

**PRÉFECTURE DU RHÔNE
DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES**

COMMUNES DE DÉCINES-CHARPIEU, CHASSIEU, MEYZIEU

**ENQUÊTE PUBLIQUE
GRAND STADE DE LYON**

AMÉNAGEMENT DU COMPLÉMENT DE L'ÉCHANGEUR N° 7 SUR LA R346

**ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE EMPORTANT
MISE EN COMPATIBILITÉ DU P. L. U. DU GRAND LYON**

Maîtrise d'ouvrage ETAT

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Fait à LYON le 10 octobre 2011

La commission d'enquête

**Jean-Louis GAS
Président**

Françoise CHARDIGNY

Jean FORIN

ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU P. L. U. DU GRAND LYON

CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement du complément de l'échangeur n° 7 sur la RN 346 fait partie de l'ensemble des neuf enquêtes lancées dans le cadre du programme Grand Stade de Lyon.

Elle emporte modification du PLU de l'agglomération lyonnaise.
Elle est complétée par l'enquête parcellaire relative aux emprises de l'aménagement.

Le site choisi par l'OL et le Grand Lyon est le quartier du Montout à Décines-Charpieu.
Ce site a été retenu après étude de plusieurs autres, y compris celui de l'actuel stade de Gerland. C'est celui qui est présenté comme rassemblant le plus grand nombre de points favorables à la réalisation d'un tel équipement au sein de l'agglomération.

Ce dossier important a entraîné de très nombreux échanges et discussions entre l'OL, le Grand Lyon, et l'Etat, notamment à propos de la délivrance, qui a tardé à venir, de la déclaration d'intérêt général.

La commission d'enquête a considéré que, dans la mesure où le projet était porté à l'enquête, il ne pouvait l'être qu'en considérant comme acquise la décision de réaliser le programme Grand Stade. La présente enquête n'aurait en effet aucun sens dans le cas contraire.

La construction du Grand Stade et de ses annexes représente un investissement de 450 millions d'euros. Le financement est assuré par l'OL et ses partenaires. La Presse a fait part de l'attribution de cette affaire à la société VINCI, qui participe au montage financier. Il s'agit donc de fonds privés, ce qui représente, s'agissant d'un stade, une première en France. La plupart des clubs étrangers de notoriété mondiale sont propriétaires de leur stade.
Contrairement à de nombreuses observations enregistrées pendant l'enquête, la commission estime qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre le fait que le stade soit financé par le privé et que les aménagements des accès soient réalisés par la collectivité.
Pour tous les autres stades retenus pour l'Euro 2016, la participation du privé est sollicitée sous une forme ou une autre en soutien des collectivités locales.

L'Etat assure la maîtrise d'ouvrage complète (comprenant le financement) des études d'accessibilité. Il est normal qu'il continue d'assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux, mais il n'a par contre pas vocation à en assurer le financement, du fait que la finalité de l'équipement projeté est une desserte locale.

Le coût des travaux d'aménagement de l'échangeur représente 23,5 millions d'euros sur un coût total des accès de 168 millions.

Les retombées économiques attendues ne seront pas négligeables (taxe sur les spectacles pour la commune de Décines-Charpieu, TVA pour l'Etat, activité pour les entreprises du BTP pour la construction des ouvrages et des plateformes routières).

La commission d'enquête n'est investie d'aucune mission quant au bien-fondé de la réalisation du programme Grand Stade, ni au choix du site du Montout à Décines-Charpieu. Par contre, elle a dû étudier le dossier complet du programme avant de situer très précisément son intervention par rapport au domaine des 8 autres enquêtes, à savoir l'utilité publique de l'aménagement du complément de l'échangeur n° 7 sur la RN 346.

Un dossier volumineux (plus de mille pages) et détaillé a été mis à la disposition du public pendant un mois.

La commission relève que ce dossier, est complet et très documenté. Elle comprend la difficulté d'appréhension par tous, évoquée dans de nombreuses remarques. Le résumé mis à la disposition du public à la suite de l'avis de l'Autorité environnementale a facilité l'appropriation de l'étude d'impact par le public.

Les personnes qui ont déposé des observations sur les registres d'enquête sont pour la plupart celles qui ont suivi ce projet depuis le début. Elles ont toutes un point de vue très élaboré, qu'il soit favorable ou défavorable.

Malgré la bonne organisation mise en place par les communes et le Grand Lyon, le public a indifféremment utilisé les registres de la DUP et de l'enquête parcellaire pour y inscrire ses observations. Au total 2247 observations ont été décomptées sur les registres. Quarante personnes ont été reçues pendant les permanences de la commission d'enquête.

La commission peut témoigner de l'affluence importante constatée les jours de permanence, les salles mises à disposition pour la consultation des dossiers et l'intervention sur les registres ne désemplissant pas de la journée.

Les avis ont porté, pour la majorité d'entre eux sur le programme Grand Stade en général, la commission ayant à charge de ne retenir que les parties qui ne concernent que l'objet de l'enquête. Les opinions exprimées sur le projet d'aménagement de l'échangeur n° 7 sont assez souvent la conséquence d'un avis sur l'ensemble du programme.

La qualité de la plupart des interventions, dont notamment celles s'exprimant contre le projet, va à l'encontre des observations s'indignant du temps trop court laissé au public pour que le projet soit assimilé par tous. Le travail fait par de nombreuses associations connaissant parfaitement le projet a pallié cette difficulté.

Aucun incident n'est à signaler. Les rencontres se sont déroulées dans la plus grande courtoisie.

Sur le plan technique, le projet du complément de l'échangeur 7 comprend 3 pôles d'aménagement :

- Un demi-échangeur permettant l'accès direct au site du Montout à partir de la RN346
- des voies destinées à la circulation des seuls bus navette provenant du parking des Panettes par la RD302, se raccordant au stade via le VC4 reliant Meyzieu à Chassieu

- un accès spécifique pour les véhicules de secours reliant la RN346 (sens Sud-Nord) au stade via la rue du Rambion et la rue Marceau.

Outre la défense du projet de rénovation du stade de Gerland, et la polémique sur l'association de l'apport de fonds publics à un investissement privé, les thèmes récurrents les plus importants sont finalement peu nombreux au regard du projet du complément de l'échangeur 7. Ils concernent essentiellement :

- l'accessibilité jugée bien étudiée par certains, inadaptée et contraire aux contraintes réglementaires d'urbanisme pour d'autres,
- les problèmes de circulation liés à la nécessité d'absorber un flux important de véhicules sur un axe déjà saturé, faisant craindre une dégradation des conditions de déplacement pour les habitants des communes riveraines
- L'amputation du V Vert et des terres agricoles.

L'incompatibilité du projet d'accessibilité avec le PDU, la DTA et la SCOT, revient de façon récurrente.

Le projet de complément à l'aménagement de l'E7 peut prendre place à la fois dans les prescriptions de la DTA comme dans les orientations du SCOT et du PDU compte tenu que :

1. Le raccordement des voies nouvellement créées hors événement sur le grand Stade est établi uniquement avec la voie Nord Sud pour desservir les établissements et les activités à venir du site Montout et que les voies nouvelles n'ont pas vocation à se raccorder au réseau de voirie locale (rappel : aucune connexion n'existe dans le projet avec la rue Marceau donc impossibilité de desservir les centres de Meyzieu et Décines)
2. Les bretelles d'accès à la RD 302 sont destinées à la circulation de navettes seulement les jours d'évènements, vers le grand stade et à partir du grand stade.

Néanmoins, afin d'éviter le détournement de la vocation de ces voies telle que projetée, il est nécessaire de prendre des dispositions réglementaires permettant de la pérenniser.

La commission s'est beaucoup investie pour approfondir **les conditions d'accessibilité et de circulation** en organisant plusieurs réunions avec la DDT, maître d'ouvrage, et le CETE, concepteur du projet, en allant sur place et en étant particulièrement à l'écoute, lors des permanences, des utilisateurs quotidiens de la rocade.

Pour concevoir techniquement le schéma d'accès au grand Stade à partir de la rocade, la marge de manœuvre était très réduite pour respecter les objectifs suivants :

- pas de report de trafic routier dans les zones urbaines et les centres de communes
- pas de création de nouvelle pénétrante
- conservation d'un niveau de trafic acceptable sur la rocade
- recherche d'une emprise minimale sur les terres agricoles et espaces naturels.

La commission a estimé que ces objectifs étaient atteints, sauf pour ce qui concerne les emprises que la commission propose par ailleurs de réduire encore.

Ce système ne fonctionne néanmoins qu'à condition de mettre en place des mesures d'exploitation du réseau pour améliorer les conditions de circulation.

La commission a jugé que c'était dans ce domaine que se trouvait la clé de la réussite pour l'avenir.

A partir de ce jugement et en se fixant l'objectif de ne pas tergiverser avec la sécurité de circulation, la commission a donc recherché à proposer, sous forme de recommandations et réserves, différentes mesures visant à sécuriser au maximum le système et à limiter au mieux les perturbations pour les habitants des communes riveraines dans leur vie quotidienne.

Les mesures sont basées sur la mise en place de 3 scénarios se déclenchant à partir de seuils estimés par la commission, sous réserve de validation par le service d'exploitation de la rocade :

- Premier seuil de 40000 spectateurs correspondant au remplissage maximal du stade de Gerland
- Deuxième seuil de 15000 spectateurs correspondant à un match de moyenne importance

avec des dispositions allant dégressivement de la déviation des PL à la limitation de vitesse accompagnée de la mise en place des contrôles de police nécessaires pour être sûr de leur efficacité.

Les dispositions à prendre seraient à appliquer du nœud des Isles au nœud de Manissieux.

Dans le souci de sécurité routière maximale, la commission propose également d'interdire la circulation des matières dangereuses transportées en citerne sur cette même section de route lors de tout type d'évènement se déroulant au Grand Stade.

La commission d'enquête propose d'autres mesures qui sont destinées à éviter les remontées de file sur la rocade. Elles conduisent à imposer à l'exploitant du stade des contraintes de fonctionnement rigoureuses, notamment l'obligation d'accueillir un débit de véhicules au moins égal à celui des bretelles de raccordement à la RN 346, tout en intégrant le contrôle des billets d'entrée.

De nombreuses critiques portent sur la part trop importante faite aux véhicules particuliers. Cette part découle de la structure actuelle du réseau de TC de l'agglomération lyonnaise et de la capacité de transport maximale qu'elle peut offrir en desservant directement le Grand Stade par le tramway.

Le système du covoiturage est un moyen de diminuer cette part globale des véhicules particuliers. Sa mise en place dépend de l'exploitant du stade.

La commission demande que les pouvoirs publics lui imposent la mise en place d'un tel système.

La mairie de Chassieu a attiré l'attention de la commission, à l'occasion d'un déplacement sur le site, sur la sécurisation du croisement des bus navettes provenant du parking des Panettes avec les usagers habituels du VC4 (chemin de Meyzieu à Chassieu) au droit du passage inférieur sous la rocade.

Aucune disposition particulière n'étant envisagée compte tenu du faible trafic attendu, la commission demande que les études soient relancées et que les dispositifs de sécurité adaptés soient mis en place.

Concernant le V Vert

Le renforcement des politiques en faveur de la prise en compte du milieu naturel péri urbain et le concept d'un « grand paysage » à l'est sont plus que jamais nécessaires. Tous les documents d'urbanisme récents donnent encore une existence certaine au " V vert". Bien que le projet de l'aménagement de l'échangeur 7 n'ait pas pour objectif de constituer les limites du V Vert, la commission ne peut que recommander de mettre à profit ce projet afin de mettre en place une gestion globale et efficace des espaces concernés.

En liaison avec les V Vert, **la biodiversité et les corridors écologiques** ont fait l'objet d'une attention particulière par la commission.

Le projet d'aménagement de l'E7 crée de nouvelles voies qui, même en étant des « infrastructures faiblement circulées », demeurent des emprises imperméables et des obstacles pour la faune et la flore.

Des mesures pour compenser les impacts négatifs et même améliorer l'état existant sont prévues. Le comité de pilotage regroupant les MO, les associations et aussi un conseil technique et scientifique interviendra tant lors de la phase du déroulement des travaux que dans une phase de suivi. Ce dispositif permet donc d'espérer une préservation et même une amélioration adéquate de la biodiversité et des corridors.

La pérennité du dispositif est nécessaire et doit être complétée par l'acquisition d'une meilleure connaissance des corridors avérés comme des potentialités sur le secteur d'étude en lien avec la plaine de l'Est

Emprise sur les terres agricoles

Au-delà de la question relative à la réduction des emprises des bretelles des bus navette et de la surface à réserver pour le bassin de régulation pour l'évacuation des eaux pluviales, la commission recommande au maître d'ouvrage de rechercher toute solution qui permettrait de réduire l'emprise globale du projet, sans nuire à la sécurité des voies nouvellement créées ni à la mise en œuvre de la compensation à réaliser pour l'impact sur les habitats naturels du programme..

Suite à une réunion organisée à l'initiative de la commission, le Maître d'ouvrage a fait des propositions à la Chambre d'agriculture allant dans le bon sens (Voir annexe 4 : courrier DDT en date du 9 septembre 2011).

Par ailleurs, la commission d'enquête a noté qu'une procédure permettant la création d'une zone agricole protégée (ZAP) est lancée sur le secteur où doit être réalisé le Programme.

De l'avis de la commission, les impacts du projet en matière de **nuisances sonores et santé publique** ne sont pas déterminants au regard de la situation actuelle, compte tenu du faible nombre d'évènements importants dans l'année et du fait que les études de modélisation montrent qu'il n'y a pas globalement d'aggravation sensible par rapport à la situation

actuelle du trafic sur la RN346, entre les échangeurs 7 et 8, ceci grâce à la mise en service du diffuseur supplémentaire.

Les mesures prises en matière **d'écoulement des eaux pluviales** sont adaptées et permettront d'améliorer la situation actuelle, notamment en supprimant les inondations du VC4 passant sous la rocade. Un intervenant a demandé que des dispositions soient prises pour éviter les inondations provenant, d'après lui, de la réalisation de la RD302 et qui risquent de s'aggraver avec l'élargissement de la plateforme pour les bretelles de raccordement dédiées aux bus navettes en provenance du parking de Panettes. Une recommandation est prescrite pour que les études vérifient cette situation.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Dans l'hypothèse du choix du site du Montout pour l'implantation du futur stade de l'OL, la commission a, pour finaliser son avis définitif, fait la part :

- **des éléments positifs avancés par le maître d'ouvrage et certains partisans du projet,**
- **des éléments négatifs défendus à l'appui d'arguments réfléchis dans les différents domaines de l'atteinte à la propriété privée et aux milieux naturels et agricoles, des pollutions et nuisances diverses et du témoignage des "galères" vécues par les riverains lors des déplacements quotidiens,**
- **du coût financier et retombées économiques**

et a décidé de donner, à l'appui de son rapport, un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique du complément de l'échangeur 7 sur la RN 346 sur la base du projet soumis à l'enquête publique organisée du 14 juin au 18 juillet 2011.

Cet AVIS FAVORABLE vaut pour :

- **la mise en compatibilité du PLU de la Communauté urbaine de Lyon tenant compte des modifications apportées aux zones A et N sur les communes de Décines-Charpieu, Meyzieu et Chassieu**
- **le classement en route express des bretelles de l'échangeur.**

Toutefois, la commission d'enquête assortit son avis d'une série de RESERVES et de RECOMMANDATIONS dont la liste suit.

RÉSERVES (3)

➤ à propos de la construction du stade

L'avis favorable n'est évidemment valable que dans la seule hypothèse où la réalisation du Grand Stade est effectivement entreprise et concrétisée.

➤ au titre des mesures d'exploitation de la circulation routière (2 réserves) :

- Mise en place de 3 scénarios d'exploitation entre le nœud des Isles et le nœud de Manissieux à partir de seuils qu'il convient de faire valider par les pouvoirs publics

1 . Entre 40000 et 60000 spectateurs attendus : généralisation de la déviation PL par l'A 432 et limitation de vitesse en fonction des conditions de trafic,

2 . Entre 15000 et 40000 spectateurs attendus: Limitation accrue de la vitesse et interdiction de dépassement pour les poids lourds.

Déviations poids lourds en cas d'aggravation du fait d'évènements extérieurs

3. Pour les évènements moins importants prise des mesures palliatives prévues dans le dossier en fonction de l'évolution de la circulation et des circonstances imprévisibles.

Remarque :

Les mesures de limitation de vitesse et d'interdiction de dépassement pour les poids lourds entraînant un resserrement des camions tel que les panneaux de sortie sont cachés pour les véhicules de la voie de gauche, et que les insertions en sortie et entrée de rocade seront difficiles sinon impossibles, la commission demande que soient installés des panneaux d'information sur le terre-plein central, ainsi qu'un système efficace de contrôle de la vitesse et de l'écartement entre poids-lourds.

- Déviations des transports des matières dangereuses pour chaque évènement organisé dans le Grand Stade. Les matières dangereuses concernées sont celles qui posent le plus de problème en cas d'accident, c'est-à-dire les transports en citerne de matières liquides ou gazeuses.

RECOMMANDATIONS (11)

➤ Au sujet du covoiturage

La commission recommande que l'OL, qui réfléchit à la mise en place d'un site internet de covoiturage, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres stades français et européens, passe rapidement à la phase étude de cette réflexion, afin que le système envisagé puisse être opérationnel dès la mise en service du stade.

➤ Au sujet des risques de remontées de file sur les bretelles de raccordement du site du Montout à la RN 346 :

1. *La commission recommande* que les pouvoirs publics prescrivent à l'OL, un cahier des charges dans lequel seraient imposées les dispositions visant à interdire toute remontée de file au-delà de l'entrée du Grand Stade.

2. Billetterie combinée : Ce dispositif participant à l'amélioration du débit d'entrée dans l'enceinte du stade, *la commission recommande* de mettre en pratique l'idée, notée sur l'un des registres d'enquête, de penser la billetterie de façon à éviter les bouchons tels que ceux qui se forment aux barrières de péage (solution par badges prépayés, paiement par carte, etc.).

3. Dans le même ordre d'idée, *la commission recommande* à l'OL de réfléchir à la façon de traiter le cas des spectateurs arrivant en voiture par la RN 346 sans billet d'entrée. Une procédure devra être mise en place pour que le traitement soit le plus court possible afin d'éviter un blocage des arrivées et une remontée de file sur les bretelles de la rocade.

➤ Au sujet des risques de création de pénétrantes

Les bus navettes entre les parkings éloignés et le stade n'ont aucune possibilité de rejoindre les bretelles du complément de l'échangeur. Il en est de même pour les véhicules arrivant au stade qui ne peuvent se retrouver sur voies TCSP.

La commission recommande d'inscrire réglementairement cette séparation des circuits de circulation afin de figer le système et d'éviter les risques de création de nouvelle pénétrante par ce biais.

➤ Au sujet des emprises du projet sur les terres agricoles

La lettre de la DDT, en date du 9 septembre apporte une réponse à cette attente. *La commission recommande* que la Chambre d'Agriculture réponde favorablement et que soient tenus les engagements de la DDT, qui vont dans le bon sens.

➤ **Au sujet du V Vert, de la biodiversité et des corridors écologiques**

La commission d'enquête recommande que le cadre dans lequel une gestion pérenne du V Vert et des corridors écologiques pourrait s'exercer soit précisé. Elle recommande par ailleurs l'acquisition d'une meilleure connaissance des corridors avérés comme des potentialités sur le secteur d'étude en lien avec la plaine de l'Est.

➤ **Au sujet du croisement des bus navettes du parking des Panettes avec les usagers du chemin de Meyzieu à Chassieu**

La commission recommande qu'une étude de sécurité soit menée pour sécuriser le carrefour de part et d'autre du passage inférieur sous la rocade.

➤ **Recommandations diverses**

La commission d'enquête recommande de mettre en place toutes les mesures permettant une diffusion rapide de l'information concernant l'état du trafic, les itinéraires conseillés, les temps de parcours, les alertes bouchons et accidents.

La commission recommande la mise en place, sur les bretelles de raccordement de la RD302 au VC4, de barrières physiques ne s'ouvrant que pour laisser passer les bus navettes

La commission recommande qu'une étude sur l'écoulement des eaux pluviales à l'extrémité Est de la bretelle de raccordement de la RD302 au VC4 soit engagée pour vérifier l'origine des inondations constatées dans les parties basses du bassin versant et engager les travaux nécessaires si la RD 302 est à l'origine de cette perturbation.