



LYON-METRO TRANSPORTS PUBLICS

Association affiliée à la FNAUT

Tel 04.72.77.19.88 Fax 04.72.77.19.89

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

Enquête publique relative à la révision du PLU de Décines

L'association Lyon Métro Transport Public a déjà donné sa position lors des précédentes enquêtes d'utilité publique sur la révision du PLU en prévision de la réalisation d'un éventuel Grand Stade.

Elle ne se positionne donc pas sur la nécessité ou non d'un Grand Stade . Elle regrette néanmoins que la solution sur le site actuel de Gerland n'ait pas été explorée jusqu' au bout, au prix de restructuration de l'ensemble du secteur. Des investissements significatifs de transports collectifs sont en train d'être réalisés qui amélioreront significativement sa desserte : prolongement du métro jusqu'à Oullins et à terme jusqu'au niveau des hôpitaux Sud et jonction possible avec l'A450, gare SNCF de Jean Macé- et prolongement du tramway T1 jusqu'à Debourg. De plus la nécessaire reconstruction du palais des sports pouvait créer des opportunités d'agrandissement de la zone disponible pour ses activités associées. Elle regrette également que les autres solutions, notamment site du Puisot ou d'Eurexpo n'aient pas été approfondies.

Les estimations données sur l'activité de ce stade montrent qu'elles se traduiront par une Vingtaine de matches de championnat auxquels il faudrait rajouter 5 à 6 matches de coupes et coupes des champions plus quelques grands concerts ou spectacles dans l'année, soit au maximum une trentaine de soirées à guichet fermé par an, dont seulement une quinzaine qui justifierait 60000 places .

Elle regrette également que cet équipement d'agglomération n'ait pas alors été pensé dans une opération majeure d'urbanisme qui justifierait mieux les investissements publics à réaliser. Il conviendrait donc alors que le Scot de l'agglomération lyonnaise en fasse un pôle majeur et que lui soit même donnée une priorité urgente.

Elle s'inquiète aussi des conditions d'accessibilité

Telle que celle-ci est prévue :

« Sur les 60 000 spectateurs potentiels du Grand Stade, 9 000 personnes seront transportées par les transports publics urbains : 7 000 par T3 (6 000 en provenance de l'ouest, 1 000 en provenance de l'est) et 2 000 via l'extension de T2 jusqu'à Eurexpo, où ils emprunteront des navettes de bus. 1 700 "spectateurs de proximité" accéderont au stade à pied ou en deux roues. 4 800 supporters accéderont au stade par des cars qui stationneront sur le site, dans un parking dédié. 19 300 personnes accéderont au stade en voiture (sur la base d'environ 2,8 personnes par véhicule). L'accès au stade pour les véhicules se fera par le sud ; celui des piétons, par le nord, sur le mail planté, et par l'est, grâce à une passerelle qui sera construite au dessus de la Rocade.

Les 25 200 spectateurs restant (sur la base de 2,8 personnes par véhicule) accéderont au stade en se garant sur des parkings extérieurs situés à Eurexpo (5 000 places) et dans la ZI de Meyzieu (4 000 places). Ils rejoindront le stade par des navettes de bus qui emprunteront, pour les uns, le site propre entre Eurexpo et le stade, et, pour les autres, le contournement sud de Meyzieu. T3 acheminera également 6 100 des spectateurs arrivés en voiture au parking de Meyzieu. La mise en place d'un système de billettique permettra aux acquéreurs d'un billet de se voir attribuer une place sur un des deux parkings extérieurs et de bénéficier d'un accès au stade par les navettes

Ce scénario met en évidence deux points :

1 Il n'est pas conforme au PDU toujours en vigueur à ce jour et nécessite de ce fait une révision du PDU avant de pouvoir être mis en œuvre.

L'extension de T3 jusqu'au Grand Stade ainsi que l'extension de T2 jusqu'à Eurexpo ne figurent pas dans les actions du PDU et seront réalisées au détriment d'autres opérations pourtant votées par les assemblées délibératives.

Ce projet implique la mise en service d'environ 14 rames de tramway et 46 bus articulés (ou 67 bus standard) affectés à ces services spéciaux, investissement qui sera à la charge du Sytral, sans compter les coûts d'exploitation ainsi que les incidences locales sur la voirie franchissant la ligne T3

2 Ce scénario n'est pas conforme avec les engagements du Grenelle de l'Environnement et avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise. il conduit à réaliser des investissements routiers qui deviendront des aspirateurs à voitures en contradiction complète avec ces engagements. La soi-disant « bonne conscience » que se donnent les initiateurs de ce projet en donnant l'illusion qu'un nombre importants viendront en transports en commun puisque acheminés par des bus depuis les parcs relais masque le fait que les véhicules devront dans un premier temps rejoindre ces parcs et doivent donc bien être pris en compte comme des usagers de la VP , même si la fin du trajet se fait en TC.

Lors des événements importants qui se tiendront dans le stade : non seulement les accès en voiture risquent d'engendrer des saturations très fortes sur la rocade est, mais les problèmes les plus graves seront pour les transports en commun ; les services normaux de T3 et Rhônexpress seront largement bouleversés par les nécessités de desserte de cet équipement, sans compter les impacts négatifs sur les voiries coupées par T3 aussi bien dans Lyon, Villeurbanne que sur Décines et Meyzieu.

Elle constate également qu'il s'agit en partie d'un financement public à des fins privées, puisque le futur propriétaire va tirer profit en cédant des charges foncières ainsi valorisées pour la construction d'hôtellerie, de bureaux, de commerces, sans avoir participé aux équipements, notamment d'accessibilité qui ne se limitent pas au seul cout d'investissement, mais dont le fonctionnement restera à la charge du contribuable lyonnais...

Pour toutes ces raisons, l'association Lyon Métro Transport Public émet un avis négatif sur le projet de révision du PLU de Décines.