

2010/2327 - Aménagement de la ligne de tramway T3 pour faciliter l'exploitation commune de LEA/LESLYS. Modalités de la concertation publique. (Direction Déplacements Urbains) (BMO du 05/04/2010, p. 0883)

Rapporteur : M. TOURAINE Jean-Louis

(présentation d'un diaporama)

M. TOURAINE Jean-Louis, rapporteur : Il y a deux dossiers, Monsieur le Maire, pour lesquels j'aimerais avoir des projections, s'il vous plaît. Cela concerne une concertation qui avait été organisée à l'initiative du SYTRAL et qui, maintenant est présentée en deux rapports distincts. Il s'agit dans le premier dossier, de l'aménagement de la ligne 3 du tramway pour qu'il y ait une exploitation commune sur les mêmes rails des deux activités : LEA et LESLY ou Rhônexpress.

Le deuxième dossier concerne la prolongation de cette ligne au Grand Stade.

Puisqu'il s'agit, en effet, de deux activités distinctes, il est préférable que cette concertation fasse l'objet de deux dossiers séparés.

Cette concertation publique va se dérouler du 23 avril au 4 juin prochain et c'est donc l'exploitation de T3 et de Rhônexpress. Il y a, comme d'habitude, les informations dans les journaux, les dossiers et les registres de concertation, la consultation sur Internet et au moins une réunion publique par commune.

Les travaux auront lieu entre 2012 et 2013 et la mise en service de l'extension devrait intervenir fin 2013.

Ce projet comporte trois grandes opérations :

- l'une à Meyzieu. Il s'agit de créer ce que l'on appelle un débranchement pour une voie supplémentaire avec des quais de reprise des voyageurs.

- le deuxième grand chantier sera au milieu de la ligne, au niveau de la Soie. C'est la création de deux quais qui permettront le stationnement de rames offrant des services spécifiques, sans perturber les conditions d'exploitation de T3 et de Rhônexpress.

- le troisième site d'aménagement se situe au niveau de la Part Dieu Sud, qu'on appelle l'îlot Millon où il y a la création d'un aménagement de plateforme avec une aire d'attente et de régulation des rames et des quais, avec une facilité d'exploitation pour le pôle multimodal de la Part Dieu. C'est effectivement quelque chose de très important.

Donc, il y a une prise en compte de l'extension des services urbains et suburbains qui bien entendu, est en accompagnement de cette évolution. Il y a la création d'un nouveau parc relais, puisque celui qui existe à Meyzieu est déjà saturé. Et enfin, il y a une amélioration de la desserte de T3 avec cet aménagement.

L'utilisation partielle de l'îlot Millon à la Part Dieu se fait en n'utilisant qu'à peine 10 % de l'espace de cet îlot et donc, 90 % resteront dévolus à des aménagements de type « espace vert ».

Cet espace vert c'est l'îlot Millon, il y a une partie où il y a une préemption, c'est l'extension de l'îlot Million.

Par contre, la partie en bas (*gris clair*) représente les zones d'aménagement où pourront être les rames supplémentaires par exemple de tramway, en fonction des besoins.

Voilà pour ce premier dossier.

Le deuxième dossier fera l'objet d'une concertation publique pendant la même période du 23 avril au 4 juin 2010 avec là encore des informations dans les journaux, dans les mairies concernées, les registres de concertation, dans les mairies et au SYTRAL, la consultation sur le site Internet et une réunion publique au moins par commune.

Le calendrier : les travaux 2012 – 2013 pour une mise en service fin 2013.

L'objectif est la réalisation d'un débranchement sur la ligne T3 à la hauteur de la route de Jonage, au niveau de la commune de Décines. C'est la création d'une gare spécifique en terminus des voies nouvelles situées face à l'entrée du Grand Stade. C'est également la construction d'un ouvrage d'art qui permettra au tramway de franchir l'avenue Jean Jaurès.

Voilà donc en résumé très rapide, les grandes lignes de cette concertation. L'ensemble des Groupes politiques a reçu des éléments pendant ou à l'issue de la réunion de la Commission leur permettant d'avoir une vision satisfaisante des dossiers, bien avant que ne commence la concertation, afin qu'ils puissent réfléchir sur ce dossier et éventuellement nous transmettre aujourd'hui leurs remarques et ce avant même que la concertation publique ne soit réalisée dans les différents espaces que j'ai indiqués tout à l'heure.

M. GEOURJON Christophe : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, la délibération du 18 janvier dernier portait sur une concertation pour ces deux opérations. Nous avons alors dénoncé cette confusion et l'absence d'information des élus sur le contenu des dossiers. Vous-même Monsieur le Maire et votre Majorité avaient répondu à l'époque : « il suffit de chercher ». Ceci explique qu'à l'époque nous avons voté contre ce rapport.

Trois mois après nous constatons que nous avons raison, tellement raison que vous représentez le projet, cette fois, mais avec des informations relativement précises, merci Monsieur Touraine, mais très différentes des données connues il y a trois mois. Ces deux rapports nous offrent deux nouvelles illustrations du pilotage calamiteux de ces dossiers.

Premier raté à notre sens : les aménagements du T3 sur le secteur de la Part-Dieu et la cohabitation LEA/LESLEY. La décision prise il y a maintenant cinq ans de faire arriver T3 et T4 de l'autre côté de la gare de la Part Dieu par rapport au métro complique encore le projet. En effet, les supporters vont transiter par la gare de la Part Dieu et ce aux heures de pointe. Or, le hall de la gare est déjà saturé. Je me permets de vous rappeler que les mêmes collectivités investissent, et vont investir des budgets importants pour essayer d'améliorer cette gare. Vous reconnaîtrez, je pense, que nous sommes dans une situation quelque peu schizophrénique !

La cohabitation T3 navette expresse T3, T4 et Rhônexpress sera difficile, elle nécessite des aménagements complexes sur l'îlot Millon.

Nous nous inquiétons de l'impact sur la circulation dans le 3^e arrondissement du passage à haute fréquence des rames T3 les soirs de match. Concrètement, chaque passage à niveau sera fermé la moitié du temps toutes les 75 secondes. Pour réduire les bouchons, nous vous faisons une proposition : nous souhaitons que toutes les voiries perpendiculaires au T3 bénéficient d'une gestion automatique des feux tricolores synchronisée avec le passage des rames T 3.

Deuxième raté : la réalisation de la boucle du T3 qui desservira le Grand Stade.

Lors du Conseil municipal du 19 octobre dernier, nous avons indiqué que la révision du PLU telle qu'elle était présentée à la concertation ne permettait pas la réalisation du Grand Stade, en particulier la boucle T3 du fait de problèmes de maîtrise du foncier. Vous aviez alors balayé l'ensemble de nos remarques par la caricature. Aujourd'hui, nous devons constater que nous avons raison et que ce point peut être bloquant puisqu'on évoque la nécessité d'une DUP et d'expropriations.

Je dois avouer, Monsieur le Maire, que votre gestion de ce dossier nous surprend. Nous avons parfois l'impression que vous avez décidé d'engager la collectivité dans ce projet sans avoir une vision globale du dossier, alors même que les estimations basses portent à plus de 200 M€ les investissements publics.

Au-delà des infrastructures, nous souhaitons que dès maintenant une convention lie l'OL groupe au SYTRAL, afin que pour l'ensemble des manifestations organisées dans l'enceinte du Grand Stade (on parle d'une centaine chaque année), le billet d'accès intègre également un ticket transport en commun.

Revenons sur les rapports qui nous sont présentés aujourd'hui : nous approuvons le principe de séparer les concertations publiques sur ces deux dossiers de nature différente. Les modalités de la concertation nous conviennent, car nous voulons donner la parole à nos concitoyens. Par contre, nous désapprouvons la méthode qui consiste à lancer la concertation sur les dessertes du Grand Stade alors même que l'enquête publique du PLU est en cours.

Ces dossiers illustrent parfaitement la dérive autocratique que nous dénonçons depuis des mois. Ainsi, nous nous abstiendrons sur ces deux dossiers.

Je vous remercie.

M. BROLIQUIER Denis, Maire du 2e arrondissement : Je vous propose d'aller directement à l'essentiel ! Le fond du problème sur ces rapports, est qu'ils renvoient au débat « pour ou contre le Grand Stade ».

Et force est de reconnaître sur ce dossier, que vous avez bien tendu la « perche » aux opposants, Monsieur le Maire. Une fois de plus, la méthode n'a pas été la bonne. Vous avez suscité frustrations et rancœurs, et le principe de concertation que nous sommes obligés de voter à nouveau aujourd'hui le montre bien. Quel dommage pour un si beau projet !

Mais c'est le lot de tous les grands projets que de se heurter d'abord à la contestation. Et cela ne doit pas nous faire oublier la chance que représente le Grand Stade pour notre agglomération, à l'échelle locale bien sûr, mais bien au-delà à l'échelle nationale, voire internationale aussi :

- Une chance économique d'abord qu'un investisseur pose sur la table 400 M€ de fonds privés pour une réalisation d'envergure internationale.
- Une chance de rayonnement supplémentaire qui doit naturellement accompagner notre mission de « ville hôte » dans le cadre de la candidature française pour l'Euro 2016. Sans parler d'un espace à la hauteur de notre équipe, à ce jour notre meilleur représentant à l'étranger.
- Mais c'est avant tout une chance urbanistique pour l'agglomération car le Grand Stade, on le voit bien aujourd'hui, est un véritable accélérateur de développement pour notre agglomération. Et nous avons une nécessité impérieuse à grandir, à nous étoffer, si nous voulons rivaliser avec les grandes régions européennes. Juste quelques chiffres à méditer : le Grand Lyon avec sa commune centre et ses 55 communes, c'est 1,5 million d'habitants ; le Grand Barcelone, auquel Lyon tente si souvent de se comparer, c'est 4,4 millions d'habitants ; Turin 2,2 millions ; Munich 2,3 millions.

Des questions sur la desserte de cet équipement se posent. Elles sont légitimes. T3 est aujourd'hui une réponse parmi d'autres à ces questions, il faudra en apporter d'autres, il faudra mettre l'ensemble des réponses en cohérence et il faudra également mettre la « main au porte monnaie ».

Car tout cela a un coût et il va falloir sortir de l'argent public, mais pas uniquement pour le Grand Stade. Cet investissement dans T3 sera d'abord pour notre agglomération. Le Grand Stade en aura été le déclencheur et l'accélérateur. Nous entendons ça et là le terme d'indécence en période de crise à dépenser 250 M€ d'argent public pour T3 et pour, d'une manière générale, la desserte du Grand Stade. Mais justement en tant de crise, les économies ne se font surtout pas sur les infrastructures qui stimulent notre économie et dessinent notre agglomération de demain.

Voilà toutes les raisons pour lesquelles nous voterons pour les modalités de cette concertation en espérant qu'un jour T3 se fasse et que le Grand Stade se fasse.

M. HAVARD Michel : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, ce sont donc deux « nouveaux » dossiers, si l'on peut dire, que vous nous présentez aujourd'hui sur les modalités de la concertation publique :

- pour la desserte du Grand Stade,
- et pour faciliter l'exploitation commune de LEA/LESLYS.

C'est donc un dossier qui revient devant nous et qui montre bien le pilotage hasardeux que vous avez sur les grands projets de notre agglomération. Nous nous étions d'ailleurs abstenus en janvier sur ce dossier devant le défaut d'information des élus (ce qui semble être l'un de vos travers). Aucun document ne nous avait été alors transmis. Vous rattrapez le « coup » aujourd'hui (ce qui montre que nous avons raison), nous sommes donc, ce soir, dans la séance de rattrapage...

Alors de quoi s'agit-il ? Il s'agit de mettre en place les modalités de la concertation ! Comme beaucoup, nous considérons que la concertation est toujours nécessaire, indispensable et surtout utile. Elle permet de donner des informations au public et également aux citoyens qui le souhaitent d'exprimer leurs opinions positives comme négatives par rapport au projet qui leur est soumis. Par principe donc, nous voterons cette procédure de concertation, puisqu'elle va permettre de donner la parole aux Lyonnais.

Mais, pour avoir une bonne opération de concertation, je formulerai trois remarques qui ont un lien avec l'information que vous donnez.

La première concerne la clarté. Il est en effet parfois bien difficile de mesurer les frontières entre ces deux projets d'aménagements et ce malgré les explications avancées par les techniciens en commission.

Or, pour que la concertation soit utile, l'information donnée doit être claire ! Je ne sais pas sous quelle forme au final sera le dossier et l'exposition prévue dans la délibération, mais il faudra faire œuvre de pédagogie, de précision, pour bien présenter les projets et leurs conséquences pour notre ville.

La deuxième remarque concerne l'impact sur la Ville de Lyon, et là aussi on peut dire que l'information évolue et fluctue au fil des semaines. Cette seconde remarque concerne donc l'impact des aménagements de ces voies de tramway dans le 3e arrondissement. D'abord, sur l'îlot Millon. Je vais vous poser la question posée en janvier : quid de l'esplanade « Dauphiné II » présentée dans vos documents de campagne sous la rubrique « Encore plus d'oxygène » ? Quelle surface d'espace vert restera t'il ? Car malgré les affirmations des techniciens sur l'absence de zone de stockage et la seule présence d'un quai de secours pour pallier aux pannes éventuelles, il semble bien, qu'il s'agisse de l'aménagement d'une gare et qu'il puisse y avoir des départs qui se fassent

depuis cet endroit, ce qui signifie donc que l'aménagement et l'espace nécessaire à la réalisation de ce projet sera ou serait plus important.

Troisième et dernière remarque : Lyon sera également concernée par l'impact sur la circulation et la fréquence des rames de tramway aura bien sûr un impact sur la circulation automobile dans ce secteur là. En commission, en réponse à une question de Jeanne d'Anglejan, il nous a été dit que nous aurons une fréquence d'une rame toutes les 4 minutes au départ et toutes les 2 minutes au retour. Cela pose la question de la gestion des carrefours routiers qui seront fermés à la circulation automobile pour laisser passer les tramways. Je pense notamment au carrefour Vilette/Paul-Bert/Lacassagne, qui sera compliqué.

D'où ma question : des études sont-elles en cours pour estimer les perturbations que cela peut engendrer ? Quid de la synchronisation des feux sur ces axes ?

Pour terminer, vous l'aurez compris, nous serons attentifs à la qualité des informations données car c'est sur la base de ces informations que la concertation peut se dérouler dans de bonnes conditions. La question des transports est une question majeure pour ces deux projets. Elle doit donc être claire et complète.

Je vous remercie.

M. HEMON Pierre, Adjoint : Monsieur le Maire, mes chers Collègues, il y a 2 dossiers, cela est un peu compliqué. Le premier dossier, le groupe Europe Ecologie les Verts ne le votera pas. C'est celui qui concerne l'extension de la ligne T3 pour la desserte du Grand Stade et les aménagements y afférents. Je ne vais pas expliquer en détail les raisons de l'opposition de notre Groupe au Grand Stade ; je pourrais vous expliquer pourquoi on est pour l'agrandissement de Gerland, qu'en ce sens nous ne sommes pas des grands « fans » de Tirana au contraire de certains dans cette assemblée qui, pendant un certain temps, ont dû beaucoup aimer Tirana, nous cela n'est pas notre cas.

J'insisterai sur deux points :

- c'est un projet qui, bien évidemment, n'a rien à voir avec le développement durable, c'est un projet financier, on veut nous faire un Disneyland pour que les spectateurs consomment, il faut le dire et nous ne sommes pas d'accord avec cela.

- pour le deuxième sujet, nous l'avons déjà dit, un tram toutes les deux minutes à la Part-Dieu et le long du trajet de T3 pose de réelles et très sérieuses questions de sécurité liées à la congestion provoquée : à ce jour aucune réponse n'a été apportée, ni même ébauchée.

Voilà donc pourquoi, notre Groupe ne peut pas voter sur ce dossier.

En revanche, nous voterons positivement le suivant concernant les aménagements de la ligne de tramway T3 pour faciliter l'exploitation commune de LEA/LESLYS, c'est-à-dire Rhônexpress.

Pourquoi est-ce que nous voterons celui-ci ?

Parce que T3 connaît aujourd'hui une fréquentation importante et il n'est pas rare qu'à Meyzieu, des voyageurs ne puissent pas monter dans le tram. Nous accueillons donc avec satisfaction des aménagements qui vont permettre d'améliorer l'exploitation de T3. Nous souhaitons que les trajets semi directs annoncés comme « possibles » soient mis en service dès la réalisation de ces aménagements ce qui permettrait de faire Meyzieu / Part-Dieu directement pour soulager le trafic et faire en sorte qu'il y ait encore plus de gens qui puissent prendre ce dispositif.

En ce qui concerne l'aménagement de Part-Dieu Sud, de Dauphiné II, nous constatons que l'emprise a été très nettement réduite. La dernière fois, j'avais fait le calcul, je vous ai parlé de plusieurs milliers de mètres carrés. On ne stockera plus que trois rames au lieu de six auparavant. Des deux quais présentés la fois dernière, il n'en reste plus qu'un et la voie supplémentaire (on le voit sur la diapo qui a été présentée) est maintenant collée à celle de T4. Dans ce cadre là, la partie qui reste pour le parc Dauphiné II est beaucoup plus importante que la dernière fois. Ce serait, je crois, être de mauvaise foi que de ne pas le reconnaître.

Les réactions, en particulier celles de notre Groupe, ont donc été utiles et ont permis de revoir le projet et d'en réduire l'impact sur le futur parc Dauphiné II.

Nous ne sommes néanmoins pas naïfs et savons bien que ces aménagements ont été conçus au départ pour l'accès par T3 à l'hypothétique Grand Stade. Néanmoins, nous voterons ce dossier.

M. TOURAINE Jean-Louis, Premier Adjoint : Quelques éléments de réponse. D'abord à M. Geourjon pour lui indiquer qu'il ne faut pas sous-estimer le travail qui a déjà été fait et qui a été brièvement résumé l'autre jour. Vous pouvez avoir davantage de détails si vous le souhaitez, sur l'étude technique qui permet à ces deux trams de rouler à vitesse différente et avec un nombre d'arrêts différents, en empruntant les mêmes rails. Ce travail a été conduit dans des conditions extrêmement rigoureuses et professionnelles et cela permet, en définitive, d'utiliser au maximum l'infrastructure pour une efficacité meilleure. Ceci impose évidemment qu'il y ait des endroits où l'un des trams pourra s'arrêter pendant que l'autre passera et c'est bien tout cela qui est développé dans le projet.

Quant à la traversée de la gare, tout dépend quel est le trajet souhaité par les personnes. On ne peut pas mettre d'un côté ou de l'autre, à l'Est ou à l'Ouest, la totalité des transports en commun ; il n'y a pas la place. Les personnes qui veulent aller plus tard par exemple au Stade et s'ils veulent emprunter la ligne T4, ils n'auront pas à traverser la gare. Ceux qui veulent aller de l'autre côté auront à traverser à ce niveau. Mais il est vrai qu'en même temps, la gare est réaménagée, le mobilier interne à la gare sera enlevé pour offrir beaucoup plus de possibilités aux piétons de traverser et dans un avenir plus lointain, c'est une très, très grande réorganisation de la gare de la Part-Dieu qui sera faite et, à ce moment-là, ça sera quelque chose d'encore plus satisfaisant.

Enfin, pour les billets, bien sûr qu'il y a déjà un début de réflexion entre l'OL et le SYTRAL pour des billets couplés, comme ça se passe pour d'autres spectacles. Laissons travailler les différents organismes entre eux pour savoir comment et à quel niveau ils veulent développer cette possibilité.

M. Broliquier a raison de dire que sur le dossier qui comprend l'extension au Grand Stade, effectivement, la plupart des remarques distinguent ceux qui sont pour le Grand Stade et ceux contre le Grand Stade. Si on est pour, évidemment, on veut qu'il soit bien desservi. Et vous avez raison de souligner qu'à ce moment-là, il faut une infrastructure adéquate ; d'ailleurs, cette infrastructure n'est pas que pour le Grand Stade mais pour le développement de toute une partie de l'agglomération qui en a grand besoin et cela aura un impact important sur le développement de tout ce secteur.

M. Havard a repris certains des éléments auxquels j'ai déjà apporté des réponses. Mais pour ce qui concerne l'îlot Millon, je répète —et la photo est claire à cet égard— ce n'est que 10 % qui seront aménagés et ce seront 90 % qui resteront en espaces verts. M. Hémon a bien souligné que c'est une évolution par rapport au tout premier projet puisqu'il a été répondu à notre sollicitation de maintenir le plus possible d'espaces verts dans ce secteur de la ville qui en a besoin et donc, en définitive, de contenir les nécessités de maintien de rames de tramways supplémentaires.

Quant à l'impact sur la circulation, oui, il y a des études pour que les feux soient davantage synchronisés. Par ailleurs, la limitation des voitures du fait du passage

du tramway, est assez modeste. Cela a été calculé. Elle est modeste, vous le savez, déjà maintenant, le temps de fermeture est assez bref pour le passage du tramway et ça représente donc une brève fraction du temps. Et très franchement, la congestion qui en résultera est bien inférieure à celle qu'on enlève en fermant l'utilisation du Stade de Gerland par l'OL parce que la congestion qu'il y a dans tout le vaste quartier de Gerland est certainement plus importante que celle qu'on ne verra jamais sur le trajet du tramway de la Part-Dieu jusqu'au Grand Stade.

Donc nous diminuons la congestion globalement dans la ville par cette évolution et ce n'est pas les quelques rames qui feront fermer de temps en temps une barrière pendant quelques secondes, qui vont vraiment entraîner une authentique congestion.

Je crois qu'au total, la question est effectivement celle qu'a évoquée M. Brolquier : si on est contre le Grand Stade et bien, on est contre sa desserte. Mais si on est pour, je crois que cette desserte est logique et en plus, elle bénéficie à un grand secteur de l'agglomération.

M. LE MAIRE : Merci, Monsieur Touraine. Juste quelques mots, je ne vais pas en rajouter beaucoup.

Simplement, je crois qu'en avril, nous présenterons les choses sur le réaménagement de la Part-Dieu et en particulier, sur la gare de la Part-Dieu. Vous verrez avec Djamel Klouche, l'équipe d'architectes qui travaille sur la Part-Dieu, que tout ça est quand même relativement pensé. On essaye de penser les choses en les mettant en connexion. Donc c'est vrai qu'aujourd'hui, on va élargir la gare, faire en sorte qu'on l'étire du côté du cours Lafayette, du côté de la rue Pompidou et donc que finalement, la façon dont les lignes de tramway vont s'adapter à la gare sera un peu différente de ce qu'elle est aujourd'hui.

Deuxièmement, sur le reste, Monsieur Geourjon, je vous trouve d'abord un peu critique sur un dossier que je partage avec Michel Mercier qui m'a aidé, comme vous le savez, à faire passer cette loi qui va permettre de répondre à vos inquiétudes. Parce qu'évidemment, un de mes amis me disait l'autre jour, je connais les propriétaires qui sont sur l'emprise, je me suis renseigné : y a-t-il un véritable problème avec ces deux propriétaires sur l'emprise de la voie dont nous parlons aujourd'hui ? Et bien non. Parce que comme nous sommes des gens courtois et toujours bien disposés, vous le savez, nous allons négocier avec eux jusqu'à à peu près septembre, octobre. S'ils ne veulent pas vendre, on fera estimer par les Domaines. A mon avis en général c'est toujours moins bien que lorsqu'il y a une discussion à l'amiable. Et bien on fera une DUP et puis voilà. Après, cela nous oblige à faire de multiples concertations. Pourquoi ? Parce qu'on ne veut pas qu'on nous dise qu'il n'y a pas suffisamment d'information.

A quelques-uns, nous passons nos journées et nos nuits dans l'Est lyonnais pour aller concerner. Dès qu'on voit quatre personnes, on concerte, on voit un autre groupe dans un coin, on concerte. Donc, de concertation en concertation, nous espérons lever toutes les préventions. D'ailleurs nous voyons, comme le disait Jean-Louis Touraine, que les problèmes ne se posent plus in fine sur comment cela va être desservi. On voit bien que ça va être desservi et que toutes les questions posées petit à petit seront levées.

C'est simplement que l'on est pour ou que l'on est contre. Evidemment si on est contre pour des tas de raisons, parce que je ne sais pas trop quoi, parce que c'est du style : « je veux bien un grand stade mais pas chez moi.. », « ...je veux bien un grand stade mais dans un autre coin... », « ...je veux bien un grand stade mais à condition qu'il y ait une espèce de geste architectural qui permette de faire que demain, sur le stade de Gerland, on puisse faire un stade sans toucher aux tribunes et sans empêcher que l'Olympique Lyonnais ne joue à Gerland pendant trois ans.. ». Evidemment s'il faut aller jouer à Saint-Etienne ou à Grenoble, où ils viennent de construire un nouveau stade, ils pourraient nous le prêter pendant quelque temps, mais quand même cela ne conviendrait pas pour l'Olympique Lyonnais et nous craignons d'être un peu critiqués.

Remarquez qu'à Grenoble ils ont eu de la difficulté pour construire leur stade, je ne sais pas si la méthode était hasardeuse mais cela a été dur. Mais apparemment ils l'ont fait, ils ne s'en portent pas trop mal. Il paraît que maintenant il y a beaucoup de gens qui en sont contents. Donc, on va essayer de suivre le même chemin.

Je mets aux voix les conclusions du rapport n° 2010/2326. Il n'y a pas d'opposition ? Elles sont adoptées à la majorité.

(Le Groupe Lyon Démocrate - MoDem s'est abstenu. Le Groupe Europe Ecologie, les Verts et apparentés a voté contre, sauf M. Buna et Mr Giordano qui se sont abstenus.)

Je mets aux voix les conclusions du rapport n° 2010/2327. Il n'y a pas d'opposition ? Elles sont adoptées.

(Le Groupe Lyon Démocrate - MoDem s'est abstenu.)

(Adopté.)