



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**« Projet d'extension du Matmut Stadium »
présenté par la SASP Lou Rugby
Sur la commune de Vénissieux (Rhône)**

**Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier de permis de construire,
présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

Au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Avis P n° 2014-1068

émis le 15 avril 2014

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

<http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service connaissance, études, prospective, évaluation / Unité évaluation environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet d'extension du Matmut Stadium, situé sur la commune de Vénissieux (69) et présenté par la société anonyme sportive professionnelle (SASP) Lou Rugby, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement et à la décision du préfet de région n°08213P0625 du 14 décembre 2013.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 2 avril 2014 par le service instructeur (mairie de Vénissieux). Le dossier de permis de construire, comprenant notamment une étude d'impact datée de mars 2014, a été reçu complet le 2 avril 2014. Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 2 avril 2014.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 2 avril 2014.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de département en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

Synthèse de l'avis

Le MatMut Stadium, équipement faisant l'objet d'un projet d'extension porté par la société anonyme sportive professionnelle (SASP) Lou Rugby, est implanté sur la commune de Vénissieux (69).

Le projet d'extension du stade comprend :

- une augmentation de la capacité du stade ;
- des aménagements nouveaux (sanitaires, boutique, accès piéton, stationnement, ...) ;
- une amélioration des installations existantes (déplacements de billetterie, de l'écran vidéo du sud au nord, modification de l'affectation de locaux existants, ...).

L'étude d'impact est bien structurée et comprend les différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il faut souligner l'effort pédagogique du document, l'ensemble des sigles est explicité et les différentes sources sont précisées. Néanmoins, l'étude manque de cartes de localisation et le report de l'emprise du stade sur l'ensemble des cartographies permettrait une meilleure perception spatiale du projet (p. 27, 39, 40, ...).

Au cœur, d'une zone urbaine et de communication importante, la sensibilité écologique du site est faible. A contrario, du contexte de circulation automobile dense, de stationnement en milieu urbain, ainsi que la proximité de zones résidentielles découlent les principaux enjeux du projet que sont les thématiques du stationnement et des nuisances sonores.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact sur les points suivants :

- Le résumé non technique doit reprendre fidèlement l'ensemble des informations présentée dans l'étude d'impact, conformément à l'article R. 122-5 (IV) du code de l'environnement. Il nécessite d'être repris afin d'intégrer la présentation de l'ensemble des composantes du projet, avec notamment des éléments graphiques.
- Un tableau de synthèse de l'ensemble des mesures, précisant pour chacune d'elles, l'organisme chargé de les mettre en œuvre serait souhaitable. Il permettrait au lecteur et aux autorités décisionnaires d'avoir une vision plus claire des mesures et de leur faisabilité. De plus, ce tableau permettrait d'identifier les mesures à la charge du pétitionnaire, à reprendre dans les décisions d'autorisation, conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement.
- La description des mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, et d'une présentation des principales modalités de leur suivi et du suivi de leur effet.
- Sur la thématique bruit, l'impact du projet en période nocturne devrait être développé et les mesures prévues pour réduire les nuisances sonores présentées.
- L'analyse paysagère pourrait être approfondie, notamment par une vue perspective depuis les habitations à proximité.

D'autres recommandations et des précisions figurent dans l'avis détaillé ci-après.

Avis détaillé

1) Analyse du contexte du projet

1.1 Définition du projet

Le MatMut Stadium, équipement faisant l'objet d'un projet d'extension porté par la société anonyme sportive professionnelle (SASP) Lou Rugby, est implanté sur la commune de Vénissieux (69). L'enceinte sportive est située dans le quartier Moulin à Vent, au 8 de la rue Oradour-sur-Glane.

Le site du projet est bordé au sud par le périphérique du sud lyonnais Laurent Bonnevey (D 383), à l'ouest par le boulevard Irène Joliot Curie, au nord par la rue Louis de Saint-Just et l'avenue Viviani et à l'est par la rue Oradour-sur-Glane.

Situé en secteur urbain, des quartiers d'habitations sont présents à proximité du site, au nord et à l'est du stade et une zone industrielle est présente à l'ouest.

Le projet d'extension du stade comprend :

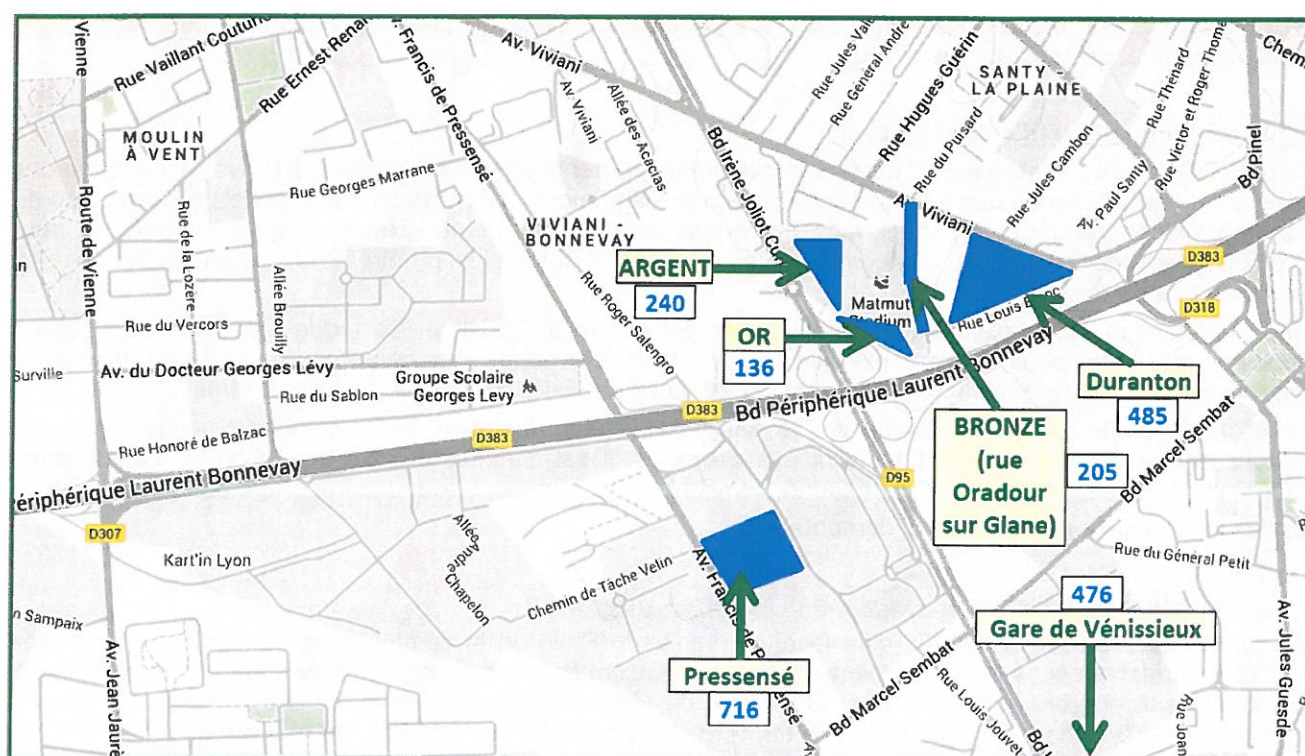
- Une augmentation de la capacité du stade, avec :
 - la création d'une tribune SUD couverte par une structure métallique, d'une capacité de 2 167 places assises ;
 - la création d'une zone de pesage NORD sur un terre-plein en palier de 1 543 places debout ;
 - la modification du nombre et de la répartition des places dans les tribunes EST et OUEST existantes.

- Des aménagements nouveaux, avec :
 - l'ajout de quatre sanitaires : un bloc Femmes et un bloc Hommes, au sud et au nord ;
 - l'ajout d'une boutique derrière la tribune SUD ;
 - la création d'un nouvel accès piéton nord-est depuis la rue Oradour sur Glane avec billetterie ;
 - l'ajout de deux portillons pour accès pesage Est ;
 - l'augmentation de la capacité de stationnement.

- Une amélioration des installations existantes, avec :
 - le déplacement de la billetterie nord-ouest vers le boulevard Joliot Curie ;
 - le déplacement de l'écran vidéo du sud au nord ;
 - l'ajout d'auvents à la buvette sud-est, au porche de la boutique existante et à la terrasse du restaurant ;
 - la modification d'affectation de locaux existants (la buvette nord-ouest devient pour moitié une boutique, la boutique sous la tribune OUEST devient un local supporteur, la salle centre de formation n°2 est utilisée comme centre de secours en mode Match et l'infirmerie principale en mode Match est utilisée comme salle de kinésithérapie en mode Quotidien) ;
 - mise en place de deux containers de stockage (un pour le matériel sportif sur le terrain d'entraînement et un sur le parking "service" pour le matériel séminaire).



Source : Dossier de permis de construire, pièce graphique n°03A



Source : Etude d'impact, page 72 – Parkings futurs réservés du Matmut stadium, après projet d'extension

1.2 Contexte de la demande

Le stade existant, dans ses caractéristiques actuelles, a fait précédemment l'objet d'une étude d'impact, sur laquelle a été rendu un avis de l'Autorité environnementale en date du 18 mars 2011. L'équipe du Lou Rugby a évolué durant l'année 2011-2012 en première division professionnelle du championnat de France (Top 14). Revenue en seconde division professionnelle (Pro D2) depuis deux saisons, le Lou Rugby ambitionne de retrouver le Top 14.

C'est cette performance qui a justifié la création du stade temporaire du Matmut stadium à Vénissieux en 2011. En effet, le Lou Rugby précisait, qu'il s'installerait à terme, au stade de Gerland, actuellement utilisé par l'équipe professionnelle de football de Lyon (l'Olympique Lyonnais). Néanmoins, il était contraint de trouver une solution temporaire afin d'avoir une capacité d'accueil suffisante pour la fréquentation des matchs de Top 14.

Il est à noter que dans la présente étude d'impact, il n'est pas fait mention de ce déménagement au stade de Gerland.

C'est dans la continuité de cette démarche, que le présent projet est présenté. L'objectif étant d'augmenter le nombre de places de 7 998 à 11 805. La présente étude d'impact porte sur cette extension.

2) Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient et des méthodes utilisées

Sur la forme, l'étude d'impact est bien structurée et comprend les différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il faut souligner l'effort pédagogique du document, l'ensemble des sigles est explicité et les différentes sources sont précisées. Néanmoins, l'étude manque de cartes de localisation et le report de l'emprise du stade sur l'ensemble des cartographies (p. 27, 39, 40, ...) permettrait une meilleure perception spatiale du projet et de son environnement.

2.1 État initial

L'état initial aborde l'essentiel des thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement.

Au cœur, d'une zone urbaine et de communication importante, la sensibilité écologique du site est faible. A contrario, du contexte de circulation automobile dense et de stationnement en milieu urbain, conjugué à la proximité de zones résidentielles découlent les principaux enjeux du projet que sont les thématiques du stationnement et des nuisances sonores.

2.2 Description et justification du projet

La présentation du projet reprend l'ensemble des aménagements prévus (cf. partie 1.1 ci-avant). La clarté des tableaux de modifications des tribunes est à souligner. Néanmoins, l'intégration d'une carte de localisation du site du projet en début de document, ainsi qu'un plan des aménagements prévus, aurait été opportune, pour mieux appréhender l'ensemble des composantes du projet. Il aurait ainsi pu être utilisé les pièces graphiques du dossier de permis de construire.

Une présentation du fonctionnement de l'équipement en mode Match et en mode Quotidien, notamment pendant les séminaires, aurait été judicieuse, pour permettre de comprendre plus facilement le fonctionnement de l'installation, ces effets, et la fréquence des événements les plus impactants.

Le choix du projet retenu est justifié par le besoin d'une augmentation de la capacité d'accueil pour des matchs en Top 14. Les variantes ne sont pas détaillées. Il est toutefois précisé que le projet d'une tribune NORD avec places assises a été abandonné, compte-tenu de l'impact visuel trop important pour les riverains.

Toutes les installations créées sont démontables.

2.3 Articulation du projet avec les plans et schémas directeurs

La compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Vénissieux est étudiée (p.81). Le projet est situé dans l'enceinte du Matmut stadium (hors parcs de stationnement supplémentaires), secteur classé en zone urbaine UC1b. Un extrait du règlement de la zone aurait été utile pour compléter l'analyse. Le projet respecte l'agenda 21, la trame verte et la charte de l'arbre du Grand Lyon (p.17).

Cependant, sans remettre en cause le projet, l'articulation du projet avec les principaux documents cadres mentionnés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement n'est pas traitée. Une analyse de la compatibilité

du projet notamment avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'agglomération lyonnaise approuvé le 16 décembre 2010, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE Rhône-Méditerranée) et la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise serait utile dans l'étude d'impact.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est trop succinct. Il doit reprendre fidèlement l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact, conformément à l'article R. 122-5 (IV) du code de l'environnement. Dans le cas présent, l'ensemble du projet (cf. partie 1.1 ci-avant) n'est pas présenté. L'absence d'éléments graphiques nuit à la bonne compréhension du projet.

A noter, la présence d'un tableau de synthèse clair reprenant les principaux éléments de l'état initial, les impacts du projet et les mesures d'atténuation. Néanmoins, quelques thématiques abordées dans l'étude d'impact ne sont pas reprises dans ce résumé, notamment le paysage. Les impacts liés à la phase chantier doivent être présentés, même s'ils s'avèrent faibles, compte tenu de la nature et de la durée des travaux. De même les mesures prévues devront être exposées.

Cette partie est à développer pour permettre au lecteur de bien appréhender le projet.

3) Analyse des impacts et adéquation des mesures de réduction envisagées

Les impacts temporaires (phase chantier) et permanents sont différenciés. L'analyse des impacts a été proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet. L'étude d'impact est ainsi plus ou moins approfondie selon les thématiques.

La partie 8 sur les mesures ne traite pas de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, notamment en période de fonctionnement. La distinction entre mesure d'évitement et de réduction est parfois confuse. Par exemple, les préconisations pour le bruit, pendant la phase chantier, correspondent à une mesure de réduction et non d'évitement.

Les mesures en période de fonctionnement sont dispersées tout au long de l'étude d'impact. Un tableau de synthèse de l'ensemble des mesures et de l'organisme chargé de les mettre en œuvre serait pertinent. Il permettrait au lecteur et aux autorités décisionnaires d'avoir une vision plus claire des mesures et de leur faisabilité. Ce tableau permettrait d'identifier les mesures à la charge du pétitionnaire, à reprendre dans les décisions d'autorisation, conformément à l'article R. 122-14 du code de l'environnement.

Les remarques suivantes sont déclinées par thématique.

3.1 Phase chantier.

Dans la présentation du projet (p.21), il est précisé que, durant la phase travaux, les matériaux seront entreposés sur une zone de chantier délimitée et balisée. Il serait souhaitable de préciser sa localisation, notamment par rapport à l'enceinte du Matmut stadium. La durée des travaux (p.75) est estimée à un mois. L'impact sera donc limité dans le temps. Les mesures présentées (p.82) semblent pertinentes.

3.2 Bruit

La zone d'habitation se situe en limite nord du stade, à moins de 15 m des spectateurs de la zone de pesage NORD et à environ 150 m de la tribune SUD. Une étude d'impact acoustique a été réalisée en mars 2014 (annexe 6, page 111). Elle s'est focalisée sur les impacts en période diurne.

Les résultats montrent des niveaux d'émergence globale, en période diurne, bien supérieure aux limites réglementaires en situation actuelle sans extension. Le projet d'extension devrait aggraver cette situation sonore d'environ 3dB(A), pour la zone la plus impactée (passant de 30 à 33 dB(A) pour le niveau d'émergence globale). Cette augmentation est essentiellement liée à la zone de pesage NORD ; la tribune SUD, compte-tenu de la distance, influe peu.

Il est précisé dans la notice de stationnement et d'accessibilité (pièce écrite n°16, p.3), qu'en Top 14, des matchs peuvent avoir lieu à 21h (samedi ou dimanche) et 20h30 (jeudi et vendredi). Bien qu'il s'agisse de quelques matchs dans l'année, l'impact en période nocturne doit être évalué.

Des solutions pour ces nuisances sonores doivent être proposées. L'étude d'impact rappelle les mesures (p.42) déjà prises en compte dans le cadre de l'exploitation actuelle du stade (orientation des hauts parleurs, gestion de la fanfare, du speaker, des entrées/sorties, ...). Cependant, l'étude aurait dû développer les mesures prévues pour limiter les nuisances supplémentaires liées à l'extension. Ces mesures (existantes et à

mettre en place) auraient utilement pu être reprises dans la partie 8. Dans le résumé non technique est fait mention de la pose de double vitrage chez les riverains en ayant fait la demande. Cette information n'est pas reprise dans l'étude d'impact. Il aurait pu être précisé si cette mesure est reconduite.

3.3 Stationnement et déplacement piétonnier

La répartition modale présentée dans l'étude d'impact (p.71), n'est pas tout à fait la même que dans la notice de stationnement et d'accessibilité au site (pièce écrite n°16, p.3). Les deux documents doivent être mis en cohérence.

Avec un projet d'extension permettant d'augmenter la capacité d'accueil de près de 50 %, le stationnement est un enjeu fort. Le Lou Rugby a traité la question, via une stratégie développée avec les parties prenantes du projet. Les objectifs principaux sont d'empêcher le stationnement sauvage sur l'échangeur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey et du boulevard Joliot Curie (« le trèfle »), de proposer un nombre suffisant de places de stationnement et d'améliorer la signalétique permettant d'accéder aux parcs de stationnement.

Les mesures proposées semblent pertinentes. Elles sont présentées rapidement dans l'étude d'impact (p.71), le lecteur est renvoyé vers la notice de stationnement et d'accessibilité au site pour plus de précisions (pièce écrite n°16). Les mesures auraient utilement pu être reprises dans la partie 8.

La sécurisation des itinéraires piétons au franchissement des boulevards Laurent Bonnevey et Joliot Cury avait été évoquée dans le précédent avis de l'Autorité environnementale (avis du 18 mars 2011, cf. point 1.2 ci-avant). Dans la présente étude, le projet d'augmenter la capacité du parking Pressensé (source des déplacements piétons au niveau du « trèfle ») est accompagné par la mise en place, les jours de match, de navettes TCL entre ce parking et le stade, pour éviter les déplacements piétonniers sur ce secteur sensible (p.75). Pour que cette solution soit attractive, la fréquence des navettes sera de 5 minutes la première demi-heure suivant le coup de sifflet final du match et toutes les 10 minutes l'heure et demie suivante.

3.4 Paysage

Les enjeux architecturaux et paysagers auraient mérité d'être développés, notamment à une échelle de proximité, pour évaluer l'insertion dans le tissu urbain environnant, constitué d'habitations et d'activités commerciales. La perspective sur la tribune SUD (p.58), correspond à une vision depuis la tribune NORD. Une perspective depuis les habitations riveraines intégrant l'écran géant et le bloc sanitaire, permettrait de mieux percevoir le projet. L'analyse paysagère pourrait être approfondie.

3.5 Risque naturels

Le projet est situé sur la commune de Vénissieux, classée en zone de sismicité modérée (p.31). Les nouvelles constructions doivent respecter les exigences réglementaires liées à ce classement. Ce point aurait pu être précisé.

3.6 Eau

Le volet « eau » avait fait l'objet d'observations dans l'avis de l'Autorité environnementale du 18 mars 2011. Des précisions ont été apportées. Le prélèvement d'eau sanitaire (assimilé à domestique) a été déclaré en mairie de Vénissieux le 27 février 2014. Les besoins en eau potable sont quantifiés et justifiés. En matière d'eaux pluviales, les superficies imperméabilisées et celles des bassins versants interceptés qui ont fait l'objet du récépissé de déclaration du 27 février 2011 au titre de la police de l'eau sont bien précisées. La présentation claire est en effet à souligner.

3.7 Mesures de suivi

Conformément à l'article R. 122-5 (7°) du code de l'environnement, la description des mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes et d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets.

Cette partie n'est pas traitée dans l'étude d'impact et nécessite d'être développée.

3.8 Effets cumulés

Le Matmut stadium se situe dans l'un des grands secteurs à enjeux de l'est de l'agglomération lyonnaise, qui va évoluer significativement à court-moyen terme. En particulier, le Matmut stadium est en regard du projet majeur du « Puisoz », situé de l'autre côté du boulevard périphérique. Il s'agit d'une grande opération d'urbanisme sur 20 hectares, regroupant une offre commerciale d'envergure, des logements, des activités tertiaires, hôtel, services...

L'étude d'impact précise que le porteur de projet mettra à disposition les informations nécessaires aux projets à venir dans le secteur (p.79), notamment au droit de l'échangeur, avec l'arrivée de grandes enseignes commerciales qui pourront avoir un impact cumulé sur la circulation avec le présent projet.

En conclusion, d'une manière générale l'étude d'impact est pédagogique et concise. Elle comporte les différentes parties prévues à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Néanmoins, l'étude manque de cartes de localisation du projet pour permettre une bonne perception spatiale du projet et de son environnement. Le résumé non technique doit être repris pour comprendre les différentes parties visées à l'article R. 122-5 du CE avec un objectif de lisibilité et de pédagogie pour le lecteur.

Si l'analyse des impacts sur l'environnement se présente comme succincte, elle demeure toutefois proportionnée à la nature de ce projet d'extension d'un stade existant, dans un milieu largement urbanisé. Les principaux enjeux tels qu'ils ressortent de l'étude d'impact sont le stationnement et le bruit. Sans remettre en cause l'étude, certains points nécessitent d'être développés, notamment la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation pendant la phase de fonctionnement et les mesures de suivi.

Pour le préfet de la région, par délégation,
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL et par
délégation
Le chef du service CÉPÉ

Gilles PIROUX

