ces trois opérations de voirie pour la desserte du site stratégique du Grand Montout sur les communes de Décines-Charpieu, Meyzieu, Chassieu.

Ces trois opérations de voirie, bien qu'indépendantes et distinctes sur le plan de leur instruction réglementaire, s'inscrivent dans un schéma global d'accessibilité du secteur. Elaboré conjointement par l'ensemble des acteurs publics concernés, il entend contribuer à l'amélioration de l'offre en transports en commun sur ce secteur et propose une organisation multimodale des déplacements pour accéder au site du Grand Montout.

La réalisation de ces trois opérations de voirie est envisagée dans le cadre de la première phase d'aménagement du site du Grand Montout, dont le programme comprend un stade de 60 000 places et des constructions connexes (hôtels, équipements de loisirs,...).

Parallèlement à la concertation préalable sur ces trois opérations d'accès s'est tenue, du 21 janvier au 16 avril 2010, la concertation préalable à la révision du PLU du Grand Lyon sur la commune de Décines-Charpieu, nécessaire pour engager cette première phase d'aménagement.

L'objet et les attendus de la concertation préalable

Les aménagements prévus relevant spécifiquement de la maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon sur l'accès Sud portent sur :

- La création d'un site propre de transport en commun de 5 kilomètres entre Eurexpo et le site du Grand Montout
- L'aménagement et le prolongement de la rue Elysée Reclus (Décines-Charpieu) depuis le chemin des Bruyères jusqu'à son carrefour de raccordement à la rue Marceau
- La création d'une nouvelle voie publique Nord-Sud entre l'angle Sud Est du mail central et l'échangeur n° 7 de la rocade réadapté par l'Etat
- La création d'un ouvrage d'art de franchissement de la Rode Est par la rue Marceau

Il était attendu, dans le cadre de cette concertation préalable que le public s'exprime sur les modalités de réalisation de ces aménagements (le programme des voiries qu'il s'agisse de leur situation ou de leur capacité

étant arrêté, en cohérence avec le schéma global d'accessibilité) et plus particulièrement sur :

- La mise en valeur du V-Vert
- Le tracé précis des voies nouvelles (Elisée Reclus et la voie TCL)
- L'aménagement paysager des voies
- Les cheminements cyclables le long de ces axes et en continuité avec le V-Vert

RAPPEL DU PROGRAMME DES AUTRES ACCES

Accès Sud : création d'un site propre de transport en commun de 5 kilomètres entre Eurexpo et le site du Grand Montout, prolongement de la rue Elysée Reclus à Décines-Charpieu, création des voies d'accès véhicules entre l'échangeur n° 7 de la rocade et le site du Grand Montout et création d'un ouvrage d'art sur la rue Marceau,

Parking des Panettes : création d'un parking destiné au stationnement de 4 000 véhicules dont 500 places seront mises à disposition du Sytral pour une utilisation quotidienne comme parc relais au terminus de T3.

B. Les modalités de la concertation préalable

La concertation préalable s'est déroulée du 1^{er} mars au 16 avril 2010 dans les communes concernées par les aménagements : Décines-Charpieu, Chassieu, Meyzieu, Pusignan.

Les trois dossiers de concertation accompagnés de leurs cahiers ont été déposés dans les mairies de ces communes ainsi qu'au siège du Grand Lyon. Ils étaient également téléchargeables sur le site Internet du Grand Lyon.

Chaque dossier de concertation était constitué d'une partie commune, présentant le schéma global d'accessibilité et permettant de resituer chacune des opérations dans ce programme global, et d'une partie spécifique aux aménagements de chaque opération.

La concertation sur les opérations d'accès s'est appuyée sur le dispositif suivant :

Les réunions publiques

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

OPÉRATIONS	LIEUX	DATES	HORAIRES	PARTICIPANTS
Accès Sud	Chassieu	31 mars 2010	19h- 21h30	279
Parking des Panettes	Meyzieu	8 avril 2010	19h- 21h15	206
Accès Nord et Accès Sud	Décines-Charpieu	9 avril 2010	19h- 21h15	179

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

- des invitations nominatives ont été adressées (voir liste ci dessous),
- un dépliant d'annonce des réunions publiques a été diffusé dans les boîtes aux lettres des riverains des opérations,
- deux à trois jours avant chaque réunion, une annonce est parue dans la presse locale (le Progrès)
- 200 affiches ont été posées dans les lieux publics de chacune des communes.

**GRAND
MONTOUT**
D É C I N E S

PROJET GRAND STADE 

Partie 2

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

INVITATIONS NOMINATIVES	NOMBRE
Associations	45
Vice-présidents du Grand Lyon	39
Conseillers communautaires	26
Groupes politiques	12
Invités supplémentaires (DDE, STYRAL, OL, Conseil Général, etc)	17

INVITATIONS DIFFUSÉES DANS LES BOÎTES AUX LETTRES DES RIVERAINS	NOMBRE
Chassieu	5 000
Meyzieu	5 990
Décines-Charpieu	7 780

Lors des trois réunions publiques, un dépliant de synthèse des dossiers de concertation (édité à 5000 ex) a été diffusé aux participants et 4 panneaux d'exposition présentaient l'essentiel des 3 opérations de voirie sur le lieu des réunions publiques.

Les cahiers de concertation

15 cahiers ont été déposés dans les lieux de concertation (communes et Grand Lyon). Au terme de la concertation, ont été exploités pour produire le bilan :

- 3 cahiers de concertation à Chassieu (un par accès)
- 3 cahiers de concertation à Décines-Charpieu (un par accès)
- 3 cahiers de concertation à Meyzieu (un par accès)
- 2 cahiers de concertation à Pusignan (aucun avis n'a été émis sur le cahier de concertation relatif à l'accès Sud)
- 3 cahiers de concertation au siège de la Communauté Urbaine de Lyon (un par accès)

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 l'ensemble du projet d'accessibilité et apportait également des informations sur la révision du PLU. 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.

PRÉAMBULE

Les bilans de concertation des trois opérations d'accès au site du Grand Montout reprennent un parallélisme de forme avec les dossiers de concertation.

Le présent bilan est, de fait, structuré en deux parties :

une partie qui est commune aux trois bilans :

- *une analyse globale des enseignements de la concertation conduite sur les trois opérations d'accès, tant en ce qui concerne la participation que la nature des avis exprimés. Elle distingue l'origine des avis (communes et opération) (A).*
- *une synthèse des thèmes qui ont été abordés de manière récurrente et ne portent pas spécifiquement sur l'une ou l'autre des opérations d'accès. Les réponses du Grand Lyon aux avis ou aux questions sont précisées(B).*

une partie qui est spécifique à chaque bilan : mise en exergue des avis et interrogations exprimés sur chacune des opérations d'accès (C).

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

Les habitants des communes de Chassieu, Décines-Charpieu, Meyzieu et Pusignan ont pu s'exprimer grâce à différents supports : les réunions publiques, les cahiers de concertation et les courriers qu'ils ont envoyé.

Nous vous présentons ci-dessous une synthèse de la participation et des positions exprimées lors de la concertation préalable.

La synthèse sur la participation

Les réunions publiques

La participation aux trois réunions publiques a été relativement importante avec 179 à 279 personnes présentes à chaque réunion, la majorité des participants ayant été des riverains des projets. Toutefois, ces réunions ont été peu propices au dialogue, avec proportionnellement au nombre de participants assez peu de prises de parole. En effet, les associations opposées au projet ont choisi ce temps de parole pour s'exprimer, empêchant d'autres participants de formuler leurs avis ou leurs interrogations.

Les réunions publiques qui avaient pour objet les aménagements relevant de la maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon se sont transformées en lieu d'affirmation pour les opposants au projet du Grand Stade.

RÉUNIONS PUBLIQUES	PARTICIPANTS	PRISES DE PAROLE
Chassieu (Accès Sud)	279	22
Meyzieu (Parking des Panettes)	206	17
Décines-Charpieu (Accès Nord et Sud)	179	10
TOTAL	664	49
TOTAL GROUPÉ		713

Les avis

Le nombre d'avis exprimés est à minorer dans la mesure où les 3 cahiers de concertation correspondant à chaque opération (accès Sud, accès Nord et Parking des Panettes) étaient déposés dans chaque commune et que, donc, certaines personnes ont exprimé 3 fois le même avis dans chacun des cahiers disponibles.

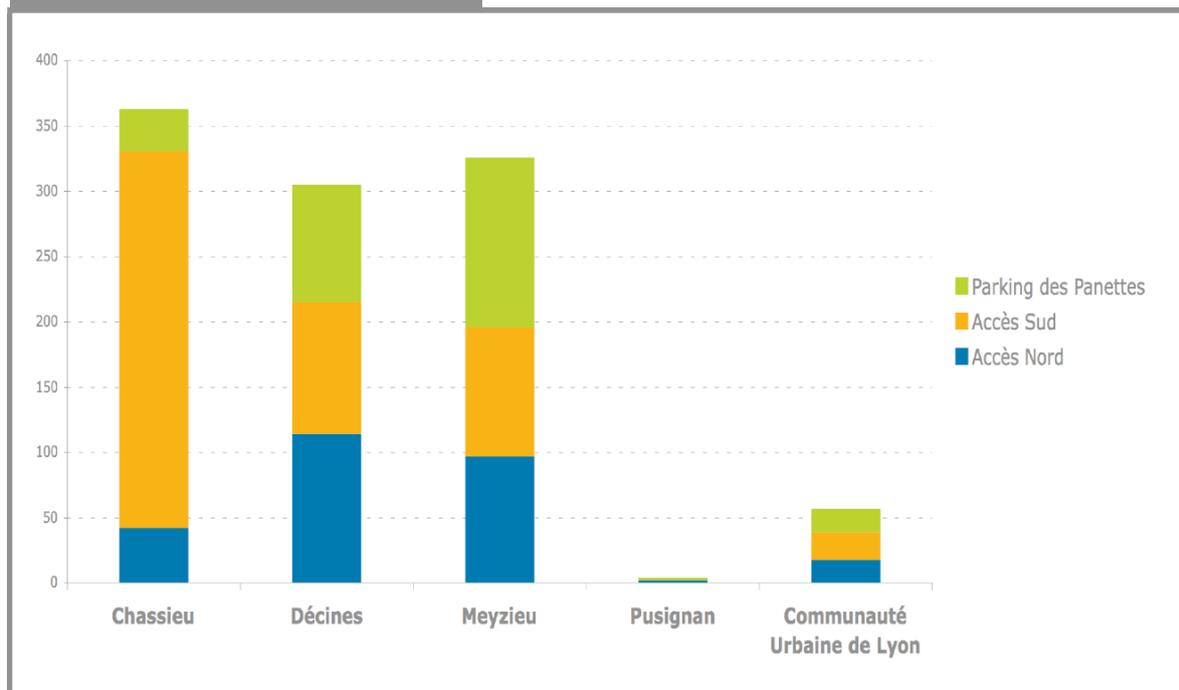
THÈMES	AVIS ÉCRITS	COURRIERS JOINTS AUX AVIS ÉCRITS	EXPOSITION
Accès Nord	146	127	95
Accès Sud	256	254	
Parking des Panettes	200	72	
TOTAL	602	453	
TOTAL GROUPÉ		1055	

Il s'est avéré que l'exposition était un lieu plus propice aux échanges avec 95 visiteurs.

Origine géographique des avis

LIEUX DE CONCERTATION	ACCÈS NORD	ACCÈS SUD	PARKING DES PANETTES	TOTAL
Chassieu	42	289	32	363
Décines-Charpieu	114	101	90	305
Meyzieu	97	99	130	326
Pusignan	2	0	2	4
Communauté Urbaine de Lyon	18	21	18	57
TOTAL	273	510	272	1055

ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES AVIS



La répartition géographique des avis fait apparaître une constante : les habitants se sont exprimés majoritairement sur les aménagements qui les concernaient directement. Ainsi les habitants de Chassieu ont formulés plus d'avis sur l'accès Sud, ceux de Meyzieu sur le parking des Panettes et ceux de Décines-Charpieu de manière quasi-identique sur les accès Sud et Nord puisqu'ils étaient concernés directement par ces deux opérations.

La synthèse sur les avis et les expressions

Sur l'ensemble des moyens d'expression (réunions publiques et avis), on peut relever une participation relativement importante. Toutefois, l'expression écrite dans le cadre des cahiers de concertation a été beaucoup plus propices aux formulations d'avis et d'interrogations que l'expression orale lors des réunions publiques.

Le fait que la participation ait essentiellement été celle des riverains (les lieux des 3 réunions publiques et les lieux des dépôts des cahiers de concertations favorisant d'ailleurs cette expression de proximité) conduit à ce que les avis soient, essentiellement, à dimension locale et non à dimension de l'agglomération lyonnaise.

Positions globales exprimées par le public

Comme le démontre la synthèse des moyens d'expression, la base de l'analyse des positions des habitants a donc surtout été celle des avis et des interrogations formulées par les riverains des opérations dans les cahiers de concertation.

La concomitance de la concertation sur la révision du PLU et le contexte général de débat autour du projet du Grand Stade ont conduit à ce que la concertation sur les opérations d'accès soit une opportunité de plus d'expression sur l'opportunité du Grand Stade beaucoup plus que sur les aménagements eux-mêmes.

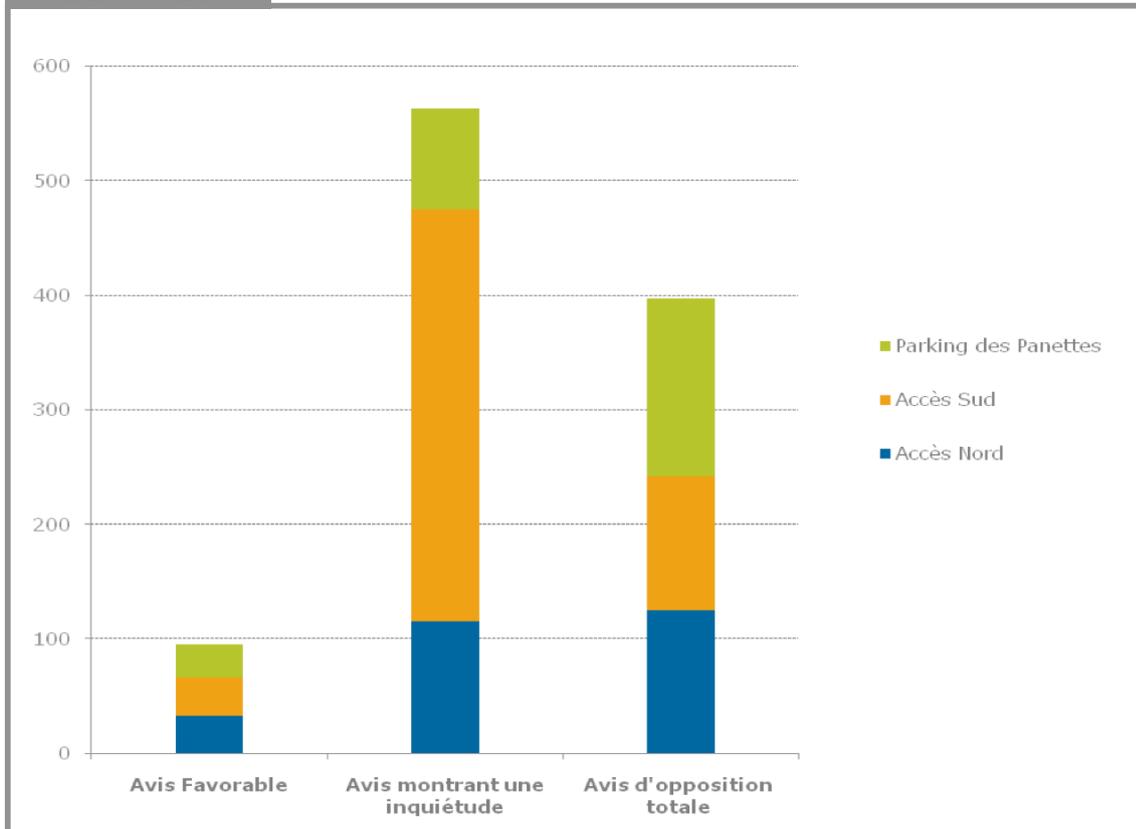
L'analyse des cahiers de concertation révèle d'ailleurs bien que le débat sur l'opportunité du Grand Stade a conduit à occulter celui sur les aménagements. Ainsi, on remarque une réelle désinformation du public sur le contenu actualisé des opérations d'aménagements. Les avis expriment des critiques sur des points qui ont pourtant déjà subi des évolutions (ex. : pénétrations nouvelles, V-Vert...). Il semble donc que la cristallisation des oppositions au projet de Grand Stade ait empêché la diffusion des informations sur la nature exacte des projets d'aménagements.

Comme le montrent le tableau et le graphisme ci-dessous, les avis ont pu être classés en 3 catégories :

- Avis favorable
- Avis montrant une inquiétude
- Avis d'opposition totale

	Avis Favorable	Avis montrant une inquiétude	Avis d'opposition totale	Total
Accès Nord	33	115	125	273
Accès Sud	33	360	117	510
Parking des Panettes	29	88	155	272
TOTAL	95	563	397	1055
%	9	53	38	100

AVIS EXPRIMÉS



Les avis favorables s'ils restent minoritaires sont en nombre quasi-équivalents selon les aménagements concernés. En effet, ces expressions positives portent surtout sur les apports globaux des aménagements au développement local : meilleure desserte du secteur, accélération des investissements publics, potentiels de développements associés...

De la même manière, on remarque que les avis d'opposition totale sont en nombre quasi-identiques selon les aménagements concernés. En effet, ces oppositions sont surtout des oppositions globales au projet du Grand Stade.

Il apparaît dans les avis exprimés que ces opposants au projet n'ont pas jugé opportun de se positionner sur l'aménagement des accès objets de la concertation. Cela s'explique, sans doute, par leur volonté de ne pas donner à penser qu'ils approuveraient le principe des aménagements s'ils avaient émis des avis sur les propositions d'aménagements.

L'essentiel des avis ne sont pas des oppositions radicales mais seulement des expressions d'inquiétudes et d'interrogations légitimes auxquelles la concertation n'a pas toujours permis de répondre. Le présent bilan s'attache donc à apporter les réponses qui n'ont pas toujours pu être délivrées, notamment, lors des réunions publiques. Ces inquiétudes ou questionnements portent, essentiellement, sur la performance du dispositif d'accessibilité, sur le coût des aménagements, sur leurs impacts sur la vie quotidienne et sur l'environnement.

Les cahiers de concertation comportaient deux délibérations en provenance des communes de Décines-Charpieu et Meyzieu. Les conseils municipaux ont souhaité s'exprimer lors de la concertation sur les opérations d'accessibilité au Grand Stade. Les documents sont composés d'un rappel sur les objectifs du schéma d'accessibilité et des opérations pour les trois accès.

Le conseil municipal de Meyzieu exprime son opposition à la réalisation de ces opérations pour les raisons suivantes :

- le coût des investissements nécessaires pour la réalisation des accès
- l'utilisation d'un site à vocation économique pour la réalisation d'un parking

Il émet aussi des inquiétudes concernant les conditions de circulation les soirs de match, notamment sur la rocade Est. Il évoque la réalisation du contournement de l'Ouest de Lyon qui permettrait de réorganiser les déplacements à l'échelle de l'agglomération.

Le conseil municipal de Décines-Charpieu est favorable à la réalisation de ses opérations qui satisfont les besoins des habitants et permettent de desservir le Grand Stade efficacement. Il insiste sur la mise en place d'un système de billetterie combiné et la réalisation d'un plan de protection qui permettront de préserver la ville du stationnement sauvage. Cependant, le conseil municipal soulève la question de la transformation à terme du site propre avec le prolongement du tram T2. De plus, il formule une requête de financement des études et interventions de requalification sur le réseau viaire du secteur de Charpieu par le Grand Lyon.

B. Les thèmes généraux de la concertation préalable

Afin de rendre compte des avis et interrogations formulées, une présentation par thèmes généraux est proposée, les expressions plus spécifiques à chacune des opérations d'accès faisant l'objet d'un exposé spécifique (cf. C).

Ainsi, cinq thèmes communs aux 3 concertations sur les aménagements ont été l'objet des expressions du public :

L'organisation de la concertation préalable

Plusieurs réactions font référence à l'organisation de la concertation préalable.

Certaines sont d'ordre général et sont, essentiellement, la traduction d'inquiétudes quant à l'importance que le Grand Lyon donnera aux avis recueillis lors de la concertation.

D'autres reflètent des incompréhensions vis-à-vis de la procédure adoptée. Ainsi, des critiques sont faites quant au nombre élevé de cahiers de concertation et traduisent, de manière générale, des difficultés de compréhension quant à la concomitance d'avec la concertation pour la révision du PLU. Les habitants regrettent voire confondent la scission entre les deux concertations : ils disent qu'ils auraient préféré débattre de la localisation du Grand Stade et du choix des tracés.

Et, enfin, comme cela a déjà été évoqué, on retrouve dans les cahiers de concertation la frustration des participants aux réunions publiques, lieux qui sont décrits comme ayant été peu propices à la prise de parole.

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 devait être indépendante et c'est elle seule qui devait rassembler les avis sur la localisation du Grand Stade et sur le schéma global. La concertation sur les aménagements des accès a été organisée de manière simultanée en raison des liens évidents entre les projets.

Le dispositif d'accessibilité

Certains habitants refusent d'entrer dans le débat sur le dispositif d'accessibilité et rejettent le projet en le considérant comme inutile. Ils considèrent que les infrastructures qui seront créées n'auront d'utilité que pour le stade et qu'elles n'apporteront aucune amélioration à leur vie quotidienne.

D'autres habitants acceptent d'analyser les projets d'aménagements mais sont très inquiets quant à leurs conséquences.

D'une part, ils sont nombreux à craindre que les aménagements conduisent à une d'augmentation des nuisances dans l'Est lyonnais. Ils craignent les bruits provenant des supporters et de la circulation (klaxon...), les sorties de match après 22 heures, la « pollution visuelle »... Ils se demandent quels seront les moyens supplémentaires mobilisés pour lutter contre les nuisances sonores (notamment, en lien avec l'augmentation du trafic routier). Au final, ils considèrent les accès comme des nuisances car ces aménagements cristallisent leurs craintes quant à l'implantation du Grand Stade.

D'autre part, ils pensent que le dispositif provoquera des difficultés de circulation. Ils estiment que l'Est lyonnais qui, selon eux, est déjà saturé va se retrouver totalement paralysé les soirs de match par l'afflux des supporters. Ils craignent que le nombre de navettes et de tramways rende impossible toute autre forme de circulation pour les habitants. Ils soulignent le risque accru d'accidents avec des accès secours qui seront, selon eux, impraticables.

Et enfin, ils soulèvent le risque de stationnement sauvage dans tout l'Est lyonnais. Ils font remarquer qu'Eurexpo est déjà, pour eux, synonyme de stationnement sauvage et que la présence de champs à proximité du Grand Stade devrait amplifier ce phénomène et que les espaces naturels en subiront les conséquences. Ils pensent que les supporters n'utiliseront pas les parkings déportés et qu'au final ce sont les quartiers résidentiels qui se retrouveront envahis.

Quant à la perception générale du dispositif, elle varie, selon les avis, d'insuffisant à performant.

Les avis qui considèrent le dispositif comme insuffisant développent des arguments et des inquiétudes portant sur la capacité des transports en commun à acheminer l'ensemble des supporters dans le temps imparti. Ils remettent en question les chiffres communiqués par le Grand Lyon et estiment qu'il n'y a pas eu suffisamment d'études. Ils considèrent que les données ne sont pas réalistes (notamment, pour le covoiturage). Ils souhaitent disposer de plus de transparence et de détails sur le travail réalisé par les bureaux d'études (modalités des calculs, prises en compte des saisons, des temps de montée et de descente des navettes...). Enfin, certains caractérisent le dispositif comme insuffisant en se basant sur le fait qu'ils estiment que les modes doux sont absents, que la voiture est omniprésente et que les navettes ne seront que des bus usagés.

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 minimiser au maximum.

Ainsi, comme il est indiqué dans les dossiers de concertation : les études ont démontré que 9 000 personnes pourront accéder en 2 heures au stade en transports en commun (ligne régulière T2, navette depuis Eurexpo, ligne T3, ligne T3 directe). Ce ne sont que 7 000 véhicules (19 300 spectateurs) qui pourront accéder directement au Grand 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 Grand Stade.

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

Le financement des accès

Le financement fait particulièrement débat parmi les habitants.

Les personnes favorables sont celles qui considèrent que le Grand Lyon est légitime à financer les nouvelles infrastructures qui permettront d'accéder au Grand Stade.

Quant aux personnes défavorables, elles considèrent que le financement des accès par le Grand Lyon revient à financer avec des fonds publics un projet d'ordre privé. Ils considèrent que ce financement est illégal et/ou qu'il aurait pu être utilisé pour des projets qu'ils considèrent comme plus légitimes (construction d'hôpitaux ou d'écoles) que celui d'un complexe privé de loisirs.

De manière plus générale, les opposants mettent en parallèle la perception d'inutilité qu'ils ont des opérations d'aménagements des accès (ils considèrent que leur utilisation sera limitée à 35 jours par an) avec le coût élevé des infrastructures et un projet qu'il considère comme démesuré.

Des interrogations sont aussi soulevées sur les méthodes d'évaluation des coûts des infrastructures, sur l'inclusion du coût des expropriations et sur le financement futur de l'entretien de voies et des infrastructures d'accès.

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, voie Élisée Reclus, pistes cyclables le long du site propre de l'accès Sud, mail au nord du Grand 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,...

Les impacts environnementaux

Les personnes qui se sont exprimées considèrent, notamment, que la construction du parking des Panettes ne sera pas un projet de développement durable, que sur l'ensemble du dispositif les voitures seront trop présentes avec de nouvelles pénétrantes incohérentes et que les modes doux seront absents. Ils refusent de croire que le projet permettra d'embellir le territoire et considère qu'il ne s'agit que d'arguments de façade

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).

De nombreuses inquiétudes quant aux risques d'impacts sur les espaces verts et naturels sont exprimées dans les avis recueillis. Les personnes craignent, notamment, une dégradation voire une destruction du V-Vert et des terres agricoles situées à proximité du projet du Grand Stade. Elles s'interrogent sur le devenir des milieux fragiles et des espèces protégés. Elles souhaitent que leurs alertes soient entendues et que des mesures efficaces de préservation de ces milieux soient mises en place.

RÉPONSE DU GRAND LYON

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 soit utilisé et que le « lien vert » Grand large – Branche Nord du V-Vert soit largement mise 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.

Enfin, des craintes persistent quant aux risques de pollution. L'augmentation du trafic routier (voitures et bus thermiques) est perçue comme synonyme de pollution atmosphérique. Les personnes supposent que les espaces verts et les lotissements se retrouveront envahis par les débris de supporters peu respectueux. Des interrogations subsistent aussi quant à la préservation de la nappe phréatique et à l'impact des aménagements sur l'infiltration des eaux pluviales indispensable pour éviter le risque d'inondations (notamment, pour le parking des Panettes et l'accès Nord

RÉPONSE DU GRAND LYON

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 sera augmenté c'est aussi un choix pour diminuer le nombre de voitures (1 seul bus remplaçant 30 à 40 voitures).

Les impacts sur le cadre de vie

Les avis recueillis révèlent la grande inquiétude des habitants à voir arriver les supporters dans l'Est lyonnais. De manière générale, il y a un manque de confiance envers le dispositif proposé que les habitants qualifient de compliqué. Ils craignent que cette complexité conduise les supporters à ne pas le suivre.

RÉPONSE DU GRAND LYON

Le Grand Lyon rappelle que le dispositif a justement été conçu afin que chaque supporter ait un itinéraire le plus simple possible et que de toute façon, ils ne pourront pas d'emprunter un autre accès au stade.

Une préoccupation majeure des habitants est l'atteinte à la sécurité en raison de la présence des supporters. Ces derniers sont perçus comme une menace de comportements violents et de dégradations faisant, notamment, craindre pour la sécurité des enfants. Face à ces craintes, les habitants demandent une mobilisation de moyens pour assurer leur sécurité et celle de leur habitation et s'interrogent sur les dispositifs qui seront mis en place pour sécuriser les parkings et les zones industrielles (nature et prise en charge).

RÉPONSE DU GRAND LYON

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'Etat et des clubs sportifs. Pour le Grand Stade les moyens connus de lutter 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.

Les habitants qui se sont exprimés estiment que leur qualité de vie va être dégradée par le projet du Grand Stade.

Ils insistent sur le fait que leur choix de vivre dans l'Est lyonnais avait été conditionnée par le calme qui y régnait. Ils sont donc très inquiets de perdre cette tranquillité.

Ils soulignent la grande proximité entre leurs habitations et les accès. Ils affirment que les nuisances vont être augmentées par la présence du Grand Stade : nuisances sonores causées par le trafic routier et par les supporters se déplaçant dans les rues ou attendant de prendre un transport en commun et dégradation de la qualité visuelle du paysage.

Ils considèrent aussi que, les soirs de match, il leur sera impossible d'accéder à leur habitation : paralysie des accès et des communes concernées en raison de l'importance du trafic routier (voitures et navettes) et qu'il leur sera impossible de se garer en raison du stationnement sauvage aux abords de leur habitation.

RÉPONSE DU GRAND LYON

Même s'il est indéniable que, comme tout projet de développement d'agglomération, le projet du Grand 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 avec une absence d'accès au stade par les voitures par le Nord et la construction d'une trémie. De plus, dès le début des matchs, le réseau routier redeviendra calme (cf. constat actuel sur le stade de Gerland). Tous les habitants, y compris ceux les plus proches du stade, auront en permanence (y compris les soirs de matchs) la possibilité d'accéder à leur résidence.

C. Les remarques spécifiques sur l'accès Nord

La trémie de l'avenue Jean Jaurès

En plus des avis d'ordre général sur les aménagements, certains points concernant spécifiquement l'accès Nord ont été évoqués.

Ainsi, la **trémie de l'avenue Jean Jaurès** a fait l'objet de débat parmi les habitants. Alors que pour certains, il s'agit d'une bonne idée qui permet d'éviter le croisement entre le tramway et les voitures, pour d'autres, il s'agit d'un ouvrage peu fonctionnel avec de forts risques d'inondations et qui peut même s'avérer dangereux pour les enfants des écoles situées à proximité.

D'autres critiques et interrogations ont été émises concernant le **débranchement du T3**. En plus de le présenter comme inutile pour les habitants, certains reprochent au débranchement de n'être dédié qu'à l'Olympique Lyonnais et à ses supporters pour seulement 35 jours par an et donc de ne pas être d'utilité publique. Ils proposent que ce débranchement soit abandonné et que les supporters se déplacent à pied. Certains craignent aussi que les passages répétés du T3 empêchent la circulation des voitures.

RÉPONSE DU GRAND LYON

Le Grand Lyon rappelle que chacun de ces ouvrages a fait l'objet d'études et d'expertises permettant d'éliminer les risques évoqués par les habitants. De plus, il s'agit d'un dispositif d'ensemble où chaque ouvrage a son importance : ainsi, la trémie est la réponse aux risques d'embouteillage aux passages répétés du T3 et le débranchement du T3 est une opportunité pour maximiser la part des transports en commun.

GRAND MONTOUT

D É C I N E S

PROJET GRAND STADE

GRAND LYON

Direction des Grands Projets
20 rue du Lac - BP 3103
69399 Lyon Cedex 03
Tél. : + 33 (0)4 26 99 34 40
Fax : + 33 (0)4 26 99 34 34

GRAND LYON
communauté urbaine