



Projet OL LAND

DOSSIER
DE PRÉSENTATION

NOVEMBRE 2007



Introduction
POUR MIEUX CONNAÎTRE L'OLYMPIQUE LYONNAIS

P4

Partie 1
LA CARTE D'IDENTITE
DU PROJET OL LAND

P7

Partie 2
L'ACCÈS AU SITE

P16

Partie 3
CE QU'APPORTE LE PROJET OL LAND AU TERRITOIRE

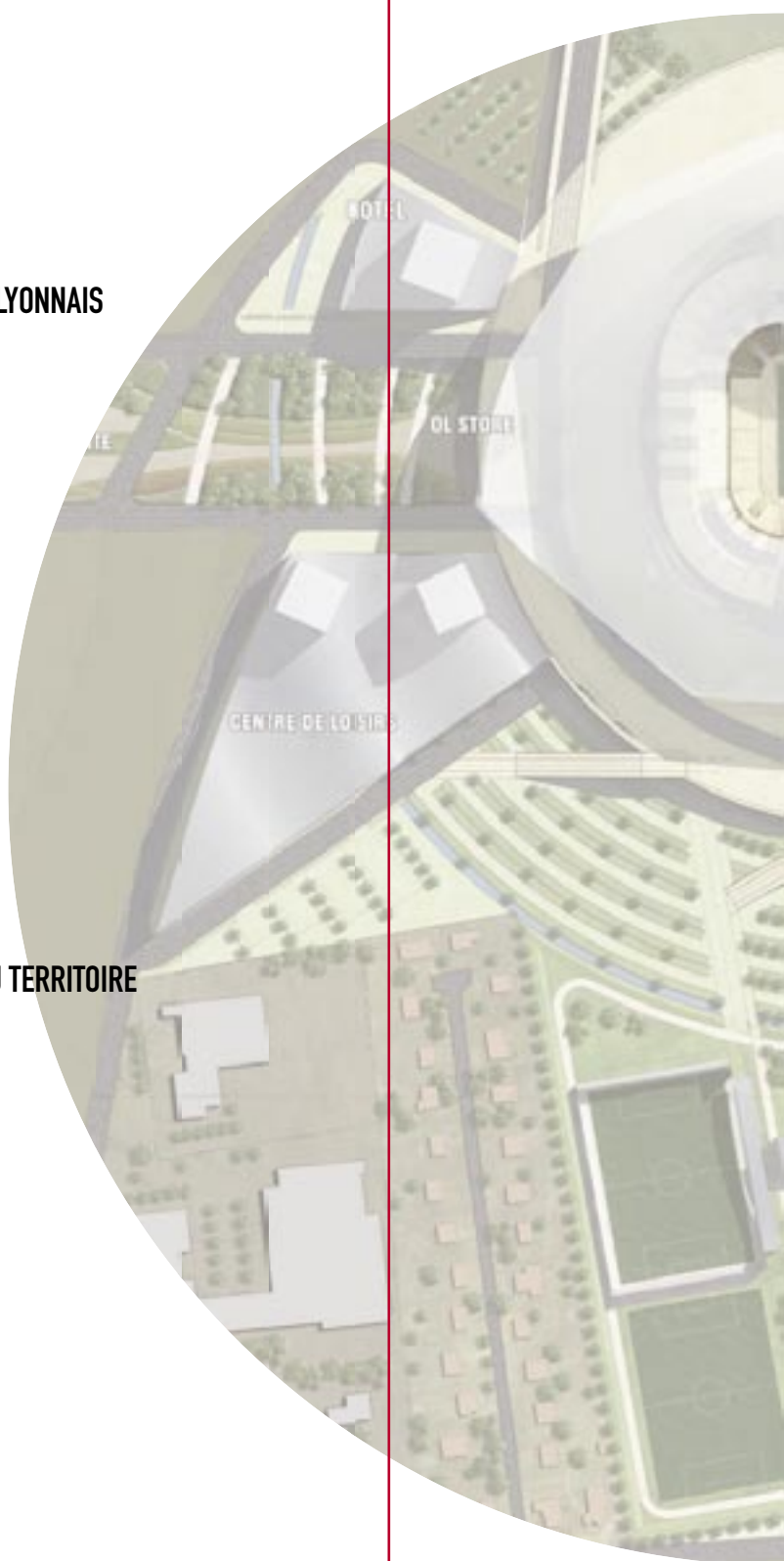
P23

Partie 4
LE PROJET A DECINES :
ENVIRONNEMENT, SECURITE

P29

Conclusion
LE PROJET EN CHIFFRES ET EN IMAGES

P35



Avant-propos

Depuis 1987, date à laquelle j'ai accepté de prendre la direction de l'Olympique Lyonnais, je me suis toujours efforcé de développer ce club dans le respect d'un équilibre entre vision économique et recherche de résultats sportifs. Ce réel projet d'entreprise s'est bâti au sein d'une enceinte historique créée en 1926, devenue bâtiment classé et monument historique, le stade de Gerland qui résonne des encouragements de plusieurs générations de supporters.

Aujourd'hui, nous nous devons déjà de travailler pour le futur et notre avenir passe par le projet d'un Grand Stade, adapté aux nouvelles technologies et offrant une capacité d'accueil cohérente avec les besoins de l'agglomération lyonnaise.

Ce projet, unique par son financement privé et sa capacité à créer des emplois et des richesses économiques, se doit d'être exemplaire dans sa réalisation, notamment grâce à une collaboration de tous les instants avec les habitants du Grand Lyon, les élus, les Chambres Consulaires et les Associations. De plus, il s'inscrit dans une démarche de développement durable pour avoir un stade à la fois moderne et écologique.

Ce Grand Stade doit donc être le symbole d'une infrastructure au service de toute une agglomération.

Jean-Michel AULAS
Président de l'Olympique Lyonnais



Document de travail

Introduction

POUR MIEUX CONNAITRE L'OLYMPIQUE LYONNAIS

Introduction

L'Olympique Lyonnais, un acteur économique majeur du sport et du divertissement

L'Olympique Lyonnais, champion de France pour la 6^e année consécutive en 2007 est, aux yeux du plus grand nombre, un club de football qui figure aujourd'hui parmi les plus grands clubs européens.

Mais l'Olympique Lyonnais, c'est aussi une entreprise majeure du secteur sportif français et européen. Fondé en 1950, l'Olympique Lyonnais est présidé depuis 1987 par Jean-Michel AULAS. Depuis cette date et au fur et à mesure de son développement, l'Olympique Lyonnais a progressivement mis en place différentes activités, toutes liées aux domaines du sport, des loisirs et du divertissement, ce que l'on appelle le "sportainment".

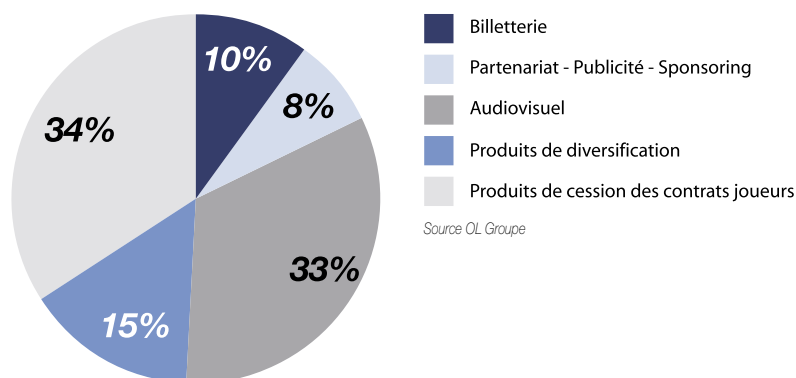
L'Olympique Lyonnais est aujourd'hui structuré autour de cinq pôles : le secteur sportif, le merchandising (produits dérivés), l'audiovisuel, la billetterie et le sponsoring,

Le club a affiché un chiffre d'affaires de 214,1 M€ à fin juin 2007 pour un résultat net de 18,5 M€. Il y a 7 ans, ce chiffre d'affaires était environ du tiers, soit un peu moins de 60 M€.

1 Contraction de « sport » et du terme « entertainment » signifiant divertissement

Employant actuellement près de 230 personnes (auxquelles il convient d'ajouter 1000 personnes les soirs de match), l'Olympique Lyonnais figure parmi les principaux acteurs économiques et médiatiques de l'Agglomération Lyonnaise et est un de ses principaux vecteurs d'image en France et à l'étranger.

PARTS RESPECTIVES DES CHIFFRES D'AFFAIRES DES 5 PÔLES D'ACTIVITÉ



Un secteur en fort développement

Le développement de l'Olympique Lyonnais s'appuie aujourd'hui sur l'évolution des marchés du sport d'une part, du tourisme et du divertissement d'autre part, deux secteurs qui ont un fort potentiel et sont en constante progression.

Le sport est en effet en plein essor et occupe une place de plus en plus importante parmi les activités de loisirs de la population française : ainsi aujourd'hui, 83 % des 15-75 ans pratiquent un sport.

De même, le tourisme est un secteur économique majeur de l'économie française (la France est la 1^{ère} destination touristique mondiale avec 78 millions de touristes en 2006), et se caractérise par un attrait de plus en plus important pour les « pôles de loisirs », qui permettent, sur un même lieu, d'avoir accès à de multiples activités pouvant être partagées en famille ou entre amis.

Pour ce qui concerne la région Rhône-Alpes plus particulièrement, celle-ci dispose d'atouts majeurs : 2^{ème} région touristique de France sur le plan de la fréquentation (150 millions de nuitées par an dont 10 millions sur l'agglomération lyonnaise), disposant d'une population relativement jeune ayant de fortes attentes en terme de sport et de loisirs.



Dans ce contexte favorable, l'objectif de l'Olympique Lyonnais est de poursuivre son développement au carrefour des secteurs du sport, des loisirs et du divertissement pour y conforter sa position française et européenne.

La stratégie définie par l'Olympique Lyonnais pour y parvenir passe par un renforcement de son ancrage parmi les plus grands clubs européens, tout en diversifiant ses sources de revenus et en intégrant résolument et concrètement le développement durable dans toutes ses actions.

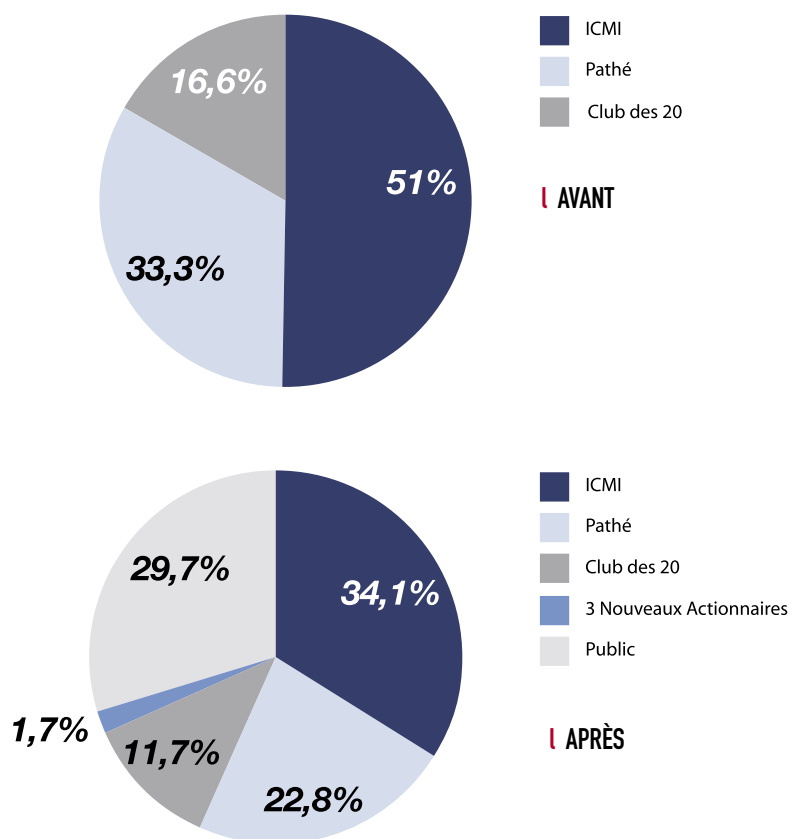
C'est sur la base de ces orientations de développement (sur lesquelles s'appuient déjà de nombreux grands clubs européens) qu'est né le projet OL LAND.

L'entrée en bourse de l'Olympique Lyonnais : une première étape

Le 9 février 2007, L'Olympique Lyonnais a été le premier club de football français à être introduit en bourse, plus précisément sur le marché Eurolist d'Euronext Paris.

Cette introduction en bourse était principalement destinée à permettre à de nouveaux actionnaires d'apporter leur soutien au développement du groupe en mettant à sa disposition des moyens financiers supplémentaires. L'opération a été un succès puisque les demandes d'actions ont été de 4 à 6 fois supérieures aux possibilités offertes. Au total, ce sont 96,2 M€ qui ont été souscrits par l'émission d'un peu plus de 4 millions d'actions représentant environ 30 % du capital de l'Olympique Lyonnais.

LA RÉPARTITION DU CAPITAL DE L'OLYMPIQUE LYONNAIS AVANT ET APRÈS L'INTRODUCTION EN BOURSE



Partie 1

LA CARTE D'IDENTITE DU PROJET OL LAND

Partie 1

1.1 La décision du site
d'implantation
P8

1.2 Les différentes
composantes du projet
OL LAND
P10

1.3 Intégration
et appropriation
P12

1.4 Le calendrier
du projet
P13

1.5 Le coût et
le financement
P14

1.6 La concertation
sur le projet
P14



1.1 La décision du site d'implantation

Au regard de la stratégie de l'Olympique Lyonnais d'une part, des objectifs du Grand Lyon en matière de développement de l'agglomération d'autre part, la recherche d'un nouveau site permettant d'accueillir un Grand Stade ainsi que différentes activités liées aux loisirs et aux divertissements sportifs est progressivement devenue une priorité.

Les critères de décision

Les premières réflexions pour l'implantation d'OL LAND ont été lancées courant 2005 et ont porté sur l'analyse des sites pouvant accueillir ce projet. Les principaux critères pris en compte dans cette première approche étaient les suivants :

- La superficie : le projet nécessitait une surface suffisante pour accueillir les différentes composantes du projet (voir partie 1.2) ;
- La proximité de l'agglomération : le site devait se trouver dans l'agglomération lyonnaise et à une distance raisonnable du centre-ville, afin d'offrir un temps d'accès acceptable aux supporters et plus généralement au grand public ;
- Les moyens d'accès cohérents réalisés ou programmés (routes, transports en commun, infrastructures, etc.), tant pour le public de proximité que pour le public plus éloigné (touristes de la région — nationaux et étrangers —, supporters des équipes adverses) ;
- La prise en compte du développement durable : le site devait notamment permettre de gérer dans les meilleures conditions, voire d'améliorer, les impacts environnementaux et sociaux ;
- Les exigences réglementaires et d'aménagement : le site devait ou pouvait avoir vocation à accueillir un tel projet et être en concordance avec les règles d'urbanisme et avec les documents d'orientation sur l'aménagement du territoire (schémas directeurs, directives, etc.) ;
- Le coût : le site devait permettre d'assurer un équilibre économique pour l'opération.

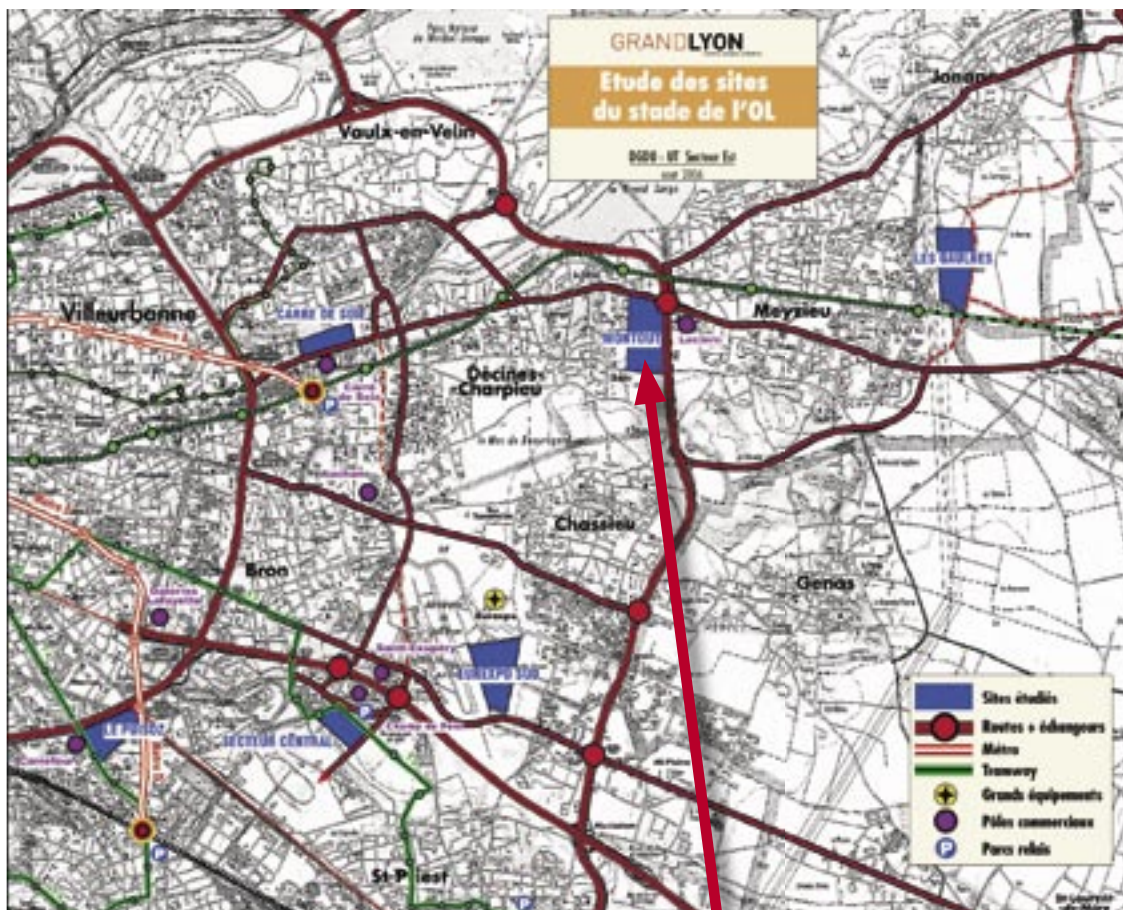
Pourquoi pas un Grand Stade à Gerland ?

Le stade de Gerland est un lieu emblématique de l'histoire de l'Olympique Lyonnais. Il a vu le club y remporter ses plus grands succès. Néanmoins, ce stade ne permet plus aujourd'hui de répondre aux objectifs de développement de l'Olympique Lyonnais.

Sur le plan sportif tout d'abord : doté d'une capacité de 40 500 places (contre 50 à 80 000 places pour les stades de clubs européens de renommée comparable à celle de l'Olympique Lyonnais), il ne permet plus de satisfaire la demande du public. Son taux de remplissage est de 97 % pour les matchs de Ligue 1 et de 100 % pour tous les matchs de Champions League (avec, pour certaines rencontres, une demande 3 fois supérieure à la capacité, entraînant pour de très nombreux supporters l'impossibilité d'assister aux matchs de leur équipe favorite).

Pour le développement de l'Olympique Lyonnais ensuite : le stade est en effet la propriété de la Ville de Lyon. Or l'Olympique Lyonnais souhaite être propriétaire de ses équipements afin notamment d'en maîtriser le développement.

De plus, le stade de Gerland est classé monument historique : sa capacité d'accueil ne peut donc être augmentée au-delà des aménagements effectués en 1998. Enfin, l'installation est située sur un emplacement SEVESO, ce qui limite très fortement les possibilités d'évolution (plan de prévention des risques industriels instauré par le Préfet du Rhône et inscrit au Plan Local d'Urbanisme).



LES DIFFÉRENTS SITES ÉTUDIÉS



VUE AÉRIENNE DU SITE DU MONTOUT

Le choix de Décines

Le site du Montout s'est révélé répondre favorablement d'une part, aux principaux critères de choix (maîtrise foncière publique importante, site à vocation économique affichée depuis 1992, superficie suffisante pour accueillir l'ensemble du programme souhaité, présence d'une ligne de transports en commun, etc.) et d'autre part à un certain nombre d'objectifs importants pour le projet et le développement de l'Agglomération : il est situé au cœur de la deuxième couronne Est de cette dernière, à l'articulation entre deux territoires que sont le Centre Est et l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry (voir partie 3).

C'est donc en concertation avec les élus du Grand Lyon et ceux de la commune de Décines que le site du Montout a finalement été retenu par l'Olympique Lyonnais pour l'implantation du projet OL LAND.



1.2 Les différentes composantes du projet OL LAND

Le projet OL LAND en lui-même s'étend sur une surface d'environ 51,5 ha. Il est composé des éléments suivants :

- Le futur Grand Stade, élément central du projet : il sera doté d'une capacité de 60 000 places (contre 40 500 à Gerland aujourd'hui). Son emprise au sol sera d'environ 6 ha., à laquelle il conviendra d'ajouter un parvis, couvrant deux niveaux de stationnement. Le stade sera également conçu de manière à ce qu'un toit amovible puisse y être installé à terme, si l'Olympique Lyonnais le juge nécessaire.
- Des équipements connexes au projet :
 - Le centre d'entraînement de l'équipe professionnelle, qui sera notamment constitué de 5 terrains, dont un couvert ;
 - Les bureaux du siège d'OL Groupe situés dans un immeuble de 3 000 m² ;
 - Un parvis de 50 mètres autour du stade qui devrait lui permettre d'accueillir certains événements et animations, et de constituer un véritable lieu de vie ouvert à tous. Ce parvis couvrira 3 600 des 7 000 places de stationnement disponibles sur le site ;
 - La boutique OL Store ;
 - Une salle des trophées / un musée.
- Des équipements de loisirs et de divertissement :
 - 2 hôtels ayant chacun une capacité d'environ 100 à 150 chambres, dont un hôtel dans un environnement paysager ;
 - Le centre de loisirs, qui comprendra des aires de jeux pour enfants, des terrains de football en salle, un espace bien-être et des espaces de restauration, un bowling, un karting électrique, un golf indoor et des simulateurs de différents sports.

Et l'équipement commercial ?

Il a été question, à plusieurs reprises, de l'installation d'un centre commercial (grande surface alimentaire, etc.) porté par une société privée sur le site des anciennes usines ABB.

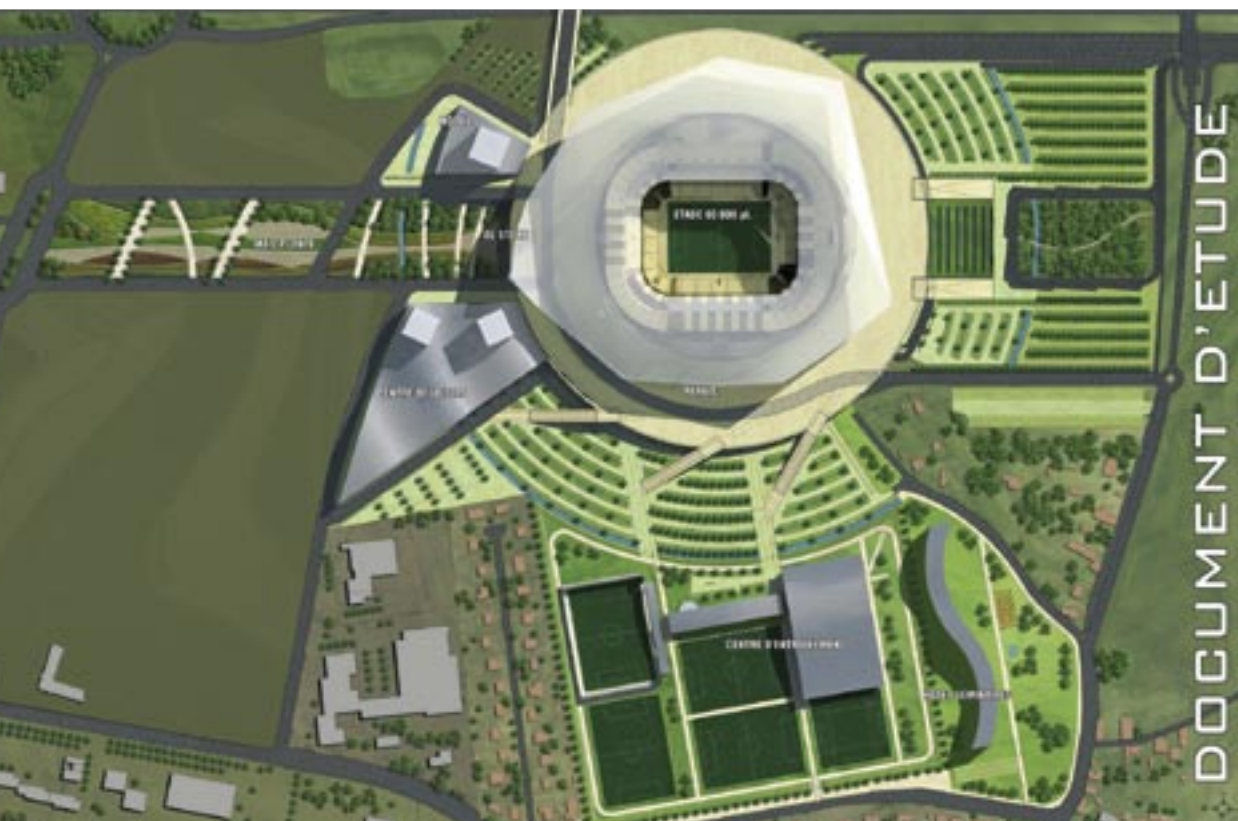
Un tel investissement est en effet envisageable et pourra venir en complémentarité du projet OL LAND.

Il sera soumis à des procédures spécifiques auxquelles son promoteur devra se conformer (comme la CNEC obtenue le 2 juin 2007, etc.). Ce centre commercial ne fait donc aujourd'hui pas partie du projet présenté lors de la concertation de l'Olympique Lyonnais.

Les surfaces affectées aux différentes composantes du projet sont les suivantes :

Grand Stade, parvis et équipements connexes	13 ha
Parkings extérieurs	9 ha
Centre d'entraînement	9 ha
Centre de loisirs	2 ha.
Hôtels	4,5 ha.
Voirie et aménagements externes	10,3 ha.
Mail planté	3,7 ha.
Soit un total de	51,5 ha.

Le Grand Stade permettra d'accueillir 35 événements majeurs environ par an dont les matchs de l'Olympique Lyonnais, d'autres grandes rencontres sportives (équipe de France de rugby, de football, finale de la Coupe UEFA, finale de la Champions League, etc.) et des concerts. A ces événements d'envergure pourront s'ajouter un certain nombre d'autres manifestations de moindre ampleur (séminaires d'entreprises, conventions, etc.). La fréquentation attendue de ce Grand Stade serait de plus de 1,5 million de spectateurs par an contre 1 million à Gerland pendant la saison 2006/2007. Parallèlement, les autres activités du site OL LAND (centre de loisirs, OL Store, hôtels, etc.) devraient aboutir à une fréquentation quotidienne du site d'environ 2 000 personnes, incluant les personnels travaillant sur place (salariés de l'Olympique Lyonnais, du centre de loisirs, des hôtels etc.).



Le projet apportera également des changements pour les supporters du club. Pour ces derniers, le Grand Stade sera synonyme de nombreuses évolutions, et en particulier :

- l'amélioration de l'accueil à l'intérieur du stade ;
- l'amélioration de la visibilité avec une distance maximum derrière les buts de 15 mètres contre 25 au stade de Gerland ;
- l'amélioration de l'acoustique et de l'ambiance sonore générale ;
- la création de structures de rangement adaptées.

Des grands stades comparables en Europe

Plusieurs grands clubs de football européens ont déjà investi, comme le fait l'Olympique Lyonnais aujourd'hui, dans des grands stades permettant de répondre à leurs ambitions. Parmi les plus comparables au projet lyonnais, on peut notamment citer l'Allianz Arena de Munich (Allemagne



– 66 000 places), l'Emirates Stadium d'Arsenal (Grande-Bretagne – 60 000 places), le stade de Schalke 04 (Allemagne – 60 000 places) et l'Estadio da Luz du Benfica Lisbonne (Portugal – 60 000 places).

1.3 Intégration et appropriation

Des intervenants de renommée mondiale pour OL LAND

La conception du stade et l'aménagement du site ont été confiés à deux acteurs qui font référence au niveau mondial dans l'élaboration de ce type de projet :

- La société BUFFI & ASSOCIES, chargée de l'aménagement global du site. Elle a notamment conçu le projet SPINA CENTRALE (reconversion d'un ancien site industriel en village olympique pour les Jeux Olympiques de Turin en 2006) et intervient localement sur la reconstruction du Grand Bazar de Lyon ;
- La société HOK SPORT ARCHITECTURE, responsable de la conception du stade. Cette société a notamment à son actif des réalisations majeures comme l'Emirates Stadium d'Arsenal, le Telstra Stadium de Sydney, l'Estadio Da Luz du Benfica Lisbonne, la salle de spectacle O2 au Millenium de Londres, etc.

SOBERCO, un expert de l'environnement local

BUFFI & ASSOCIES et HOK travaillent sur le projet OL LAND en collaboration avec la société SOBERCO ENVIRONNEMENT, spécialisée dans les études environnementales liées aux grands projets d'aménagement urbain et d'équipements. Installée en région lyonnaise, SOBERCO ENVIRONNEMENT est notamment intervenue sur plusieurs projets de l'Est lyonnais, comme le site « Porte des Alpes », le projet « Carré de soie » ou encore la restructuration du centre-ville de Décines-Charpieu. La société connaît donc parfaitement le territoire du projet et ses spécificités environnementales.

Les principes de conception du projet

Forts de leurs expériences respectives, les concepteurs ont souhaité proposer un projet qui s'intègre au territoire, qui offre au spectateur une expérience intense et de qualité, et que les habitants de l'Agglomération Lyonnaise (notamment les riverains) puissent s'approprier.

Le spectateur va vivre 3 temps forts :

- L'arrivée sur le site ou l'approche ;
- L'attente du match ou la découverte d'un espace public ;
- L'événement en lui-même.

Le projet prévoit donc l'aménagement d'un large chemin d'accès - le mail planté - qui constituera un cheminement piéton dans un environnement végétal, et qui mettra en valeur le stade lors de l'arrivée des spectateurs. Ce dernier offrira notamment un effet de transparence et de profondeur grâce à la mise en place de percées visuelles.

Ensuite, le stade disposera d'un large parvis, qui sera un véritable lieu de vie pour tous : animations, spectacles, restauration, pourront y avoir lieu non seulement les jours de matchs mais aussi pendant toute la semaine. Il est à noter que ce parvis sera situé au dessus de deux niveaux de parkings. Des rampes d'accès en pente douce permettront, à partir du niveau 0, d'accéder au parvis.

Enfin, la conception intérieure offrira, outre une protection des tribunes, un grand confort de vision et une ambiance acoustique maîtrisée et de très grande qualité.

Pour donner à ces trois éléments une unité dans l'espace, le toit du stade couvrira en partie le mail planté, le parvis et les tribunes. Ce toit procurera d'une part confort, ombre et éclairage sur le parvis et sera d'autre part un repère lumineux.



LE MAIL PLANTÉ



LE GRAND STADE VUE DES TRIBUNES

L'aménagement global du site, quant à lui, a été conçu en cherchant à respecter autant que possible la continuité avec l'existant, avec le stade comme point central. La forme de son toit, notamment, s'inspirera de celles des collines environnantes. Par ailleurs, le stade a été imaginé comme une goutte d'eau - ce qui explique la forme ronde du parvis - qui formerait des ondes de moins en moins importantes au fur et à mesure qu'elles s'éloignent. BUFFI & ASSOCIÉS propose ainsi d'organiser l'espace selon des cercles successifs, dont les éléments auraient des hauteurs de plus en plus faibles.

Par ailleurs, l'aménagement du site a tenté de respecter au maximum les orientations des axes urbains extérieurs tout en veillant à atténuer la coupure créée par la Rocade Est (amélioration de l'accessibilité de Meyzieu). C'est également pour respecter cette volonté que les accès des véhicules aux parkings suivront un axe Nord-Sud qui longera la Rocade Est.

Le projet a également été conçu pour permettre une « continuité » végétale, le site étant situé entre deux zones à forte valeur environnementale (voir partie 4). Ainsi le mail planté disposera-t-il d'un nombre important de plantations. Dans le même esprit, la forêt située au sud du site sera conservée.



Document de travail

OL LAND VU
DU SUD OUEST

1. 4 Le calendrier du projet

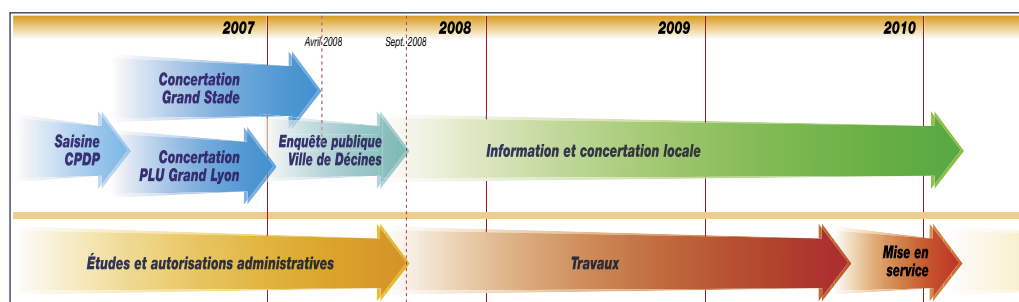
Le projet OL LAND est organisé pour que tout concoure à ce que le Grand Stade ainsi que le centre d'entraînement, le centre de loisirs et les hôtels soient opérationnels pour la saison 2010 / 2011. Dans ce contexte, les trois années à venir s'organiseront autour de deux grandes périodes :

- Du second semestre 2007 au second semestre 2008 : poursuite des études relatives à la conception du projet et à l'aménagement global du site (y compris les opérations d'accompagnement en matière d'accessibilité), déroulement des différentes étapes de dialogue avec les acteurs concernés – en particulier la concertation mise en place par l'Olympique Lyonnais – et démarches d'obtention des autorisations administratives nécessaires.
- A partir de fin 2008 : Réalisation des travaux tant pour le site que pour les opérations d'accompagnement.

Les procédures applicables au projet

En tant que projet d'aménagement majeur, OL LAND s'inscrit dans un ensemble de procédures qui comportent notamment les éléments suivants :

- Une saisine de la Commission Nationale de Débat Public en mai 2007 ;
- Une concertation au titre du Plan Local d'Urbanisme à l'automne 2007, menée par le Grand Lyon ;
- Une enquête publique mise en œuvre par la Ville de Décines au début de l'année 2008 ;
- L'obtention des autorisations au titre de la Loi sur l'Eau et des permis de construire pour le stade et les parkings, à la fin du premier trimestre 2008.



LE CALENDRIER DU PROJET

1.5 Le coût et le financement

Au stade actuel des études et de la concertation, les estimations budgétaires conduisent à une première approche du coût global du projet qui devrait être compris entre 350 et 450 M€ pour la globalité des 50 ha. (terrains, stade, parvis et parkings, voiries, centre d'entraînement, centre de loisirs et hôtels).

Cet investissement sera réparti selon les différents éléments de programme entre l'Olympique Lyonnais et différents investisseurs privés.

Concernant les financements à la charge de l'Olympique Lyonnais, il sera notamment fait appel :

- Aux fonds propres du groupe ;
- Aux ressources disponibles suite à l'introduction en bourse de l'Olympique Lyonnais ;
- Au recours à l'emprunt ;
- Au naming.

Qu'est-ce que le "naming" ?

Le naming consiste à faire appel à un partenaire extérieur qui, en échange d'un apport financier important, voit son nom (« name ») directement associé au projet de stade. Parmi les exemples les plus connus de naming dans le domaine sportif, on peut citer l'Allianz Arena de Munich (du nom de la société d'assurances Allianz) et l'Emirates Stadium d'Arsenal (la compagnie aérienne Emirates est le principal partenaire du club). L'Olympique Lyonnais est déjà aujourd'hui en contact avec des partenaires potentiels.



EMIRATES STADIUM D'ARSENAL

A côté des éléments pris en charge par l'Olympique Lyonnais et les partenaires privés (hôtels, centre de loisirs, etc.), des opérations d'accompagnement concernant l'accessibilité seront notamment financées par les différents maîtres d'ouvrage publics concernés : SYTRAL pour les aménagements de transport en commun, Conseil Général, Grand Lyon et Etat pour les différents aménagements routiers.

Un tel schéma de financement entre acteurs privés et publics n'est pas spécifique au projet OL LAND. Il est en effet habituel que des maîtres d'ouvrage publics contribuent au financement d'opérations d'aménagement de leur territoire afin de faciliter l'implantation de projets d'aménagement qui s'incluent dans un projet global d'agglomération. De plus, certaines opérations étaient déjà prévues avant le choix du site de Décines pour l'implantation d'OL LAND.

Dans ce contexte, le projet de l'Olympique Lyonnais pourra jouer un rôle d'accélérateur dans un schéma d'aménagement global de l'Est Lyonnais.

1.6 La concertation sur le projet

Une volonté de dialogue et de transparence

L'Olympique Lyonnais souhaite que son implantation soit l'occasion d'un véritable dialogue entre les différents acteurs concernés, et notamment la population. Pour être une réussite, le projet OL LAND doit en effet être celui de l'agglomération sur laquelle il s'implante autant que le projet de l'Olympique Lyonnais.

Au-delà des procédures réglementaires, l'Olympique Lyonnais a instauré ou participé depuis plusieurs mois à différents moments de dialogue : réunions de présentation du projet en Préfecture auprès des communes concernées (Grand Lyon, Commission des Partenaires, conseil municipal de Décines) ou encore auprès de l'UCAD (Union des Commerçants et Artisans de Décines) le 1^{er} mars 2007. 15 associations (de riverains, de protection de l'environnement etc.) ont également été rencontrées entre août et octobre 2007.

4 groupes de travail sous l'égide de la Préfecture

4 groupes de travail ont été mis en place par la Préfecture du Rhône en mars 2007 (accessibilité, environnement, urbanisme et sécurité) avec les différents partenaires publics concernés dont les communes. Ces groupes se sont réunis à plusieurs reprises depuis cette date.

L'Olympique Lyonnais a déposé le 9 mai 2007 un dossier auprès de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), instance indépendante qui peut décider de l'organisation de débats publics sur les grands projets d'aménagements, d'infrastructures et d'équipements (www.debatpublic.fr).

Le 7 juin 2007, la CNDP s'est prononcée en recommandant à l'Olympique Lyonnais de "mener une concertation qui aura pour but de permettre à la population de s'exprimer (notamment à l'occasion de réunions publiques)".

C'est sur la base de cette recommandation, parfaitement en phase avec la volonté de l'Olympique Lyonnais d'échanges constructifs avec la population, que ce dernier a mis en place une concertation locale à l'automne 2007. Celle-ci est articulée avec la concertation sur le Plan Local d'Urbanisme organisée par le Grand Lyon et doit permettre, à travers un dialogue que l'Olympique Lyonnais souhaite aussi riche que possible, de préparer les phases réglementaires et de concertation suivantes et notamment les différentes enquêtes publiques.



LA RÉUNION DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION DU 24 SEPTEMBRE 2007

Les modalités pratiques de la concertation

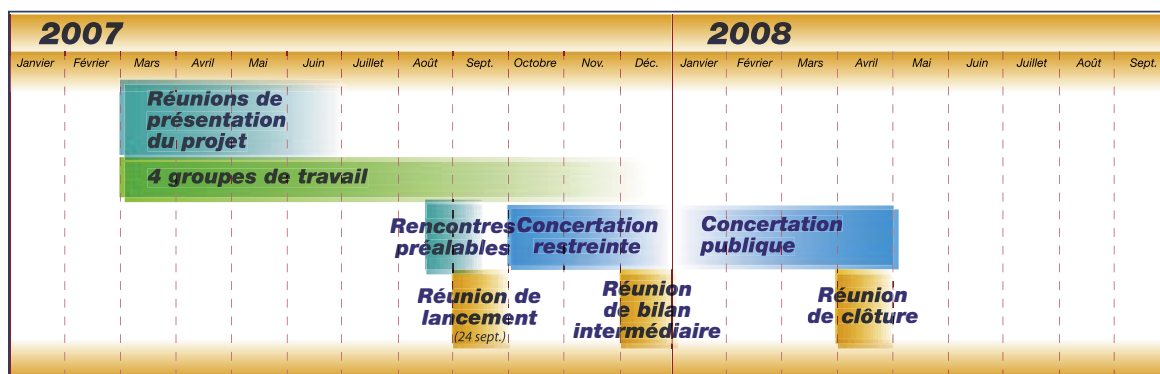
Une réunion publique, qui marque officiellement le début de la concertation sur le projet OL Land, a été organisée le 24 septembre 2007 à Décines.

À l'issue de cette réunion de lancement, l'Olympique Lyonnais a mis en œuvre son dispositif de concertation selon les modalités suivantes :

- Une phase de concertation restreinte (octobre à décembre 2007) : afin de ne pas créer de confusion avec la concertation PLU du Grand Lyon, l'Olympique Lyonnais a organisé des rencontres bilatérales avec les acteurs concernés (collectivités, acteurs socio-économiques, associations) au fur et à mesure de l'avancement des études. Ces rencontres permettent aux acteurs d'être informés sur l'évolution du projet et de faire part de leurs réactions et avis ;
- Une réunion publique de bilan intermédiaire : elle sera organisée par l'Olympique Lyonnais le 14 janvier 2008. Le contenu des échanges avec les acteurs y sera présenté et certains d'entre eux prendront la parole pour faire part de leur point de vue. À cette occasion, la concertation sera élargie au grand public ;
- Cette concertation avec le public se déroulera de janvier 2008 à avril 2008. Le public sera invité à s'exprimer sur le projet sous forme de contributions écrites qui seront mises en ligne sur le site olweb.fr. Les rencontres avec les acteurs se poursuivront selon les mêmes modalités que pendant la concertation restreinte ;
- Une réunion publique de clôture de la concertation sera organisée en avril 2008. Cette dernière sera l'occasion de faire le bilan des échanges avec les acteurs et le public et de présenter le projet OL Land dans sa version finale.

Parallèlement à cette concertation, l'Olympique Lyonnais publiera, à trois reprises (réunion de lancement, réunion de bilan intermédiaire et réunion de clôture) une lettre d'information sur le projet.

Un site web dédié au projet sera également mis en place.



Partie 2

L'ACCES AU SITE

Partie 2

2.1 Un principe directeur : favoriser les transports collectifs
P17

2.2 la voiture : parkings... et parkings relais
P18

2.3 Les transports en commun : tramway et navettes de bus
P19

2.4 Les piétons et les vélos : des accès spécifiques
P20

2.5 Les projets d'infrastructures et de transports en commun dans l'Est Lyonnais
P22

2.1 Un principe directeur : favoriser les transports collectifs

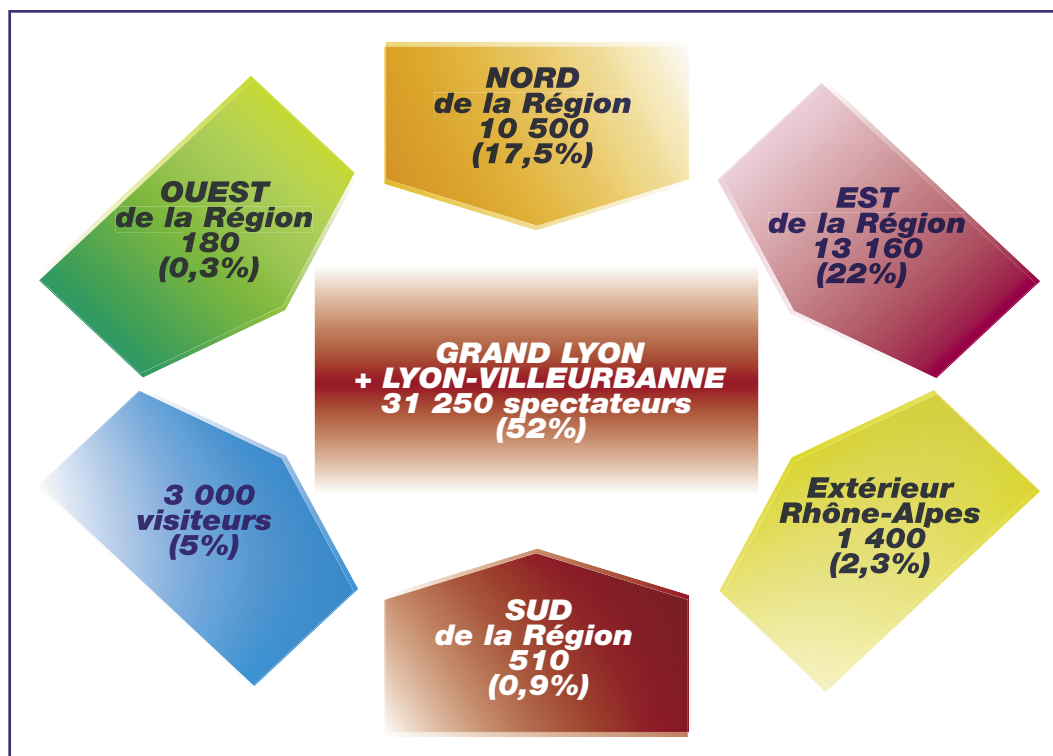
Depuis le début de l'année 2007, l'accessibilité du site est un des sujets majeurs étudiés par l'Olympique Lyonnais et ses partenaires. L'accessibilité est notamment le thème d'un des 4 groupes de travail mis en place par la Préfecture du Rhône en mars 2007. Depuis cette date, le groupe de travail ACCESSIBILITÉ, qui regroupe, outre l'Olympique Lyonnais, des représentants de l'Etat (DRIRE, Equipement, CRS), du Grand Lyon, les communes de Décines, Meyzieu et Chassieu, le SYTRAL et le Conseil Général du Rhône, s'est réuni à 5 reprises afin d'établir un diagnostic précis de la situation et envisager les solutions possibles.

Un scénario d'accessibilité s'intégrant dans le schéma global d'aménagement de l'Est Lyonnais a donc été progressivement élaboré par les membres du groupe de travail, accompagné de bureaux d'études spécialisés (TRANSITEC, etc.). Ces derniers se sont appuyés sur le scénario le plus défavorable, à savoir un match à guichets fermés (donc avec 60 000 spectateurs) se déroulant un mardi soir à 20h45.

Phase 1 : Analyse de l'existant.

En se basant uniquement sur les équipements et services actuellement disponibles ou prévus à l'horizon 2010, l'analyse des déplacements a permis de répartir l'utilisation prévisible des différents modes de transport par les spectateurs, comme suit :

- 3 000 spectateurs seraient des supporters de l'équipe adverse et arriveraient en cars, pour lesquels ils disposeraient de places de parking sur le site ;
- Sur les 57 000 spectateurs restant, leurs modes de déplacements seraient :
 - La voiture particulière à 82 %, soit 46 300 personnes ;
 - Les transports en commun du SYTRAL pour 15 % soit 9 000 personnes ;
 - Les modes doux (à pied ou à vélo) pour 3 % soit 1 700 personnes.



I L'ORIGINE GÉOGRAPHIQUE DES 60 000 SPECTATEURS

Phase 2 :

Au regard de ce constat, l'Olympique Lyonnais et ses partenaires ont eu la ferme volonté de limiter la part des spectateurs qui arriveraient en voiture sur le site du Grand Stade, tant pour des raisons de sécurité et de nuisances, que pour des raisons liées à l'environnement. Sur la base de cette orientation, il a été décidé de travailler à un scénario qui privilégierait au maximum l'accès des spectateurs au stade par les transports en commun. Les principes de ce scénario sont présentés ci-après.

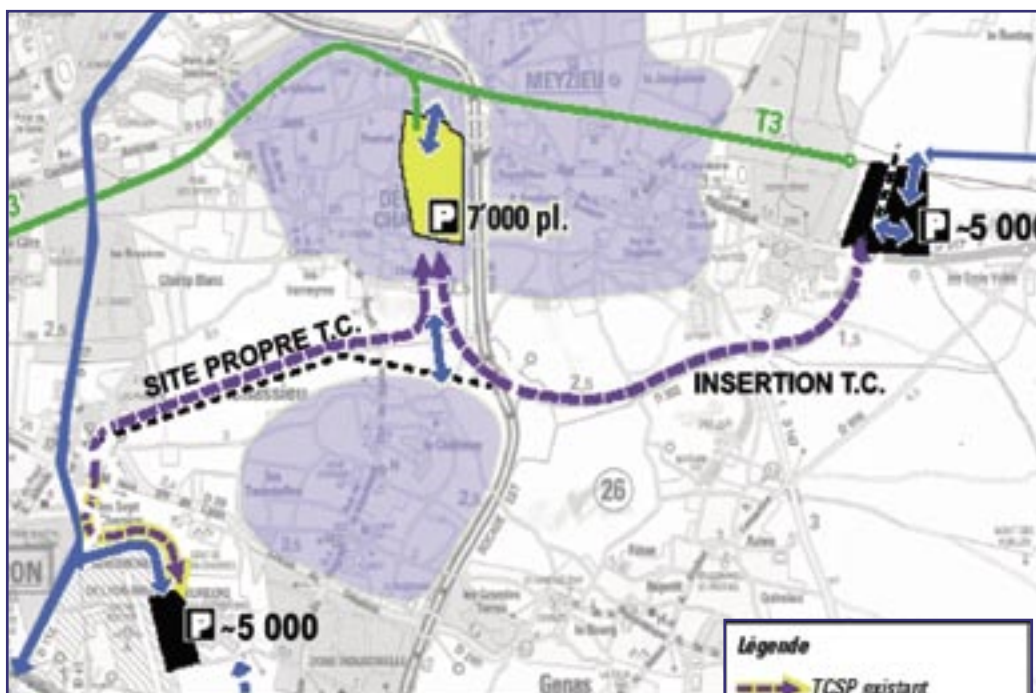
2.2 L'accès en voiture : parkings... et parkings-relais

Le nombre total de places de parkings nécessaires pour les personnes accédant en voiture particulière a été estimé à 17 000 (à raison de 2 à 3 personnes par voiture). Il a été décidé que le site d'OL LAND disposerait d'un parking offrant une capacité totale de 7 000 places (contre plus de 10 000 envisagées à certains moments), places qui seront réservées à des porteurs d'abonnement. Il restait donc à disposer d'environ 10 000 places « maîtrisées » en dehors du site pour éviter le stationnement sauvage dans les communes voisines.

Après études de différentes possibilités, le scénario retenu est de proposer deux parkings supplémentaires les soirs de matchs, reliés au stade par des navettes de transports en commun :

- Un parking de 5 000 à 6 000 places situé à Meyzieu, permettant l'accueil de près de 15 000 personnes : (2,8 personnes par voiture) : celui-ci serait relié au site OL LAND d'une part par la liaison tramway LEA, dont la fréquence serait renforcée, d'autre part par des navettes de bus à grande capacité (bus articulés), qui seraient mises en place les soirs de matchs et qui circuleraient en site propre ;
- Un second parking d'environ 5 000 places situé à Eurexpo, permettant le transfert d'environ 14 000 personnes grâce à des navettes de bus articulés mises en place pour l'occasion et circulant, là aussi, en site propre bus.

Ce dispositif serait accompagné de la réalisation d'un certain nombre de travaux d'aménagement, notamment routiers, afin d'assurer une certaine fluidité de la circulation et une régularité des temps d'accès – voir point 2.5.



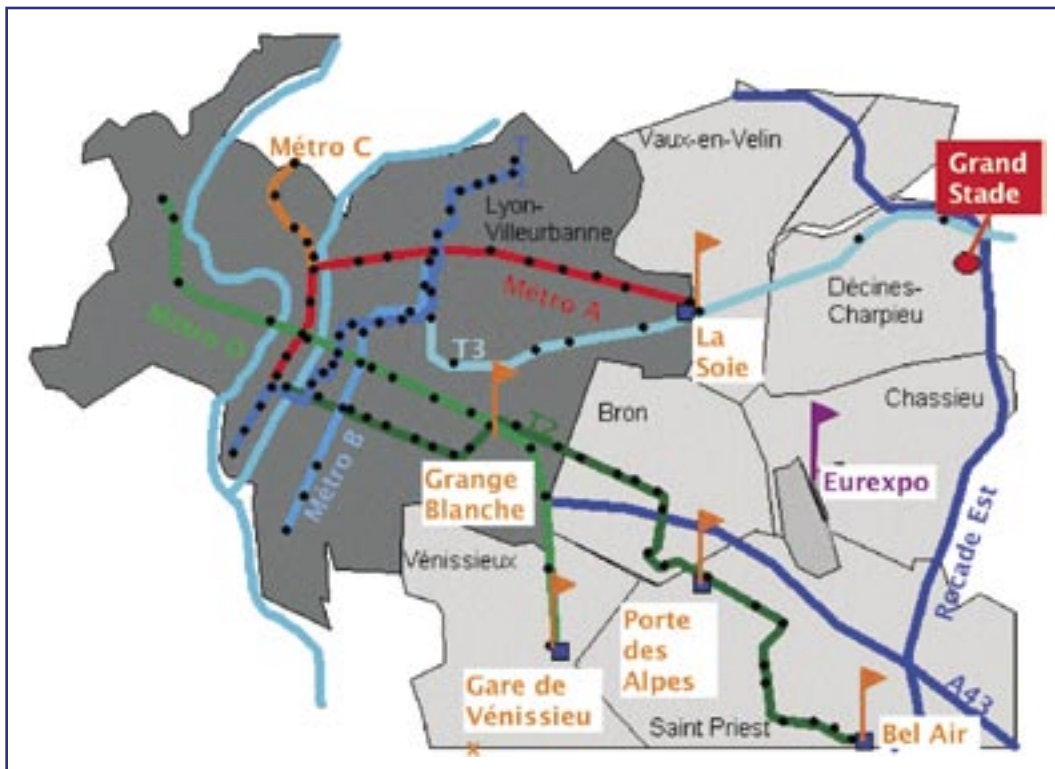
LE SCÉNARIO D'ACCESSIBILITÉ DU PROJET



2.3 Les transports en commun : tramway et navettes de bus

Afin de permettre l'accès des 9 000 personnes se rendant au stade par les transports en commun et de celles empruntant les navettes en provenance des deux parkings cités plus haut, le SYTRAL (syndicat des transports en commun de l'agglomération lyonnaise) a étudié les services à mettre en place :

- Le tramway T3 (ligne Part Dieu – Meyzieu avec un arrêt dans une nouvelle station au Grand Large pour le stade) verrait sa fréquence renforcée les soirs de match pour disposer d'un tramway toutes les 1,5 à 2 minutes (contre 7,5 minutes aujourd'hui) entre 18h00 et 20h00 ;
- Des navettes de bus seraient mises en place à partir de 3 lieux de l'Est de l'agglomération : Eurexpo, Carré de Soie et/ou Grange-Blanche, parking-relais Meyzieu, offrant une capacité totale comprise entre 40 000 et 45 000 personnes. Ces parkings relais pourraient également être utilisés lors de grandes manifestations à Eurexpo.



LES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN DISPONIBLES LES SOIRS DE MATCH





2.4 Les piétons et les vélos : des accès spécifiques

Les 1 700 spectateurs se rendant au stade en modes « doux » disposeront de deux accès :

- Un accès au Nord, directement sur le mail planté qui déboucherait sur l'avenue Jean Jaurès ;
- Un accès à l'Est par l'intermédiaire d'une nouvelle passerelle construite au dessus de la rocade Est en provenance de Décines/Meysieu. Cette passerelle servira également de voie d'accès pour les pompiers.

L'accès des cyclistes sera notamment rendu possible grâce à la piste cyclable qui longe la ligne de tramway LEA. Par ailleurs, d'autres mesures favorisant les accès vélos et piétons pourront être étudiées, en partenariat avec les acteurs concernés, comme la mise en place d'un service de locations de vélos, la création de cheminements piétons supplémentaires, etc. Un stationnement couvert, dédié aux deux roues (vélos et deux roues motorisés) sera aménagé sur le site.

Faut-il craindre une augmentation de la circulation et du stationnement dans Décines et Meyzieu ?

La gestion de la circulation et des accès aux sites est prévue pour dissuader les véhicules de circuler dans les quartiers situés à proximité du site. Pour cela, un certain nombre de mesures seront envisagées sur la base des études que le groupe de travail ACCESSIBILITÉ a engagées sur la question. Ces dernières font notamment ressortir que certains quartiers des communes voisines pourraient effectivement être sujets à un stationnement non maîtrisé les soirs d'affluence si des mesures préventives et éventuellement coercitives ne sont pas mises en œuvre.

Des exemples de grands équipements sportifs et de loisirs générant le même type de risques, comme le Stade de France à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), montrent que de telles mesures sont efficaces pour limiter la circulation et le stationnement non maîtrisé. C'est d'ailleurs pour répondre notamment à ces exigences que le projet prévoit la mise en place de parkings relais à Meyzieu et Eurexpo. De plus, des mesures de police seront également définies dans le cadre du groupe de travail SÉCURITÉ mis en place par le Préfet du Rhône.

Au total, les solutions de transports en commun LEA et bus, liées avec les possibilités de stationnement des deux parkings de Meyzieu et Eurexpo, offriraient la possibilité de transporter plus de 40 000 personnes (9 000 accédant directement en transports en commun et plus de 30 000 à partir des parkings relais), ce qui porterait la part du transport collectif à 70 % contre 15 % selon les études initiales (exposées précédemment).

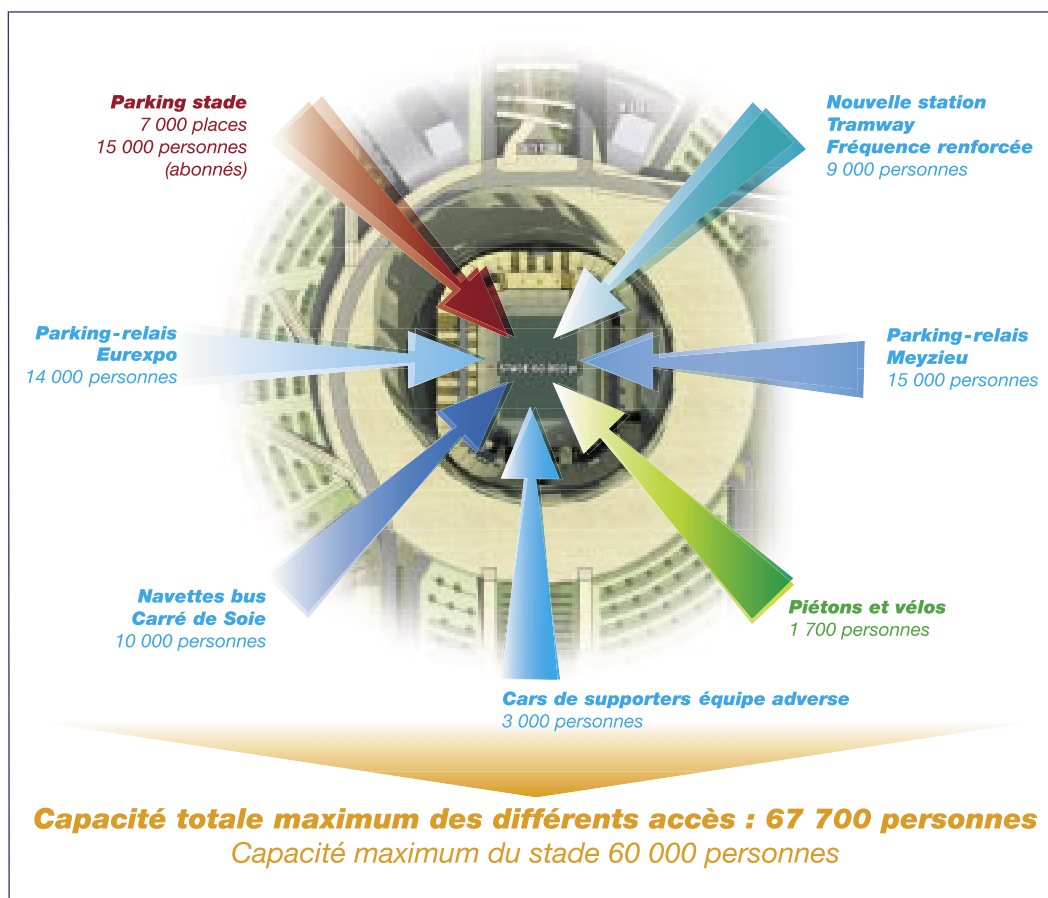
Une nouvelle organisation des transports en commun dans l'Est de l'agglomération

Les mesures proposées pour gérer l'afflux de spectateurs sur le site du projet OL LAND représentent également une opportunité pour repenser l'organisation des déplacements sur la zone.

Par exemple, les 7 000 places de parking situées sur le site peuvent également servir de parking-relais dans le cas de manifestations très importantes à Eurexpo, qui pourraient alors voir un système de navettes identique à celui prévu pour OL LAND mis en place en sens inverse.

Autre exemple :

le parking-relais de Meyzieu représente une opportunité pour la desserte de la zone industrielle et devrait avoir une influence positive sur la fréquentation quotidienne du tramway, en proposant une nouvelle possibilité de parking-relais pour les habitants de l'Est de l'agglomération et des territoires voisins.



I SCHEMA RECAPITULATIF DU SCENARIO D'ACCESSIBILITE

Légende :

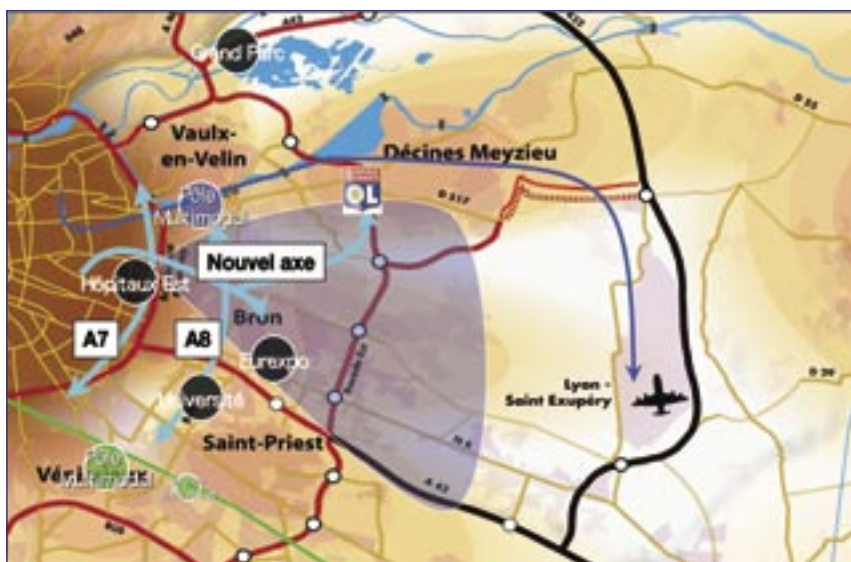
- Accès voiture
- Accès Transports en Commun
- Accès piétons et vélo

2.5 Les projets d'infrastructures et de transports en commun dans l'Est Lyonnais

A côté des différents éléments propres à l'aménagement du site, un certain nombre d'autres opérations s'inscrivant dans le schéma global d'aménagement de l'Est Lyonnais seront conduites par des acteurs publics, accélérant ainsi le développement des transports et des accès.

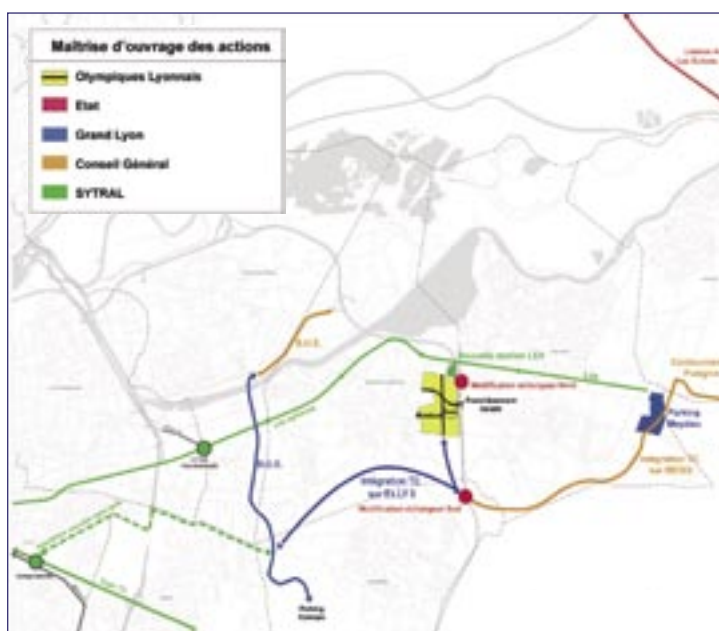
Ces opérations étaient pour la plupart déjà programmées indépendamment du projet OL LAND. Elles visent à développer un réseau d'infrastructures et de transports en commun à la hauteur des ambitions démographiques et urbaines du territoire. Il s'agit :

- De la réalisation de la liaison A 46 – A 432 (Les Echets – La Boisse, maîtrise d'ouvrage Etat) ;
- De l'aménagement routier du Boulevard Urbain Est, sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon et du Conseil Général ;
- Le développement des réseaux de transports en commun (optimisation de LEA et création d'une nouvelle station par le SYTRAL) et l'aménagement d'un parking-relais à Meyzieu ;
- Le réaménagement de l'échangeur Rocade Est / RD 302 / Ex-LY6 (maîtrise d'ouvrage Etat) ;
- Les aménagements routiers de la liaison 7 Chemins - Rocade Est (ex-LY 6 - maître d'ouvrage Grand Lyon) et la requalification de la RD 517 au droit du site (maître d'ouvrage Conseil Général) ;
- La mise en place de différents réseaux pour la gestion du site : alimentation en eau et évacuation des eaux usées, alimentation électrique et gaz, réseaux de télécommunications.



UN RÉSEAU À LA HAUTEUR
DES AMBITIONS DU TERRITOIRE

LES PROJETS
D'INFRASTRUCTURES ET DE
TRANSPORTS EN COMMUN



Partie 3

CE QU'APPORTE LE PROJET OL LAND AU TERRITOIRE

3.1 Un projet majeur
pour l'attractivité
de l'agglomération
lyonnaise
P24

3.2 Un équipement
de dimension
européenne
P24

3.3 Un projet
cohérent avec le
développement
de l'agglomération
P25

3.4 Un projet
accompagné
par différents
partenaires
P26

3.5 Des retombées
économiques
P27

Partie 3

3.1 Un projet majeur pour l'attractivité de l'Agglomération Lyonnaise

Carrefour historique de communication sur l'axe Saône-Rhône d'une part et sur les itinéraires de franchissement alpins d'autre part, l'agglomération lyonnaise se positionne en Europe au niveau des métropoles telles que Birmingham, Stuttgart ou Turin (mais encore derrière Barcelone, Milan ou Manchester).

Quelques chiffres-clés du territoire du Grand Lyon

- 1,7 millions d'habitants ;
- 750 000 emplois ;
- 122 000 étudiants et 10 000 chercheurs ;
- Un PIB de 52 Md€ (équivalent à celui d'Anvers) soit 30 000 €/habitant (moyenne européenne : 22 300 €/habitant) ;
- Un taux de chômage de 8,8 %.

Cette position repose notamment sur ce que l'on appelle les fonctions métropolitaines (aménagement et équipements urbains majeurs, événements et lieux culturels phares, grandes équipes sportives, centres de recherche, organismes internationaux centres de décisions économiques, etc.) très présent à Lyon. Mais pour progresser dans la hiérarchie des villes européennes, l'Agglomération Lyonnaise doit jouer un rôle de locomotive économique et notamment développer l'offre de grands équipements dans les multiples domaines que sont la culture, les spectacles, les loisirs et le sport, ainsi que les activités industrielles ou tertiaires.

Cette dynamique doit également être équitable et contribuer à plus de bien être pour tous. Elle doit donc impérativement intégrer le souci de la qualité urbaine et de la prise en compte de l'environnement. Elle ne peut donc se concevoir que dans son rapport étroit avec le territoire, les habitants, les espaces de vie et les ressources naturelles de l'agglomération.

Le projet du Grand Stade s'inscrit en cohérence totale avec ces objectifs : accueillir des événements majeurs à l'échelle européenne et mondiale et favoriser un développement territorial équilibré de l'agglomération.

3.2 Un équipement de dimension européenne

L'attractivité de l'agglomération nécessite des manifestations tangibles et visibles de son dynamisme, susceptibles de conforter son image auprès de celles et ceux qui s'intéressent à elle. A ce titre, la réussite sportive de l'Olympique Lyonnais (premier club préféré des Français devant l'OM et le PSG selon un sondage IPSOS de janvier 2006) a, en quelques années, largement contribué à renforcer la notoriété de Lyon. Celle-ci s'est considérablement accrue, à l'étranger par exemple, grâce au parcours sportif de son club de football, notamment en Champions League, et à sa participation à la Peace Cup. Une des preuves de cet engouement se manifeste dans la fréquentation de l'OL Store, dont la clientèle s'est largement internationalisée depuis quelques années.

Le projet OL LAND pourra donc demain contribuer à renforcer l'image de dynamisme et d'attractivité de l'Agglomération Lyonnaise en lui apportant une dimension supplémentaire liée à la présence d'un pôle de loisirs et de divertissement sportif majeur et surtout unique en France et en Europe (à l'instar du Copenhagen Park ou du Lausanne Center Sport). Cette attractivité supplémentaire constituera un véritable accélérateur d'investissements qui viendra renforcer le dynamisme économique de l'agglomération.

A l'inverse, attendre quelques années avant de réaliser un tel projet le rendrait probablement moins novateur : en effet, d'autres agglomérations, françaises ou de pays voisins, ont pour ambition de réaliser de grands stades modernes (Lille, Marseille). Si de tels projets devaient être réalisés avant celui de l'Olympique Lyonnais, le caractère innovant d'OL LAND serait nettement moins important et l'attractivité de l'agglomération également.

3.3 Un projet cohérent avec le développement de l'agglomération

Le projet du Grand Stade s'inscrit dans la politique voulue par le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (SDAL) de 1992 qui mentionnait la nécessité de création d'un grand équipement sportif de rayonnement national, voire européen, qui participerait au rayonnement de la métropole lyonnaise. De plus, le site du projet Grand Stade, au Grand Montout, sur le territoire de la commune de Décines, est l'un des ensembles clés du développement urbain de l'Est Lyonnais car il constitue l'un des « sites stratégiques de développement » de l'Agglomération Lyonnaise qui avaient été identifiés au Schéma Directeur. Ce site n'avait jusqu'alors jamais trouvé un support de développement qui justifiait son urbanisation.

Une opportunité pour un territoire en développement

Situé à la frontière des communes de Décines et de Meyzieu, le site du Grand Montout appartient plus largement au territoire des franges de la Rocade Est (Moulin d'Amont, Peyssillieu et Mathiolan). Ce vaste territoire s'est développé avec des logiques parfois très disparates de part et d'autre de cette Rocade.

C'est aujourd'hui un ensemble urbain très hétérogène et mixte (tissus pavillonnaires, activités commerciales, équipements publics communaux – lycée, collège - ou d'agglomération - Établissement pour Mineurs du Rhône -) qui souffre d'une absence d'harmonisation urbaine, tant sur le plan de l'organisation spatiale que sur un aspect purement architectural.

De plus, la présence de la Rocade Est introduit une coupure physique forte entre les communes de Décines et de Meyzieu, coupure à peine atténuée par les trois liaisons routières existantes.

Aujourd'hui, dans la continuité de l'arrivée du tramway LEA, de la station Décines-Grand Large et de l'établissement pour mineurs du Rhône, des projets publics importants (projet urbain du quartier du Mathiolan à Meyzieu, projet de restructuration du lycée Charly Chaplin à Décines-Charpieu, etc.) amorcent la transformation de ce territoire, au sein duquel l'implantation du Grand Stade va devenir un levier majeur de valorisation.

Ce projet s'inscrit par ailleurs dans le projet de territoire du Corridor Urbain de LEA et participe, au même titre que les projets du Carré de Soie ou le regroupement des cliniques de la Mutualité du Rhône sur le site Aventis, à la « mise en cohérence » des territoires de Décines-Charpieu et de Meyzieu.

La poursuite de cet objectif s'appuiera notamment :

- Au nord, sur la restructuration urbaine de l'axe Jean-Jaurès – République pour participer à la mise en valeur de l'axe d'entrée de ville de Décines et de Meyzieu ;
- Au sud, sur la valorisation de l'axe Marceau / Rambion, en prenant en compte sa situation en lisière du V-vert ;
- Au centre, sur le renforcement des relations entre les territoires du Grand Montout et de Peyssilieu, avec la réalisation d'un nouveau franchissement intermédiaire piéton sur la Rocade Est.

Cette position « centrale » du projet dans le grand Est, et plus précisément pour Rhône Amont, est de nature à rééquilibrer, à l'échelle de l'agglomération, l'attractivité des territoires en dotant ce secteur d'un équipement à dimension métropolitaine.

3.4 Un projet accompagné par différents partenaires

Le projet OL LAND n'est pas seulement un projet d'équipement sportif, de pôle de loisirs et de divertissement : c'est également un projet d'aménagement majeur pour l'agglomération lyonnaise qui participe de manière très forte à la vie économique et sociale du territoire sur lequel il va s'implanter. Le projet implique également de répondre à certaines questions en matière d'accessibilité, d'aménagements connexes, de développement économique, de protection et de valorisation de l'environnement, etc.

Pour ce faire, et depuis les premières réflexions sur le projet, l'Olympique Lyonnais travaille en partenariat étroit avec les différents acteurs concernés.

Ainsi, différentes instances de conduite du projet ont été mises en place afin d'en assurer un portage partenarial dans un esprit de bonne « gouvernance » entre acteurs publics et privés :

- La commission des partenaires : elle réunit les représentants de l'Olympique Lyonnais et les différents partenaires publics et institutionnels concernés : Grand Lyon, communes (Lyon, Décines, Bron, Meyzieu, Chassieu et Saint-Priest), Etat, Conseil Général du Rhône, Chambre de Commerce et d'Industrie. Elle se réunit périodiquement et est le lieu des décisions relevant de chacun des partenaires ;
- La commission de suivi : c'est une émanation de la Commission des Partenaires. Elle est constituée de représentants des services des différents membres de cette dernière et permet d'en préparer les réunions ;
- Enfin, 4 groupes de travail initiés par l'Etat ont été mis en place par la Préfecture du Rhône en mars 2007. Ils visent à assurer un traitement efficace des sujets que sont l'accessibilité, la sécurité, l'environnement et l'urbanisme (urbanisme, droit des sols et urbanisme commercial).

Parallèlement au travail de ces différentes instances, les représentants des partenaires se sont engagés à contacter les autres acteurs concernés, au premier rang desquels les associations (de riverains, de protection de l'environnement, etc.) et les acteurs économiques (groupements commerçants, etc.). Ces échanges, aujourd'hui engagés, se poursuivront et se développeront au fur et à mesure de l'avancement du projet.

3.5 Des retombées économiques

Les effets liés aux travaux

Le projet OL LAND générera des effets positifs de différentes natures sur le plan économique.

Les premiers chronologiquement seront les retombées économiques liées aux travaux du projet. La construction du Grand Stade et des différents éléments constitutifs d'OL LAND devraient en effet nécessiter pendant toute la durée du chantier l'équivalent de 800 à 1 000 emplois (en équivalent temps plein) dans le secteur du bâtiment et des travaux publics. Ces emplois toucheraient tous les types de qualification et tous les secteurs liés au BTP.

A cet égard, le projet pourrait nécessiter la mise en place d'actions spécifiques, en partenariat avec les acteurs de la filière bâtiment-travaux publics (Chambre des Métiers, CCI, organismes de formation, établissements scolaires de l'agglomération, etc.) en particulier pour les personnes éloignées de l'emploi. Ces actions, à l'instar des dispositions mises en place sur l'opération « Carré de Soie », permettraient ainsi aux entreprises qui effectueront ces travaux à compter de fin 2008 de trouver sur place les personnels nécessaires à la réalisation du projet.

De plus, l'hôtellerie, la restauration, les commerces de la zone bénéficieront de la présence des différents corps de métier pendant le chantier.

Le projet Carré de soie, un levier pour l'emploi et l'insertion

En 2006, la commune de Vaux-en-Velin a souhaité profiter du projet d'aménagement « Carré de Soie » pour mettre en place des mesures susceptibles de dynamiser l'emploi et l'insertion sur son territoire. Une Charte d'Engagement a donc été signée par les entreprises effectuant les travaux. Ces dernières, en collaboration avec l'organisme FACE Grand Lyon, ont engagé des démarches visant à identifier des personnes le plus en amont possible du projet et à les former afin de leur permettre d'intégrer les entreprises qui s'installeront dans ce nouveau quartier à partir de 2009. Ce dispositif s'appuie notamment sur un système de préparation des candidats et de tutorat mis en place dans les entreprises concernées.

Les retombées sur l'économie de l'agglomération

Une fois le projet réalisé, il aura des effets positifs sur les activités locales, même si le montant de ces dernières est difficile à estimer à ce stade.

A titre d'information, une étude réalisée par l'Ecole de Management de Lyon en janvier 2007 a permis de mesurer les effets de la présence du stade de Gerland sur l'économie locale, pour une fréquentation directe du stade de près d'1 million de spectateurs pendant la saison 2005/2006.

Ces effets ont été estimés à près de 30 M€, dont près de 10 M€ de retombées directes durant la saison 2005/2006, ces dernières se répartissant entre des dépenses de buvettes, bars et restaurants (4 M€), des dépenses d'hôtellerie (1 M€) et des dépenses de transport (5 M€). Ces estimations sont confirmées par une enquête menée auprès des bars lyonnais diffusant les matchs de l'Olympique Lyonnais : 82 % de ces établissements constatent une hausse de leur fréquentation les soirs de matchs, dont un doublement de la clientèle pour un bar sur deux.



Par ailleurs, l'Olympique Lyonnais est une entreprise qui a connu une forte progression de son chiffre d'affaires et de ses effectifs entre 2000 et 2006. Le chiffre d'affaires est ainsi passé de près de 60 à 214 M€ et le nombre d'emplois directs de 111 en 2000 à 231 personnes en 2006. Cette évolution s'est traduite par une augmentation des prélèvements fiscaux et sociaux, également réinjectés pour partie dans l'économie locale via les prélèvements publics.

On peut donc s'attendre à ce que le projet OL LAND permette de poursuivre cette tendance, le stade disposant d'une capacité de 50 % supérieure à celle du stade de Gerland (60 000 contre 40 500 places).

Un nombre d'emplois temporaires en nette augmentation

Aujourd'hui, les matchs se jouant au stade de Gerland nécessitent la présence de 400 à 500 stadiers, sous statut temporaire et chargés de veiller au bon déroulement du match (orientation et information du public, contrôle de la billetterie, sécurité, etc.).

Ces personnels, issus pour partie de quartiers dits difficiles, devraient voir leur nombre passer à environ 700 avec le projet de Grand Stade, du fait de l'augmentation attendue de la fréquentation.

La majorité de ces nouveaux postes devrait être recherchée auprès des populations des communes voisines de Décines, Meyzieu et Chassieu.

Dans le même esprit, les autres postes liés au déroulement des matchs (hôtesses, serveurs, personnels de vente des boutiques) aujourd'hui estimés entre 400 et 500 devraient voir leur nombre doubler.

Un autre effet attendu du projet OL LAND est celui du surcroît de retombées économiques lié à la présence d'activités autres que le stade sur le site. C'est notamment le cas du centre de loisirs, principal vecteur d'affluence à côté du stade. L'étude menée pour le compte de l'Olympique Lyonnais par le cabinet VICTORY SPORTS conclue à cet égard à une fréquentation attendue de ce dernier de 500 000 visiteurs par an.



Partie 4

LE PROJET A DECINES : ENVIRONNEMENT ET SECURITE

Partie 4

- 4. 1 La prise en compte de l'environnement naturel
P30
- 4. 2 Les nuisances sonores
P33
- 4. 3 La sécurité
P34

4. 1 La prise en compte de l'environnement naturel

La prise en compte des questions environnementales est assurée par une étude spécifique, souhaitée par l'Olympique Lyonnais et réalisée par SOBERCO (voir partie 1), portant sur l'analyse environnementale sur l'urbanisme (AEU) liée au projet. Cette dernière aborde différents aspects dont les principaux sont présentés ci-après.

Qu'est-ce que l'AEU ?

L'AEU est une démarche d'accompagnement des projets en matière d'environnement et d'énergie. Elle est proposée par l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie). Cette démarche intègre aux projets urbanistiques une analyse des différentes thématiques environnementales telles que les choix énergétiques, l'environnement climatique, la gestion des déplacements, de l'eau et des déchets, l'environnement sonore, les sites et sols pollués et la diversité biologique. Les objectifs de l'AEU sont ainsi de :

- Contribuer au respect des exigences réglementaires en matière d'environnement ;
- Faciliter l'intégration des politiques environnementales au projet ;
- Concrétiser les principes d'une qualité urbaine durable ;
- Participer à la qualité environnementale du projet.

Une grande diversité écologique du "V Vert"

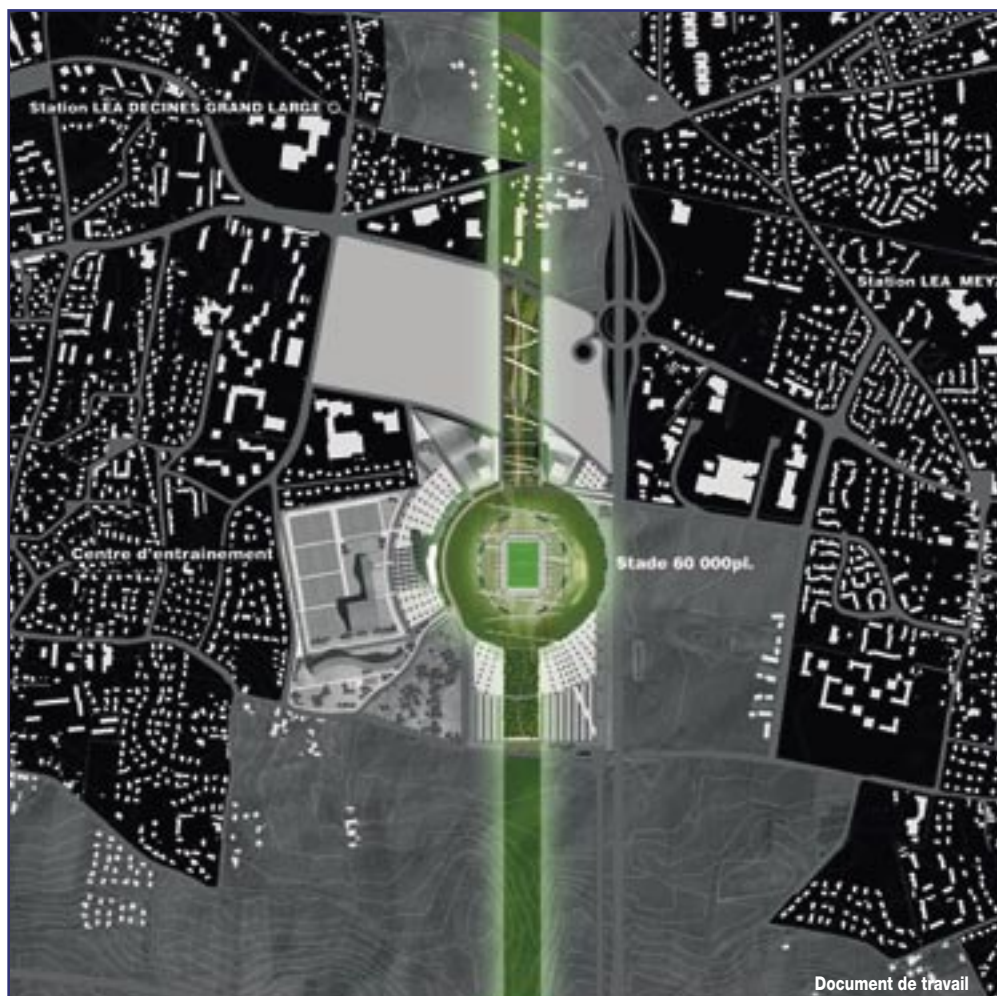
Le site d'OL LAND est situé dans une zone qui comporte certaines caractéristiques importantes du point de vue environnemental :

- Deux bassins classés en ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique) : le bassin de Miribel-Jonage et le bassin du Grand Large ;
- La branche nord du "V Vert", qui est un espace naturel sensible pour lequel la vocation agricole doit être préservée.



LE SITE DU MONTOUT DANS LA BRANCHE NORD DU "V VERT"

Le projet OL LAND veillera donc à maintenir une continuité entre la branche Nord du "V Vert" et les bassins du Grand Large et de Miribel-Jonage.



I ASSURER LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE

Pour cela, le projet s'attachera à prévoir la création :

- D'espaces refuges pour certaines espèces animales ;
- De milieux écologiques spécifiques comme des zones humides, des prairies de fauche, des boisements.

La gestion du site prendra également en compte la diversité d'espèces présentes (taille spécifique des arbres, maintien d'arbres abattus comme lieux d'habitat de certaines espèces, gestion des périodes de fauche, etc.) afin de maintenir autant que possible la diversité écologique de la trame verte urbaine qu'est la branche Nord du "V Vert". La continuité paysagère de cette dernière sera par ailleurs assurée par la présence sur le site du mail planté, orienté Nord-Sud et disposant de larges espaces verts (voir partie 1).

La gestion des eaux

Le projet est situé dans le secteur de la nappe phréatique de l'Est lyonnais. Sa réalisation, sur un site fortement perméable, devra donc veiller à préserver la qualité des eaux de cette nappe à travers différentes mesures possibles :

- La limitation de l'utilisation de produits d'entretien nocifs afin que ces derniers ne viennent polluer la nappe ;
- Un aménagement qui respectera au plus près les cycles et le chemin naturel des eaux, afin de garantir leur infiltration dans les meilleures conditions. Les aménagements intérieurs, comme par exemple les parkings, veilleront à permettre cette infiltration grâce à des sols perméables. Par ailleurs, les eaux pluviales donneront lieu à un traitement qui interdira tout rejet dans les réseaux d'assainissement, et à une réutilisation maximum, notamment dans les circuits sanitaires et pour les besoins liés à l'animation et à l'arrosage sur le site.

La gestion active de l'environnement sur le site : les déchets et l'énergie

Le fonctionnement du site OL LAND prendra tout particulièrement en compte la question de la gestion des déchets et de celle de l'énergie.

Sur le plan des déchets, le fonctionnement d'OL LAND veillera à :

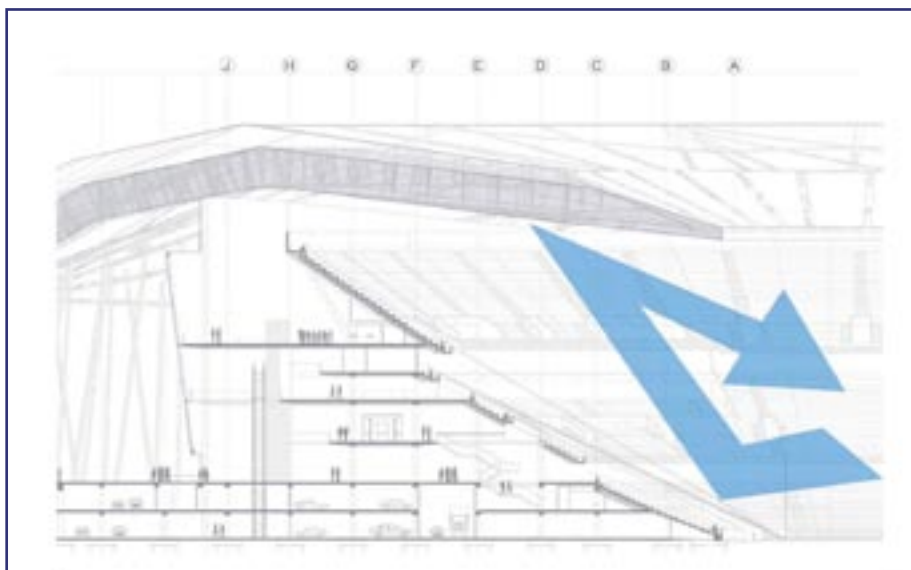
- Limiter la production à la source, en limitant par exemple les fréquences de tonte et d'entretien des espaces ;
- Optimiser la gestion en mettant en place sur le site un système de tri sélectif des déchets avec en particulier des points d'apport volontaire.

Concernant l'énergie, l'Olympique Lyonnais étudie actuellement la mise en place d'une stratégie énergétique visant d'une part à limiter la consommation d'énergie grâce à l'utilisation de technologies à fort rendement – voire à produire de l'énergie sur place à partir de panneaux photovoltaïques situés sur le toit du stade - et d'autre part à utiliser les énergies renouvelables.

4.2 Les nuisances sonores

Le site du projet est situé dans une zone bordée par deux axes routiers (le RD 517 au Nord et la Rocade Est) qui sont considérés, au titre de la réglementation, comme des axes bruyants. A cet égard, la localisation du stade pourrait constituer un écran anti-bruit partiel pour les habitations situées à l'Ouest du projet, en particulier la commune de Décines.

Mais dans le même temps, le projet doit veiller à limiter les nuisances sonores supplémentaires qui pourraient être générées par la présence des différentes activités et en particulier celles liées à la présence du public les soirs de match. Cette question se pose tout particulièrement pour les deux zones habitées situées à proximité du projet. A cet égard, le stade sera conçu de manière à ce que la plus grande partie du bruit reste à l'intérieur de l'enceinte, tant pour limiter la gêne vis-à-vis des riverains que pour l'ambiance du lieu.



I LA PLUS GRANDE PARTIE DU BRUIT RESTE À L'INTÉRIEUR DE L'ENCEINTE

Enfin, l'aménagement du site a pris en compte en amont cette exigence en installant, à proximité des zones résidentielles (Parc des Ruffinières par exemple) des éléments peu bruyants (hôtel 3*, centre d'entraînement). De plus, les bus des supporters des équipes adverses seront directement garés sous le parvis et partiront dès le match terminé, évitant ainsi de rester sur le site après la fin de la manifestation.





4.3 La sécurité

La question de la sécurité est un élément majeur dans la gestion d'un équipement comme un stade. A cet égard, il est nécessaire de préciser que le Grand Stade de l'Olympique Lyonnais devra recevoir une homologation délivrée par le Ministère de la Jeunesse et des Sports avant sa mise en service. Celle-ci sera donnée à la suite de l'avis qui sera formulé par la Commission Nationale de Sécurité des Enceintes Sportives (CNSES) et après avoir suivi une procédure très précise.

Pour ce faire, un certain nombre de dispositions sont d'ores et déjà prévues. Par exemple, la proximité de la nouvelle gare de tramway permettra de réduire le temps de présence du public sur le site par rapport à l'ancienne station. De plus, plusieurs rendez-vous réunissant les spécialistes de chaque domaine du groupe de travail SECURITE, regroupant des représentants de la préfecture du Rhône et de différents services de l'Etat (CRS Sud-Est, DDE, DRIRE, Direction Régionale de la Jeunesse et de Sports) ainsi que le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) et le Grand Lyon, ont déjà eu lieu afin de collaborer à l'élaboration de l'infrastructure pour que celle-ci réponde aux différents cahiers des charges (règles d'homologation, règlement des stades UEFA, Fédération Française de Football et Ligue de Football Professionnel).

Par ailleurs, il a d'ores et déjà été acté la mise en place d'un PSI (Plan de Sécurité Intérieur) à l'instar de ce qui a été fait sur le stade de Gerland. Ce document élaboré en concertation entre les différents intervenants tels que les Services de Sécurité de la Préfecture, l'organisateur, les services de secours ainsi que la Municipalité vise à intégrer tous les dispositifs d'organisation et de secours à mettre en place pour tous les événements organisés sur le site.

Sur le plan de la sécurité incendie, le site comportera probablement une antenne de sécurité. Par ailleurs, des contacts sont d'ores et déjà établis avec les services de la sécurité civile afin d'intégrer cette problématique en amont et en tout état de cause avant l'engagement des démarches visant à obtenir les permis de construire.

Une canalisation de gaz haute pression sur le site

Le site du projet est traversé par une canalisation de gaz à haute pression. Celle-ci, sous la responsabilité de GRTgaz et en partenariat avec les partenaires concernés (DRIRE, sécurité civile, Grand Lyon, commune) sera déviée afin d'assurer la sécurité du public et des riverains. Cette déviation sera menée selon les modalités réglementaires et donnera notamment lieu à une enquête publique.

Conclusion

LE PROJET EN CHIFFRES ET EN IMAGES

Conclusion

Le projet
en chiffres
P36

Le projet
en images
P37

En guise de conclusion à ce dossier, vous trouverez ci-après les éléments chiffrés ainsi que les principales images de synthèse permettant de mieux apprécier le caractère unique et innovant du projet OL LAND en France et en Europe.

Le projet en chiffres

Stade 5 étoiles selon les normes UEFA (maximum)

60 000 places

Terrain 105 m x 68 m

Places Grand Public : 51 000

Places Business Seat : 6 000

Places Visiteurs : 3 000

Tribunes éloignées de 15 mètres maximum par rapport au terrain (25 mètres à Gerland)

Hauteur totale : sommet de la toiture constant à 48 mètres (au dessus des tribunes) et bord variant entre 30 et 52 mètres

Jusqu'à 300 sièges réservés aux personnes à mobilité réduites

Un réceptif pour les médias conforme aux plus grands standards européens

2 écrans géants de 12 m x 6 m

Un contrôle d'accès moderne et performant

Une vidéosurveillance liée au contrôle d'accès permettant une sécurité du lieu maximum

Le projet en images



! VUE DU PARVIS



Document de travail

OL LAND VU DU SUD OUEST

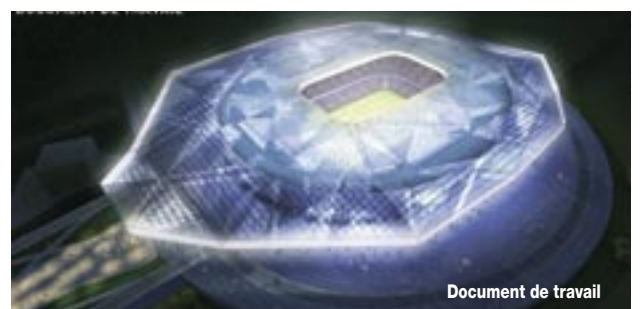


Document de travail

LE STADE VU DU MAIL PLANTÉ



Document de travail



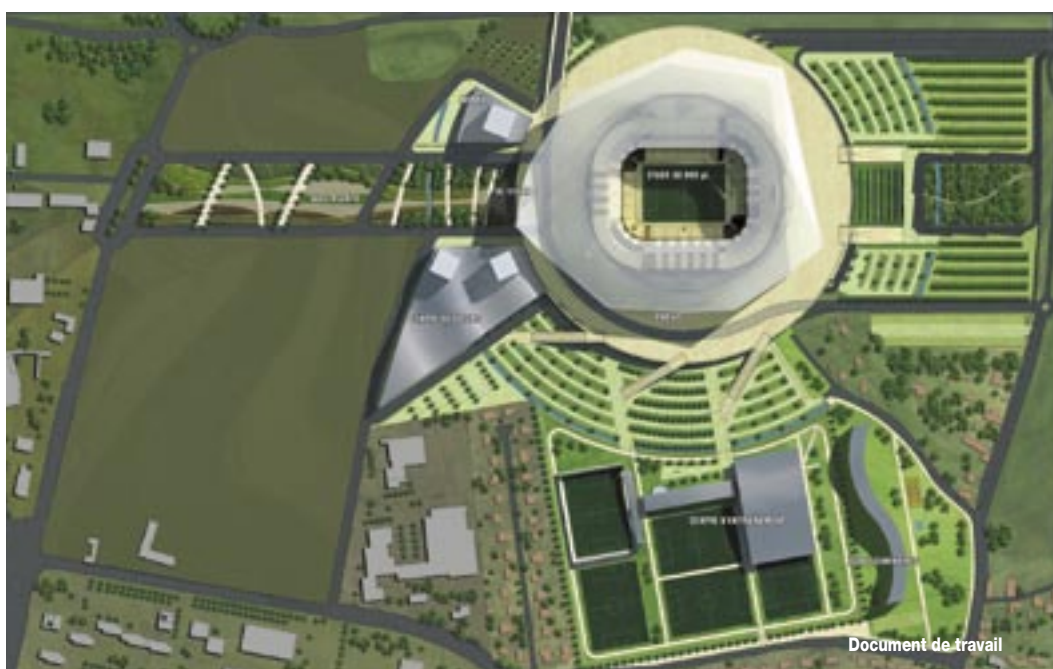
Document de travail

LE TOIT DU STADE CONSTITUERA UN REPÈRE LUMINEUX



Document de travail

LE STADE VU DES TRIBUNES



Document de travail

LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DU SITE



Document de travail

ASSURER LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE





PROJET OL LAND

DOSSIER DE PRÉSENTATION

OL GROUPE

350 avenue Jean-Jaurès

69361 LYON cedex 07

France

Tél. + 33 (0)4 26 29 67 62

Fax + 33 (0)4 26 29 69 62

www.olweb.fr - 3969 (0,34 € la minute)

Ce document est édité

par OL GROUPE

Directeur de la publication :

Patrick ILIOU

Assistance à maîtrise d'ouvrage : MENSCOM

Conception : ReCréation

Crédit photo : OL Groupe © - Grand Lyon

HOK Sport Architecture - BUFFI & ASSOCIES

Soberco Environnement