

GRAND STADE
CENTRALE ARGUMENTAIRE

« Le Grand Stade, un enjeu d'Agglomération »

- 1/** Pourquoi un nouveau grand stade pour l'agglomération lyonnaise ?
- 2/** Pourquoi le site de Décines-Charpieu ?
- 3/** Pourquoi pas Gerland ?
- 4/** Comment se finance le projet ?
- 5/** Quel est le planning du projet ?
- 6/** Comment se fait l'accès au stade ?
- 7/** Comment est pris en compte l'environnement ?
- 8/** Le centre commercial va-t-il se réaliser sur la friche ABB ?
- 9/** Quelles retombées économiques et comment favoriser la création d'emplois dans le projet grand stade ?
- 10/** Dans quelles conditions le foncier du Grand Lyon va-t-il être cédé à l'OL ?
- 11/** Y a-t-il une obligation d'une nouvelle saisine de la CNDP ?
- 12/** Que représente la candidature EURO 2016 pour l'agglomération lyonnaise ?

« Le Grand Stade, un enjeu d'Agglomération »

Faire rayonner notre agglomération

L'objectif de conforter le rôle de Métropole Européenne de référence est porté par le Grand Lyon depuis de nombreuses années et réaffirmé dans le Plan de Mandat 2008 – 2014.

Le développement d'un grand projet urbain autour d'un nouveau stade représente une réelle opportunité d'accélérer le rayonnement international de l'agglomération. L'Olympique Lyonnais constitue un vecteur hors pair de ce rayonnement à l'instar des grandes équipes qui portent l'image de leurs villes comme Barcelone, Manchester United, le Milan AC, le Bayern Munich ou le Real Madrid. Dans le TOP 50 des clubs européens, en 2008, l'Olympique Lyonnais se situe au 8ème rang au regard de ses résultats sportifs. Pourtant, dans le classement des stades européens, en fonction de capacité d'accueil, Lyon, avec le Stade de Gerland, apparaît très en retard. Il y a donc un décalage entre la puissance sportive du club et l'état de structures aptes à soutenir sa progression ; un décalage qu'il paraît aujourd'hui nécessaire de combler pour le club mais aussi pour l'agglomération lyonnaise.

Pour compter parmi des grandes métropoles européennes, Lyon doit être doté de grands équipements sportifs : d'un Grand Stade de football, d'une grande salle de basket pour l'ASVEL en Euroligue, à l'instar des autres métropoles européennes.

Cette ambition est d'ailleurs conforme à ce qu'indique le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise « Lyon 2010 » de 1992, en matière d'équipements sportifs.

Promouvoir le développement de l'Est Lyonnais

Le développement du grand projet urbain du Grand Stade améliorera l'offre des grands équipements métropolitains dans le domaine du sport et constitue un vecteur de promotion pour l'accueil de manifestations internationales.

En matière de développement territorial, le projet du Grand Stade de l'Olympique Lyonnais à Décines s'inscrit en cohérence avec les objectifs que les Partenaires Publics Institutionnels ont défini dans les

politiques publiques urbaines d'aujourd'hui (Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise) et de demain (Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Lyonnaise).

Le secteur géographique d'implantation du stade connaît aujourd'hui une dynamique nouvelle qui est le fruit :

- a) **de sa position géographique** située entre le cœur de l'agglomération et l'aéroport Saint-Exupéry,
- b) **des équipements structurants** présents dans le territoire : Eurexpo, aéroport de Bron, ...
- c) **des projets urbains** en cours de réalisation et de finalisation (Carré de Soie, GPV Vaulx-en-Velin),
- d) **des nouvelles lignes de transports** en communs réalisées (extension Métro ligne A – T3)
- e) **de sa position** au sein d'un schéma de déplacement global de transports support du développement de Tc et cohérent avec l'évolution urbaine (BUE, Contournement de Pusignan, LEA, LESLYS, RN 346, ...)

La réalisation du projet sur le secteur du grand Montout participe également à la déclinaison d'une nouvelle vision de l'organisation territoriale qui doit permettre l'accueil des habitants, des activités et des équipements nécessaires au développement de l'agglomération, tout en recherchant la préservation des espaces naturels et agricoles ainsi qu'une plus grande sobriété dans son fonctionnement, notamment en ce qui concerne les déplacements.

A ce titre, le projet urbain du Grand Stade s'inscrit également dans le développement du réseau de transports collectifs métropolitain qui doit aujourd'hui répondre aux perspectives de développement attendues, notamment, sur le territoire Est de l'Agglomération. L'objectif commun est de structurer et de requalifier les communes de la première couronne au travers d'une continuité des investissements permettant la réalisation d'aménagements nécessaires à l'Est lyonnais.

Prenant appui dès aujourd'hui sur l'ensemble des lignes fortes du SYTRAL et des connexions avec le réseau ferré, l'accessibilité en transports en commun au site du projet urbain du Grand Stade est intégrée dans le dispositif de connexion et de maillage des différents réseaux d'agglomération.

Participer aux enjeux de modernisation des stades sur le territoire national

Les orientations de la Commission Grand Stade EURO 2016 visent à :

- a) Intégrer les enjeux de la candidature française à l'Euro 2016 dans la perspective plus large de la modernisation de nos stades,

- b) Formuler des propositions pour un plan d'actions à l'attention des instances sportives et du gouvernement pour assurer la transformation de l'offre des grandes enceintes sportives en France.

La réalisation d'un nouveau Grand Stade dans l'agglomération lyonnaise s'inscrit donc dans une démarche nationale de modernisation de l'offre des grandes enceintes sportives sur le territoire national en vue d'accueillir des grandes compétitions européennes ou mondiales.

L'Olympique Lyonnais se donne les moyens de son développement et de son autonomie financière à travers la construction de ce stade et de son projet global et les collectivités font leur travail d'accompagnement et de viabilisation d'une zone d'activité à travers la réalisation des accès comme elles le font au Carré de soie par exemple.

Depuis 20 ans, l'Olympique Lyonnais a connu une progression constante de ses résultats sportifs et de son environnement économique. Aujourd'hui, l'Olympique Lyonnais joue tous ses matchs à domicile au stade de Gerland (40.500 places), propriété de la Ville de Lyon.

Dans ce stade, malgré des conditions d'accueil bien inférieures au standard des stades européens réalisés ces dernières saisons, le nombre de spectateurs est toujours plus important d'année en année, avec un taux de remplissage de 100 % pour tous les matchs de Champions League, et supérieur à 94% depuis 2 saisons pour les matchs du Championnat de France de Ligue 1. Près de 10 matchs par an se déroulent à guichets fermés, avec comme conséquence, l'impossibilité pour de nombreux supporters de soutenir leur équipe lors des matchs se déroulant à domicile.

Dans la continuité des conclusions du Rapport d'Éric Besson : « Améliorer la compétitivité des clubs de football professionnels », pour continuer à se rapprocher des plus grands clubs Européens et poursuivre sa progression, l'OL a besoin d'infrastructures à la hauteur des enjeux sportifs et économiques. L'implantation du Grand Stade à Décines n'est pas seulement la construction d'une nouvelle enceinte sportive mais également la prise en compte de l'évolution de tout un club. Les enjeux pour OL sont de :

- a) se rapprocher de la qualité des nouveaux stades construits en Europe,
- b) permettre à un maximum de ses supporters de participer aux divers matchs à domicile
- c) continuer sa progression économique et sportive dans les prochaines années

- d) Renforcer ses missions d'intérêt général en matière de formation, de participation à des actions d'éducation, de mise en œuvre d'actions visant à l'amélioration de la sécurité du public et de la prévention de la violence

1/ Pourquoi un nouveau grand stade pour l'agglomération lyonnaise ?

- A l'image de l'ensemble des grandes agglomérations françaises, l'Agglomération Lyonnaise connaît un retard important en matière de grands équipements sportifs.
- Le nombre de places de Gerland n'est plus adapté au développement démographique de la seconde agglomération française.
- L'offre d'hospitalité, le confort, la sécurité sur Gerland ne répondent plus aux attentes des spectateurs ni aux exigences internationales pour l'accueil de grandes manifestations sportives comme l'Euro 2016

La France accuse aujourd'hui un incontestable retard dans le processus de modernisation de ses grands stades qui constitue un handicap pour le développement du sport professionnel :¹

- La France dispose ainsi du parc ayant la plus faible capacité d'accueil du public des cinq championnats majeurs de football en Europe.

- La capacité moyenne d'accueil du public s'établit à plus de 45 000 places pour l'Allemagne, à plus de 40 000 pour l'Italie, à plus de 35 000 pour l'Angleterre, à plus de 30 000 pour l'Espagne et à seulement **29 155 places pour la France.**

- Seuls deux stades dépassent la jauge de 50 000 places, condition nécessaire mais non suffisante pour recueillir le label 5 étoiles fixé par l'UEFA. Il s'agit du Stade de France à St-Denis et du Stade Vélodrome à Marseille.

- Aucun stade français n'est conforme aux normes européennes pour accueillir une finale de Champion League.

- A titre de comparaison, l'Allemagne compte 7 stades, l'Espagne, 6, l'Italie et l'Angleterre, 3 stades d'une envergure supérieure à 50 000 places.

- Les stades français, trop anciens ou inadaptés, ne proposent pas, à cet égard, la gamme de services que les stades anglais ou allemands, de facture contemporaine, offrent aux spectateurs.

La prédominance de la gestion publique des stades français est un élément à prendre en compte dans l'analyse. Le stade est, dans notre pays, le plus souvent propriété de la collectivité locale, et à ce titre, il est davantage perçu comme un enjeu politique que vu comme un centre de ressources et de profits. Dans la logique française, le club résident apparaît comme un simple « locataire » du stade et rarement comme le pivot de sa gestion ou de l'exploitation. Cet état de fait engendre des

¹ Données issues du Rapport Commission Grands Stades Euro 2016

conséquences dommageables comme l'insuffisante exploitation économique des sites qui se traduit par un manque à gagner pour les clubs français, en comparaison de leurs principaux homologues.

Avec une moyenne d'âge de 66 ans, le parc des stades français est vieillissant et inadapté. La Coupe du Monde 1998 n'a été à ce titre qu'une succession de mises aux normes et de rénovations et n'a vu sortir de terre que le Stade de France qui a représenté 70% des investissements de l'ensemble des travaux sur les stades hôtes de la Coupe du Monde (600 millions d'euros au total dont 400 millions pour le seul stade de France). Il ne fait guère de doute que la France n'a pas su prendre le virage que ses principaux voisins ont opéré en matière de conception et de réalisation de nouveaux équipements répondant aux nécessités du football et du rugby moderne. Notre pays se retrouve aujourd'hui au milieu de la classe européenne, à la traîne de l'Allemagne et de l'Angleterre, devancé par l'Espagne et le Portugal, voire par la Suisse et l'Autriche et les Pays-Bas, au coude à coude avec l'Italie.

En matière de qualité d'accueil et de niveau des prestations offertes, la France accuse un handicap sur ses principaux concurrents européens. Il n'y a là d'ailleurs rien d'étonnant, dans la mesure où les enceintes d'outre-manche et d'outre-Rhin sont de conception plus récente (âge moyen respectif de 11 et 7 ans contre 17 ans pour la France et l'Espagne et 25 ans pour l'Italie) et donc mieux adaptées, à la fois aux attentes du public et des usagers.

Les écarts constatés en terme de qualité d'accueil sont le plus souvent le simple reflet de l'époque à laquelle les stades ont été imaginés et construits. Là où les stades d'Europe du Sud (Espagne, Italie et France) ont été rénovés majoritairement pour les Coupes du Monde 1982, 1990 et 1998, les stades d'Allemagne, de Suisse, d'Autriche ou du Portugal ont été reconfigurés ou créés ex nihilo, à l'occasion des dernières éditions des compétitions mondiales ou européennes. Or, entre ces deux décennies, nous sommes passés d'une vision du stade comme équipement exclusivement destiné à l'accueil d'une compétition sportive hebdomadaire à une conception du stade comme une Aréna susceptible d'accueillir des spectacles multiples, des congrès ou conventions et s'intégrant dans un projet urbain.

Les stades récemment sortis de terre intègrent cette évolution et proposent parfois, grâce à l'apport des nouvelles technologies, une série de prestations qui en font des modèles de confort et de sécurité. Facilités d'accès extérieur (desserte routière, transports en commun, parkings), confort intérieur (coursives chauffées, escalators, billetterie électronique), dispositifs de sécurité et de visibilité optimaux (vidéosurveillance, conditions d'accueil et de travail des médias) se conjuguent pour faire du stade non seulement le lieu du spectacle, mais un élément même de celui-ci.

Aucune enceinte française, aucun club hexagonal ne peut prétendre à cet égard rivaliser avec leurs équivalents anglais ou allemands, Et si l'on en veut une preuve manifeste, l'analyse du nombre de stades labellisés 5 étoiles par l'UEFA la fournit, tant elle consacre définitivement le retard français en matière de grands stades. Si cette grille de classification fait aujourd'hui l'objet d'une réactualisation, la dernière publication en date indique que seul le Stade de France possède la qualité requise, ce qui signifie qu'aucun club résident ne joue sur le territoire français dans une enceinte du plus haut niveau européen.

2/ Pourquoi le site de Décines-Charpieu ?

- Le site de Décines-Charpieu a été étudié après l'abandon de celui du Puisoz, à l'été 2006.
- Le site a été retenu après l'analyse de différentes hypothèses de localisation présentant des contraintes obérant la faisabilité du projet.
- Ce site répond le mieux à différents critères :
 - **position stratégique²** à l'Est de l'Agglomération, territoire en pleine expansion tant au niveau économique qu'au niveau urbain, avec un investissement considérable engagé par le Grand Lyon sur ce secteur depuis plus de 10 ans (ex : Carré de Soie – Tram T3). En 2020 à l'Est de l'Agglomération c'est + 40 000 habitants et + 38 000 emploi.
 - **Les besoins du programme du Grand Stade** au regard de :
 - La superficie : 50 ha,
 - La proximité de l'agglomération,
 - La présence de moyens d'accès cohérents avec l'origine de la demande et favorisant les transports collectifs,
 - Les exigences réglementaires et d'aménagement,
 - La maîtrise foncière.

L'est lyonnais représente depuis de nombreuses décennies un territoire privilégié d'expansion et de développement de l'agglomération lyonnaise, avec notamment l'installation de grands équipements métropolitains (aéroport de Lyon St Exupéry, parc d'exposition Eurexpo...), l'aménagement de grandes zones économiques (parc technologique de Porte des Alpes...) et la réalisation de nouvelles lignes fortes de transports collectifs (Léa-Leslys, T2...).

Au sein de l'est lyonnais, le Centre-est occupe, depuis le boulevard Laurent Bonnevey à l'ouest jusqu'à la rocade est, et depuis Vaulx-en-Velin au nord jusqu'à Vénissieux au sud, une position charnière entre la ville centre de Lyon-Villeurbanne et la polarité économique de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

Le Centre-est représente également un des lieux de l'agglomération offrant le plus fort potentiel d'évolution, avec encore d'importantes marges de développement économique et résidentiel, et concentre une part importante de la richesse économique de l'agglomération.

De fait, ce territoire représente un secteur stratégique pour l'agglomération lyonnaise capable :

- a) d'une part, de répondre à ses ambitions de croissance (économique et résidentielle), de solidarité et de maîtrise de l'environnement ;
- b) d'autre part, de participer à sa stratégie de rayonnement international ;
- c) et enfin, de contribuer à l'épaississement du cœur de l'agglomération, en s'appuyant sur le développement des communes de la première couronne est.

L'objectif est d'y développer un modèle urbain durable fondé sur le renouvellement de la ville et une présence forte de la nature, avec une exigence très prononcée de qualité, et sur la réalisation d'une offre de transports collectifs efficaces et performants.

A l'avenir, le site du Montout est amené également à s'affirmer comme un nouveau lieu emblématique et structurant du Centre-est, principalement pour les motifs suivants :

- Dynamisées par l'arrivée du tramway Léa (T3), les villes de Décines-Charpieu et de Meyzieu composent des polarités urbaines importantes de l'est lyonnais, et à ce titre représentent un lieu prioritaire du développement urbain et économique et un lieu d'accueil privilégié d'équipements. Situé à la charnière des communes de Décines-Charpieu et de Meyzieu, le site du Montout, de par son développement, participe ainsi à l'affirmation de ces polarités urbaines.
- Au sein du Centre-est, le site du Montout occupe un positionnement stratégique et central :
 - a- Il appartient à la dynamique du corridor urbain ouest/est de la ligne T3-Leslys et de la RD 317 (ancienne RD 517), qui s'affirme comme un axe de développement majeur de l'est lyonnais.
 - b- Il se trouve à l'articulation de grandes composantes du réseau vert de l'est lyonnais : plaine du Biez et V-Vert et au-delà le secteur du Rhône Amont et du Grand Parc Miribel Jonage

Il représente aujourd'hui un sites de développement important le long de la rocade Est, et peut ainsi participer à la valorisation de son parcours. En ce sens, l'implantation d'un grand équipement sportif métropolitain et de diverses activités d'accompagnement sur le site du Montout, dans le cadre d'un projet urbain élargi, respecte les valeurs et orientations du site stratégique du Schéma Directeur de l'agglomération lyonnaise (SDAL), et constitue un véritable facteur de rayonnement et d'attraction à la fois pour le Centre-est et pour l'agglomération lyonnaise.

Cette implantation s'inscrit également dans la continuité des orientations du projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme. En effet, les équipements constituent des éléments structurants essentiels pour le rayonnement de l'agglomération. Leur juste répartition sur l'ensemble du territoire communautaire doit contribuer à l'équilibre des territoires de vie.

Cette volonté est tout-à-fait cohérente avec les orientations du plan des déplacements urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise approuvé le 2 juin 2005, qui se fixe pour objectif d'améliorer l'offre de transports collectifs (TC) sur l'agglomération lyonnaise, avec notamment la mise en place de nombreuses lignes fortes sur l'est lyonnais.

Ce futur maillage TC prendra appui sur des lignes fortes en radiales (T2, T3, T4 Leslys, voie ferrée Lyon-Grenoble...) et en rocade (A7, A8...), ainsi que sur des pôles multimodaux structurants (La Soie, Vénissieux gare...), et permettra d'assurer une desserte équilibrée et efficace de l'ensemble du territoire Centre-est, de ses sites stratégiques et de ses pôles d'équipements.

Ce développement ambitieux des TC n'exclut pas pour autant des améliorations et des aménagements significatifs.

A titre d'exemple l'achèvement du boulevard urbain Est (BUE), depuis la RN 346 sur la commune de Vaux en Velin, est nécessaire à la fois pour faciliter les échanges nord-sud au cœur du Centre-est, et pour servir de support à la réalisation d'une ligne TC de rocade. Le développement de l'offre TC doit également s'accompagner de la réalisation d'un réseau deux-roues continu et sécurisé, permettant de connecter les principaux espaces urbains, économiques et naturels de l'est lyonnais.

Le développement du site du Montout-Peyssilieu s'inscrit donc dans cette stratégie globale de mise œuvre de l'organisation multimodale des déplacements dans l'est lyonnais et le Centre-est, et bénéficiera du renforcement du réseau de transports collectifs.

Par ailleurs, le choix du site de Décines-Charpieu est basé sur la prise en compte de différents critères répondant à la fois aux enjeux stratégiques de l'Agglomération (ex : développement des TC) et aux besoins du programme développé par l'OL Groupe :

- **La superficie** : le projet nécessite une surface suffisante pour accueillir ses différentes composantes.
- **La position dans l'agglomération** : le site doit se trouver dans l'agglomération lyonnaise, à une distance raisonnable du centre-ville et des bassins de populations, afin d'offrir un temps d'accès acceptable aux supporters et au grand public dont l'origine est majoritairement à l'Est de la Région Rhône-Alpes.
- **La maîtrise foncière du site constituée** par les collectivités locales depuis les années 90 correspond à la volonté de développer un projet d'envergure sur un site identifiée au Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise de 1992 comme stratégique pour le développement économique.
- **La présence de moyens d'accès cohérents** réalisés ou programmés : routes, transports en commun, infrastructures... pour le public de proximité comme pour le public plus éloigné (touristes de la région, nationaux et étrangers, supporters des équipes adverses).
- **Les exigences réglementaires et d'aménagement** : le site doit pouvoir ou avoir vocation à accueillir un tel projet, tout en étant en concordance avec les règles d'urbanisme et avec les documents d'orientation sur l'aménagement du territoire (schémas directeurs, directives...). En ce sens, le site de Décines est identifié depuis 1992 comme site à vocation économique au Schéma Directeur et en zone à vocation économique long terme au PLU.

3/ Pourquoi pas Gerland ?

- **Propriété de la Ville de Lyon :** l'Olympique Lyonnais souhaite être propriétaire de ses équipements afin d'en maîtriser le développement.
- **Classé monument historique et limitant** sa capacité d'accueil.
- **Capacité insuffisante pour répondre aux objectifs de l'Olympique Lyonnais :** il est 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.
- **Capacité insuffisante pour satisfaire la demande du public :** le taux de remplissage est de 94% pour les matches de Ligue 1 et de 100% pour tous les matches de Champions League.
- **Superficie insuffisante** pour l'implantation du Grand Stade et du pôle de loisirs et de divertissement.
- **Accessibilité réduite :** la gestion de la sortie du stade demande une heure et demie alors que, sur Décines, il ne faudra plus qu'une heure pour un flux de spectateurs beaucoup plus important.
- **Mise en difficulté financière du club de l'Olympique Lyonnais :** faire les travaux en continuant les matches équivaut à 40% de perte pour l'Olympique Lyonnais pendant 3 ans environ. Cela pourrait affecter ses résultats sportifs et en conséquences affecté sin effet sur le rayonnement international de l'agglomération.

La capacité du Grand Stade est l'une des dimensions à prendre en compte, parmi d'autres. Le Grand Stade de l'Olympique Lyonnais sera notamment conçu pour apporter un meilleur confort au spectateur, tant sur le plan visuel qu'acoustique, et également sur le plan des services disponibles à l'intérieur de l'enceinte. Des réaménagements à Gerland, mêmes importants, ne permettraient pas d'intégrer tous ces éléments.

Le choix d'un stade de 60 000 places (comme il en existe peu en France) correspond à une jauge cohérente avec les perspectives de développement démographique de l'Agglomération. En effet, le ratio de référence établi sur l'analyse d'une cinquantaine de stades au sein de l'OCDE est généralement de 30 places pour 1000 habitants.

Par ailleurs, un projet comme OL LAND a vocation à devenir, demain, à côté d'autres stades en projet (MM Aréna, le Grand Stade de Lille ; l'Euro Stadium de Strasbourg) la figure de proue des équipements sportifs modernes et attractifs qui permettront à la France de présenter une candidature solide pour l'organisation de l'Euro 2016.

De plus, le projet OL LAND n'est pas constitué que du stade : il comporte également un centre de loisirs, des hôtels, des bureaux, etc. qui sont indispensables pour offrir un espace d'activités multifonctionnelles ouvert à la population au quotidien. Or, tous ces éléments ne peuvent être mis en place à Gerland. L'Est de l'agglomération lyonnaise fait partie des territoires prioritaires en matière d'équipements et d'aménagements et il est donc logique que le projet puisse s'y implanter.

Le stade de Gerland est un lieu emblématique de l'histoire de l'Olympique Lyonnais mais il ne permet plus aujourd'hui de répondre aux objectifs de développement du club : il est 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) qui n'est plus suffisante pour satisfaire la demande du public (taux de remplissage de 94 % pour les matchs de Ligue 1 et de 100 % pour tous les matchs de Champions League) ;

D'autre part, le site retenu de Montout est distant de 15 km du centre-ville de Lyon. A titre d'exemple, l'Allianz Arena de Munich est situé à plus de 12 km au Nord du centre-ville et l'Emirates Stadium à Ashburton Grove à plus de 13 km au Nord du centre-ville de Londres. Or, ces nouveaux stades construits à l'extérieur des centres-villes ont attiré plus de 50% de spectateurs en plus dans leurs nouvelles enceintes. Par ailleurs, des projets de transports en commun ont été intégrés dans un scénario global d'accessibilité.

Le stade de Gerland pourrait être amené à accueillir l'équipe de rugby du LOU dont l'évolution sportive (intégration possible dans le top 14) nécessiterait pour cette équipe de disposer d'un nouveau stade à la hauteur de ses ambitions (15 à 20 000 spectateurs par match).

Le centre de formation de l'Olympique Lyonnais restera localisé à Gerland.

4/ Comment se finance le projet ?

- **Un financement privé** pour la création du projet Grand Stade et OL LAND de 350 M€ à 450 M€ avec plusieurs sources de financement et plusieurs investisseurs privés.
- **Différentes sources de financements pour l'OL :**
 - Fonds propres du groupe
 - Appel public à l'épargne (introduction en bourse)
 - Recours à l'emprunt
 - Naming
- **Un financement public, toutes collectivités publiques confondues, de l'ordre de 180 M€** concernant une part des opérations programmées ou projetées dans les documents d'urbanisme qui participeront à structurer le développement démographique et urbain de l'Est Lyonnais.
- **Des réflexions engagées sur la base du Rapport « Grand Stade Euro 2016 » visant à renforcer les missions d'intérêt général du Club** selon différentes thématiques : accessibilité, conditions d'utilisation de l'enceinte, formation, actions éducatives, ...)

Un tel schéma entre acteurs privés et publics n'est absolument pas spécifique au projet de création d'un stade. Il est en effet habituel que des collectivités publiques contribuent au financement d'opérations d'aménagement de leur territoire afin de faciliter l'implantation des projets. Les maîtres d'ouvrages publics auraient donc également contribué et mis en place des opérations d'aménagement avec un autre projet que celui du Grand Stade.

Comme l'a démontré la Commission « Grands Stades EURO 2016 » présidée par P. Seguin, quel que soit le schéma juridique retenu, en matière de financement de nouveaux Grands Stades, le financement en France reste majoritairement public car les financements privés restent difficiles à mobiliser. A titre d'exemple :

- Au niveau Européen : 22 % des clubs professionnels sont propriétaires uniques,
- En France cela représente – de 5%.

A titre d'illustration, le projet de Grand Stade de Lille donne lieu à un financement public concernant le stade et les accès (dans le cadre d'un contrat de Partenariat Public Privé « PPP ») ;

Sur la base de ces constats « la Commission Grands Stades EURO 2016 » appelle à un nouveau partage des responsabilités entre collectivités locales et exploitants des stades permettant une meilleure exploitation des enceintes sportives.

Enfin, le choix de Décines a notamment été guidé par le fait que plusieurs projets d'aménagement étaient prévus pour l'aménagement du site (Boulevard Urbain Est, contournement de Pusignan,

liaison Les Echets-La Boisse, projet de desserte Eurexpo Sud) et ce, indépendamment du projet de Grand Stade. Le projet s'inscrit dans un schéma d'aménagement global programmé depuis longtemps et l'on peut considérer qu'il joue un rôle d'accélérateur d'investissements.

Le mode de réalisation du futur Grand Stade de l'Agglomération Lyonnaise constitue une véritable relation privée-publicue dans le financement global de l'équipement. Sera suggéré à cet endroit la possibilité de faciliter la mise en place des projets d'initiatives privés avec des interventions publiques. Le taux de contribution publique globale (coût de l'opération à la charge de la collectivité par place en €) apparaît en effet plus faible que dans le modèle classique de réalisation par le public des équipements (Régie, PPP, concession,...) où les collectivités supportent à court ou long terme le financement du stade, des infrastructures de desserte et l'exploitation des enceintes.

En corollaire de ce nouveau mode de financement et comme l'invite le Rapport « Grands Stades Euro 2016 », des réflexions sont aussi engagées concernant le renforcement de compensations correspondant aux missions d'intérêt général du Club sur diverses thématiques :

Exemples :

- Accessibilité : couplage billets transport en commun, mise à disposition de l'offre de stationnement en dehors des manifestations,...
- Conditions d'utilisation pour les collectivités publiques : du stade, des salons et autres espaces
- Encadrement du prix de certaines catégories de places – actions envers les associations locales
- offre de prestations : communication, panneau tique, loges, places VIP (toutes actions entrant dans le périmètre de l'article L 11 »-3 du code du sport)
- engagement en faveur d'actions d'intérêt général (formation, actions éducatives, sensibilisation à la sécurité au fait play, ... toutes actions entrant aujourd'hui dans le périmètre des actions subventionnées au titre de l'article L 113-2 du code du sport)

Ces compensations devront faire l'objet d'un examen général et spécifique au regard des dispositions du code du sport encadrant d'une part les subventions d'intérêt général et d'autre part les prestations de services

5/ Quel est le planning du projet ?

- **Le Projet de construction d'un équipement de cette dimension s'inscrit dans un enchaînement de procédures administratives complexes** mêlant différentes autorisations spécifiques (Loi sur l'Eau, diagnostic archéologique,..) nécessaires à l'équipement ainsi qu'aux opérations participants à la desserte et à la viabilisation du site.
- Les grandes phases de l'objectif planning sont :
 - Concertations sur les opérations d'accessibilité au site en février/mars 2010
 - Diagnostic archéologique au printemps 2010
 - Dépôt par l'OL du Permis de Construire du Grand stade en septembre 2010
 - Enquêtes publiques sur les opérations d'accessibilité automne 2010
 - Obtention du Permis de construire début du printemps 2011
 - Début des travaux été 2011
 - Livraison du Stade et des aménagements d'accessibilité fin 2013

6/ Comment se fait l'accès au stade ³?

L'accessibilité au site du Montout s'inscrit dans une politique de développement d'une offre de transport en commun performant, pensée dans le cadre d'une organisation globale et multimodale des déplacements. A ce titre, les transports en communs développés constitueront un service disponible pour les habitants.

- Les objectifs définis pour assurer la desserte multimodale du Grand Stade sont les suivantes :
 - **Assurer une accessibilité organisée, lisible et cohérente avec l'origine du déplacement des usagers du futur Grand Stade,**
 - **Privilégier l'utilisation des TC** en liaison directe ou par rabattement sur les lignes fortes dans le sens des orientations du PDU,
 - **Ne pas reporter le trafic dans les zones urbaines** et dans les centres des communes et favoriser l'accès modes doux,
 - **Utiliser les infrastructures routières à fort gabarit, sans modifier la fonction de la Rocade Est (2x2 voies) ni congestionner le réseau routier.**
- En synthèse, l'accessibilité s'organise de la manière suivante :
 - Transports en commun direct : 9000 personnes
 - Transports en commun depuis les parkings relais : 25 200 pers.
 - Transports en commun supporters (cars) : 4 800 pers.
 - Modes doux : 1700 pers.

TOTAL Transports collectifs et modes doux : 40 700 (68 %)

TOTAL Transports en Véhicules Particuliers (7000 places) : 19 300 pers. (32%)

- **En prenant les hypothèses les plus contraignantes de développement démographiques à l'horizon 2013**, la génération de trafic d'un match reste en deçà du trafic constaté pour l'heure de pointe du soir (17h – 18h) **Le réseau est globalement moins saturé pour la desserte du Grand Stade un jour de match à 18h-20h que sur l'heure 17h-18h un jour sans match.**

³ CF Arrêt de projet du PLU (P45)

L'accessibilité au site du Montout s'inscrit dans une politique de développement d'une offre de transport en commun performante, pensée dans le cadre d'une organisation globale et multimodale des déplacements, à la fois pour offrir une alternative crédible au « tout automobile » et pour proposer un modèle de déplacement plus sobre et plus durable. Cette volonté apparaît cohérente avec les orientations du plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, qui se fixe pour objectif d'améliorer l'offre de transports collectifs sur l'agglomération lyonnaise, avec notamment la mise en place de nombreuses lignes fortes sur l'est lyonnais.

Prenant appui dès aujourd'hui sur l'ensemble des lignes fortes du Sytral et des connexions avec le réseau ferré, l'accessibilité en transports en commun au site du Montout est intégrée dans le dispositif de connexion et de maillage des différents réseaux d'agglomération dont le renforcement est programmé pour accompagner et structurer le développement urbain du Centre-est ainsi que la desserte de grands équipements (Eurexpo, Grand Stade,...).

Depuis 2006, les différents maîtres d'ouvrage publics et privés, gestionnaires de voiries concernées et autorité organisatrice des transports ont engagé un processus de travail définissant les conditions de faisabilité relative au système d'accès à mettre en place pour desservir le projet de stade et ses diverses activités d'accompagnement sur le site du Montout à Décines-Charpieu. Les partenaires associés en continu au travers des dispositifs de pilotage technique sont :

- **L'État** : DDE – DRE – DIRCE – Préfecture du Rhône – CRS 45 – DDSP – Gendarmerie
- **Le Département du Rhône et le SDIS**
- **Les communes de Décines-Charpieu, Meyzieu, Chassieu**
- **Le SYTRAL**
- **Le Grand Lyon**
- **L'Olympique Lyonnais**

Les hypothèses prises en compte pour définir le scénario d'accessibilité multimodale du Grand Stade ont volontairement été les plus maximalistes :

- Répondre à un taux de remplissage de 100 % du stade (60 000 places)

Cette hypothèse est majorée au regard de la constatation actuelle du taux d'occupation moyen des stades de la Ligue 1 en France qui met en évidence un remplissage moyen de 75 %. (Hypothèse prise en compte pour le Grand Stade de Lille par exemple).

- prendre en compte les jours et les heures les plus contraintes en terme de trafic, soit les mardis et jeudis soir, sachant que la majorité des matchs se tiennent également le week-end :

Sur les 35 événements majeurs prévus par l'Olympique Lyonnais, 26 seront des matchs de l'Olympique Lyonnais parmi lesquels on compte 19 matchs de ligue 1 (joués exclusivement le WE) et 4 à 5 matchs de ligue des Champions (joués le mardi soir ou le mercredi soir). Les 9 autres événements seront, d'une part des matchs internationaux de rugby et de football et d'autres part des concerts en période estivale. (Source OL Groupe).

Les grands événements d'Eurexpo, générateur important de flux occasionnel sont connus 18 mois à l'avance. Ce délai doit permettre à l'Olympique Lyonnais, pour l'organisation des matchs de ligue 1, d'informer la ligue de football professionnelle qui, traditionnellement, s'adapte aux demandes des clubs pour l'organisation des matchs.

- définir les hypothèses de génération de trafic du Grand Stade en s'appuyant sur l'analyse actuellement du fonctionnement de Gerland

Les hypothèses de génération de trafic pour les futurs usagers du Grand Stade s'appuient sur l'analyse des comportements constatés au Stade de Gerland et mettent en évidence que « l'heure dimensionnante » correspond à [H-2 ; H-1] pour un coup d'envoi à 20H45.

Les résultats des études de trafic ont conduit à limiter l'offre de stationnement sur le site du stade afin de limiter la génération de trafic sur la rocade Est les soirs de matchs. Les données étudiées et les différentes simulations ont permis d'évaluer à 7 000 places le nombre de places de stationnements maximum à créer sur le site.

Afin de garantir une situation acceptable des trafics dans le secteur, il convient donc d'organiser les stationnements à l'extérieur de Décines-Charpieu et d'acheminer les spectateurs par transports collectifs ou modes doux.

Le concept d'accès retenu repose sur les grands principes suivants :

- Un parking sur site limité à 7 000 places, en lien avec les capacités que la rocade Est peut accepter en matière de trafic.
- Deux parkings éloignés, de 5 kms environ du site, totalisant 9 000 places environ, reliés par navettes TC au Stade :
 - a- un parking d'environ 4 000 places à créer sur le site des Panettes à Meyzieu relié au Grand Stade via la ligne T3 de tramway et par un système de navettes bus depuis la RD302. Environ 500 places seront aménagées afin de renforcer l'offre de parking relais du SYTRAL pour répondre aux besoins des usagers de T3., le parking relais actuel étant en sous capacité.
 - b- l'utilisation d'environ 5 000 places du parking d'Eurexpo relié au Grand Stade par un système de navettes bus qui empruntera une liaison en site propre à créer.
- Le réseau des transports en commun de l'agglomération lyonnaise sera optimisé (renforcement des fréquences, longueur des rames, stations réaménagées,...) tout en maintenant la qualité de service aux usagers.

A titre d'exemple le temps de parcours Part Dieu / Grand Stade par T3 (LEA) sera de 19 mn, la liaison Métro A (Carré de Soie) / Grand Stade sera de 10 mn. Le service normal de T3 sera maintenu en plus de ces services spéciaux. Le passage de LESLYS sera également garanti.

Concernant la desserte depuis les parkings éloignées, la liaison pourra se réalisée en 10mn avec une vitesse moyenne estimée à 40km/h.

Un système de billettique, mis en œuvre par l'Olympique Lyonnais (billet stade, stationnement et acheminement au stade), garantira la bonne application du dispositif.

L'OL étudie la mise en place d'incitations tarifaires pour que le public aille vers les parkings relais. Ces réflexions ne sont pas terminées mais plusieurs pistes sont aujourd'hui ouvertes, parmi lesquelles :

- une tarification adaptée en fonction du lieu de parking ;
- un tarif de parking dégressif en fonction du nombre d'occupants de la voiture ;
- une gratuité des navettes entre le stade et les parkings-relais ;
- un programme de fidélité pour les spectateurs recourant aux parkings-relais ou au covoiturage ;
- la mise en place d'un site Internet de covoiturage voire de navettes de ramassage (à l'instar de ce qui se fait dans d'autres stades français et européens).

Ces pistes de réflexion ne sont toutefois pas exhaustives et d'autres propositions pourront être étudiées à l'avenir.

7/ Comment est pris en compte l'environnement dans le projet ?

- Le **maintien de l'intégrité de la branche Nord du V-Vert** et la **suppression du tracé de la LY6**, un ancien projet de voirie pénétrante qui apparaissait depuis 1969 au PLU.
- Des **mesures compensatoires** adaptées seront mises en œuvre par chaque maîtres d'ouvrages privés ou publics afin de renforcer le projet Nature sur le secteur du V-Vert.
- Un **diagnostic écologique** d'une durée d'1 an sera réalisé prochainement sur l'ensemble des sites du Grand Montout, du V Vert et des Panettes, où des interventions sont prévues. Tous les travaux nécessiteront l'avis de la Commission Nationale de la protection de la Nature pour les espèces protégées qui seront identifiées et concernées.
- Un **bilan carbone** va être lancé prochainement pour évaluer l'impact du scénario de desserte du Grand Stade.
- Une **étude AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme)** sera lancée prochainement afin de définir précisément les enjeux et actions à mettre en œuvre du point de vue environnemental.
- Des **solutions techniques en matière de gestion des eaux** seront mises en œuvre afin de garantir la protection de la nappe de l'Est.
- La mise en œuvre d'une **stratégie énergétique** visant à limiter la consommation d'énergie grâce à **l'utilisation de technologies à fort rendement**, et à la **production d'énergies renouvelables** sur place à partir des 13 000 m² de panneaux photovoltaïques situés sur le toit du stade qui en fera la plus grande surface en Europe sur un stade.
- La **signature d'un Accord Cadre 2009 – 2014 avec l'ADEME** ayant comme objectifs de renforcer les aspects environnementaux du projet notamment sur les aspects **énergétiques et acoustiques pour aboutir à une gestion durable exemplaire des aménagements**.

Le Grand Lyon engage une prise en compte globale des composantes environnementales de l'Est lyonnais en conformité avec les orientations de son **Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**. La communauté urbaine confirme ses politiques en matière de **valorisation et de préservation des espaces Naturels et de leur biodiversité** tout en travaillant dans le sens d'une plus grande maîtrise de l'impact environnemental de l'équipement sportif et des aménagements connexes. Le processus d'aménagement va ainsi bénéficier de la mise en œuvre d'une série de

mesures visant à la fois la protection des espaces naturels, une meilleure gestion des eaux, le développement des équipements producteurs d'énergies renouvelables et enfin une maîtrise des émissions de Co2 relatives à la desserte des équipements sportifs et des activités tertiaires. La finalité du schéma global d'aménagement est de renforcer les relations entre les habitants, les équipements et le patrimoine environnemental du territoire.

L'insertion environnementale des aménagements réalisés sera directement liée à la prise en considération du renforcement de la biodiversité sur les sites d'intervention et le maintien des fonctionnalités au travers des partis d'aménagements paysagers développés (ex : amélioration du passage de la faune entre le V-Vert et les terres agricoles à l'Est de la RN346 par le chemin de Meyzieu à Chassieu)

Outre, les mesures d'accompagnement du projet qui relèvent avant tout d'une vision environnementale des partis d'aménagement développés visant à favoriser la biodiversité sur le site (notamment vis-à-vis des espèces patrimoniales ou protégées recensées) et à maintenir ou à renforcer les fonctionnalités, aux droits et autour des sites d'intervention, il est indispensable de mettre en œuvre des mesures compensatoires vis-à-vis des habitats affectés et plus particulièrement vis-à-vis des structures végétales :

Exemple : renforcement des bocages, boisement, haies, reconstitution de zones humides pérenne ou temporaires (habitat du crapaud Calamite)

Ces mesures compensatoires s'inscriront dans un large partenariat visant à conduire une réflexion globale à l'échelle de la branche Nord du "V Vert" associant les différents acteurs du territoire (communes et collectivités, milieu associatif, représentant des chasseurs, agriculteurs,...).

Par ailleurs, il sera nécessaire d'inscrire ces réflexions au cœur des projets portés sur ce territoire (projet nature du Grand Lyon, Espace Naturel Sensible du département, campagne de reconstitution du réseau de haies, programme de suivi de la population d'œdicnème criard,...).

8/ Le centre commercial va-t-il se réaliser sur la friche ABB à Décines-Charpieu ?

- **Le Grand Lyon réaffirme sa volonté de renforcer le commerce des centres des communes** (Décines : ZAC de la Fraternité, Meyzieu)
- **La révision du Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (SDUC)** a permis de préciser les besoins commerciaux sur le territoire au regard du développement du secteur et des caractéristiques de consommation du secteur.
- **Le projet du centre commercial E.Leclerc ne sera pas réalisé sur le site dit « ABB ».**
- **Le développement du site stratégique du Montout – Peyssilieu s'inscrit dans le cadre d'un projet urbain global sur les communes de Décines-Charpieu et de Meyzieu.**
- **Une requalification urbaine du site de Peyssilieu (Meyzieu) sera privilégiée** dans le cadre du projet urbain sur l'ensemble du secteur du Grand Montout-Peyssilieu.
- **Sur la commune de Décines, une réflexion est aussi réengagée dans le cadre du projet urbain afin de développer sur la friche ABB un véritable quartier à part entière, mixant activités économiques, hébergement, bureaux, le tout en synergie avec l'ambition du Grand Stade.**

9/ Quelles retombées économiques et comment favoriser la création d'emplois dans le projet grand stade ?

- **A Gerland, le Club Olympique Lyonnais représente sur une saison :**
 - 156 de chiffre d'affaires
 - 230 salariés
 - 40 M€ de contribution fiscale et sociale
 - 9,9 M€ de retombées économiques liées a la venue au stade des spectateurs (transport, restauration, hébergement...)⁴
- Favoriser la création d'emplois au travers du projet Grand Stade **est une volonté unanime de l'ensemble des partenaires privés et publics** du projet.
- **Les premières perspectives de création d'emplois mettent en évidence la création d'environ 1500 emplois en phase de construction et de 800 à 1000 en phase d'exploitation.**
- **S'ajouteront à ces emplois directement générés ceux liés au développement des autres activités du site, soit un peu plus de 800 emplois :**
 - Siège de l'Olympique Lyonnais : 250 ;
 - Hôtels : 50 ;
 - Bureaux : 320 ;
 - Centre de loisirs : 200.
- **La mise en place d'une démarche volontariste animée au niveau local par le Plan Intercommunal pour l'insertion et l'emploi UNI-EST permettra :**
 - Analyse et anticipation des besoins en emploi et compétences,
 - Professionnalisation et qualification du public,
 - Identifier les opérations permettant l'intégration d'une clause d'insertion,
 - Aider la maîtrise d'ouvrage à la rédaction de la clause,
 - Conseils personnalisés aux entreprises attributaires.

⁴ Base : saison 2005/2006, 24 matchs – hors Coupe de France et Coupe de la Ligue)

L'EXEMPLE DU STADE DE France ;

Un projet de stade est aujourd'hui un projet de réaménagement urbain. Les nouveaux stades sont de véritables complexes qui associent souvent, en fonction du foncier disponible, des activités complémentaires qui viennent dynamiser l'économie du projet ou tout simplement permettre sa faisabilité. L'objectif recherché est d'intégrer des activités annexes qui concourent à renforcer l'attractivité du lieu pour en faire une destination à part entière en dehors des jours de matches. Nombre de projets de stades français intègrent cette dimension de réaménagement urbain, à l'image du Stade de France qui, 10 ans après son inauguration, reste un des moteurs du développement de la Plaine Saint-Denis.

« Avant le Mondial, peu d'opérateurs connaissaient la Plaine-Saint-Denis et aucun ne s'intéressait à son développement. Aujourd'hui, la plupart des réticences ont disparu. Les promoteurs et les investisseurs estiment que le sud de la Seine-Saint-Denis est extrêmement "porteur" et qu'il existe ici un marché immobilier important ».

Patrick Braouezec, député-maire de Saint-Denis, les Echos – 3 février 2000.

Caractéristiques du chantier stade

Coût du chantier stade : 400M€

Début des travaux : 2 mai 1995

Inauguration : janvier 1998

1500 personnes sur le chantier 31 mois de travaux

1 million d'heures de travail en gros œuvre

Développements annexes

Développement d'une ZAC autour du stade employant 4.000 personnes

Programme immobilier de 125 000m² (dont 36 000m² de logements) développé entre 1996 et 2001

Caractéristiques de l'exploitation

115M€ de Chiffre d'Affaire annuel 200 salariés

10/ Dans quelles conditions le foncier du Grand Lyon va-t-il être cédé à l'OL ?

Sur le secteur du Grand Montout à Décines, l'OL Land occupera à terme une superficie de l'ordre de 45 ha appartenant à 3 entités :

- Le Grand Lyon : 34 ha
- La ville de Décines : 6 ha
- Privé : 5 ha

En ce qui concerne le foncier du Grand Lyon, les premières acquisitions ont commencé dès 1993 dans le but de constituer des réserves foncières pour un projet de développement économique. Cette stratégie a été initiée il ya 16 ans suite à l'identification du secteur du Grand Montout comme site stratégique à vocation économique au Schéma Directeur de 1992.

Le Grand Lyon a acheté des terrains au fur et à mesure que les opportunités se sont présentées à des prix compris entre 11 et 15 €/m². Les derniers accords sur des acquisitions ont eu lieu en 2006 avant le choix du site du Grand Montout pour accueillir le Grand stade. Quant au prix de leur revente, il sera établi sur la base d'un PLU révisé et comme à l'accoutumée pour une cession, par France Domaines, le service des Domaines de l'administration fiscale, donc par l'État. cette évaluation préalable est obligatoire et la décision de vente est prise par délibération du Conseil du Grand Lyon et de ce fait est publique.

11/ Y a-t-il une obligation d'une nouvelle saisine de la CNDP ?

La Commission Nationale de Débat Public avait été saisie en application du §1 de l'article L. 121-8 du Code de l'Environnement et des articles R. 121-1 et R. 121-2 du même code.

Ces textes imposent cette saisine notamment lorsque le coût prévisionnel du bâtiment et des infrastructures d'un équipement sportif excède 300.000.000 €.

Dans sa décision du 6 juin 2007, la Commission Nationale du Débat Public a estimé que « *le projet [de construction du Grand stade de l'Olympique Lyonnais] apparaît ainsi comme un équipement urbain structurant mais ne peut être considéré comme étant d'intérêt national au sens de la loi* ».

Elle a, par suite, renoncé à organiser un débat public et recommandé la mise en œuvre d'une concertation.

Depuis cette date, un élément de fait, l'augmentation du coût des infrastructures, et un élément de droit, la reconnaissance d'Intérêt Général du Grand Stade, sont soit intervenus, soit susceptibles d'intervenir.

Certains mettent ces deux points en avant pour suggérer la nécessité d'une nouvelle saisine de la Commission Nationale du Débat Public or le Code de l'Environnement ne prévoit pas une telle hypothèse.

EN effet, l'accroissement du coût lié à des modifications non substantielles n'est pas plus de nature à faire regarder le projet, dans sa définition actuelle, comme distinct de celui examiné par la C.N.D.P. (voir, par analogie, s'agissant d'une réouverture d'un débat public déjà organisé : C.E., 24 janvier 2007, n° 286666 ; C.E., 24 janvier 2007, n°287248 ; C.E., 24 mai 2006, n° 285213).

Par ailleurs, il paraît utile de relever que l'argumentation basée sur l'évolution des coûts revient à dire que postérieurement à une décision de la C.N.D.P. de renoncer à organiser un débat public, un projet d'équipement ne pourrait plus évoluer. Or, la saisine de cette instance doit se faire suffisamment en amont des études pour que le débat public éventuel ait un sens...

Dans ses conditions, il apparaît que nous ne sommes pas en présence d'un projet nouveau, et qu'une nouvelle saisine ne s'impose pas.

Quant à la reconnaissance d'Intérêt Général du Grand Stade, lorsque cette circonstance intervienne elle n'est pas de nature à transformer le projet OL Land soumis le 9 mai 2007 si fondamentalement qu'il impose une nouvelle saisine.

12/ Que représente la candidature EURO 2016 pour l'agglomération lyonnaise ?

- A travers l'équipe de football de l'OL connue dans le monde entier, mais également à travers les grandes rencontres sportives nationales et internationales qui se déroulent sur notre territoire comme la coupe du monde de football en 1998 et de Rugby en 2007, il est possible de mesurer à quel point le sport est un enjeu de développement du territoire.
- L'EURO 2016 constitue une belle opportunité à saisir pour la métropole lyonnaise et pour la France en termes de :
 - **Notoriété et rayonnement** : L'Euro est le 3ème événement mondial en terme d'impact médiatique. Il rassemble des millions de téléspectateurs dans le monde. C'est une occasion à ne pas manquer pour Lyon de faire parler d'elle !
 - **La métropole lyonnaise pourra ainsi valoriser son tourisme urbain et sa qualité de vie ; son offre d'accueil, ses équipements culturels, son urbanité, son architecture, sa gastronomie, sa culture et son histoire...son environnement naturel exceptionnel, la qualité de sa desserte et de ses transports en commun...**
- L'EURO représente aussi des retombées économiques à la fois directes et indirectes.
 - L'Euro c'est plus de 100 000 visiteurs par match, qui se logent, se restaurent, consomment, visitent la ville et ses musées et profitent des animations organisées en marge de l'événement (avant, pendant, après).
 - En amont, l'Euro c'est également la relance de l'économie et du développement du territoire par la construction, à travers :
 - -l'accélération des chantiers et la mise en œuvre de nouveaux chantiers,
 - -la restructuration de l'offre touristique, en particulier le renouvellement, le développement et la montée en gamme du parc hôtelier,

Tous les quatre ans, le tournoi final du Championnat d'Europe de football de l'UEFA constitue le 3ème événement mondial après les Jeux Olympiques et le Mondial de Football. La France est officiellement candidate à l'organisation de l'Euro 2016 de Football auprès de l'UEFA depuis le 5 Mars 2009, de même que l'Italie, la Turquie et le duo Suède / Norvège. La désignation de « l'association hôte » sera effectuée par l'UEFA le 27 Mai 2010.

A l'instar des autres grands événements internationaux majeurs, la vision à long terme du tournoi final du Championnat d'Europe doit s'inscrire dans la perspective d'un héritage positif et durable de l'événement. L'UEFA et la future association-hôte sont appelées à unir leurs efforts pour atteindre cet

objectif ambitieux, dont les retombées sont tangibles autant à l'échelle du « pays-hôte » et des « villes hôtes » qu'à celle de l'Europe dans son ensemble.

Au-delà de la dimension purement sportive, l'événement constitue un élément générateur de retombées positives importantes et cela selon différentes thématiques :

Rayonnement international

3ème événement mondial en matière d'impact médiatique, le rayonnement international du Championnat d'Europe de Football est majeur. A titre d'exemple l'EURO 2008 en Suisse-Autriche présente comme bilan :

- Près de 8 milliards de téléspectateurs ont suivi l'UEFA EURO 2008 (audience cumulée).
- 180 pays dans le monde recevront les signaux de l'événement.
- Une dépense moyenne de 1155 € par visiteurs dans le pays
- 10 000 représentants des médias lors de l'UEFA EURO 2008™

Développement touristique

Le tournoi final du Championnat d'Europe de football de l'UEFA touche un grand nombre de personnes qui visitent le pays et les villes hôtes pendant le tournoi ou prévoient de s'y rendre par la suite. Le tournoi en lui-même aura donc un impact immédiat significatif sur l'industrie du tourisme. A titre d'exemple, l'EURO 2008 a mobilisé sur un mois 21 400 chambres dans 408 hôtels (220 en Autriche et 188 en Suisse) pour les différents groupes cibles, soit 139 300 nuitées au total. La dépense moyenne par spectateurs était de 1155 €.

Développement économique

Le tourisme constitue bien évidemment le principal secteur de développement économique, mais il est également possible d'élaborer de nouveaux services touchant à l'accueil d'événements, aux infrastructures sportives.⁵

Stades et infrastructures sportives générales

Des infrastructures sportives modernes permettent d'augmenter la popularité du football dans le pays et d'attirer davantage de supporters aux compétitions nationales. Toutefois, pour générer des avantages durables, les stades du tournoi et les infrastructures sportives en général, conformément aux exigences de l'UEFA EURO 2016, doivent être conçus dans l'optique d'une utilisation durable. Ils doivent également participer à la popularisation du football du pays et à l'amélioration de la qualité de ses compétitions.

L'impact des compétitions internationales de football, sur la construction des stades depuis 1998 et l'organisation de la Coupe du Monde de football en France pour les 8 tournois internationaux de football qui ont été ou vont être prochainement organisés :

⁵ Impact économique Coupe du Monde de Rugby 2007 en France : +1,5 Milliards d'Euro (source ESSEC pour IRB 27 Avril 2007)



- **10 stades** retenus pour la compétition
- Dont **1 construit** pour l'occasion
- Et 9 rénovations
- Pour un investissement de près de **620Millions d'Euros** dont les 2/3 consacrés exclusivement à la construction du Stade de France



- **8 stades** retenus pour la compétition
- Dont **1 construit** et l'utilisation de l'Arena d'Amsterdam inaugurée en 1996
- Et 6 rénovations dont 3 agrandissements
- Pour un investissement d'environ **300Millions d'Euros**



- **20 stades** retenus pour la compétition
- Dont **17 construits** pour l'occasion et inaugurés en 2001
- Pour un investissement de près de **4,5Milliards d'Euros**



- **10 stades** retenus pour la compétition
- Dont **6 construits** pour l'occasion
- Et 4 rénovations majeures
- Pour un investissement de **700Millions d'Euros**



- **12 stades** retenus pour la compétition
- Dont **4 construits** pour l'occasion
- Et 7 rénovations majeures
- Pour un investissement de **1,5Milliard d'Euros**



- **8 stades** retenus pour la compétition
- Dont **4 construits** pour l'occasion
- Et 4 rénovés pour une mise aux normes en terme de capacité notamment
- Pour un investissement de **470Millions d'Euros**



- **10 stades** retenus pour la compétition
- Dont **5 construits** pour l'occasion
- Et 1 rénové en profondeur
- Pour un investissement de **700Millions d'Euros**



- **8 stades** retenus pour la compétition
- Dont **5 construits** pour l'occasion
- Et 3 rénovés en profondeur
- Pour un investissement de **1,7Milliard d'Euros**