

# LE GRAND STADE DE LYON



30/11/20  
12

Dossier RTP

Le Luyer Jean

Peveri Maxim

Legoupil Théophile

# Le GRAND STADE DE LYON

DOSSIER RTP

## I] PRESENTATION GENERALE DU PROJET

### A) Un contexte sportif

Dans le contexte de l'Euro 2016, Jean Michel Aulas le président de l'olympique lyonnais depuis 1987 souhaiterait la construction d'un nouveau stade à la hauteur des stades européens.

En effet le stade actuel de l'olympique lyonnais est le stade de Gerland qui est un bâtiment municipal ce qui ne correspond pas aux attentes de l'OL.

De plus le stade de Gerland ne peut contenir que 40500 places ce qui est insuffisant d'après l'olympique lyonnais et le stade de Gerland étant classé monument historique ne peut être aménagé, et est impacté par un PPRT.

De plus le nouveau stade serait ouvert à de nombreux événements dans un cadre de qualité (classé complexe sportif cinq étoiles). De même l'accessibilité serait meilleur par l'intermédiaire du Tramway T3, navette et bus à partir de parking relai, permettant ainsi de permettre à deux tiers des spectateurs en Transport en commun (16 000 en Tramway et 23 000 en navettes au lieu de 10 000 spectateurs par le métro B aujourd'hui).

Enfin ce projet permettrait de limiter le trafic vers Lyon et permettre aux spectateurs d'avoir un parking aménagé pour un grand nombre de véhicules.

Ce stade serait donc une opportunité pour l'olympique lyonnais mais aussi pour le sport français pour permettre à la France de valoriser ses complexes sportifs lors de l'Euro 2016



## B) Un projet faramineux au-delà d'un complexe sportif

Ce projet va au-delà d'un stade de foot, en effet la zone réservée pour ce projet s'étend sur une surface de 50 hectares, ce ne sera pas uniquement un stade mais aussi surface commerciale de 20 hectares. Ce complexe de sports et de loisirs comprend des hôtels un centre commercial et aussi des bureaux.

Plus précisément la commande du stade contient le Stade des Lumières, le centre d'entraînement, les bureaux du siège de l'OL, un boutique du club de foot et 7000 places de stationnement. Le reste de la commande serait donc des équipements de loisir et de divertissement, deux hôtels de qualité, un centre de loisirs de 40 000m<sup>2</sup> et des immeubles de bureaux (environ 8000m<sup>2</sup>).

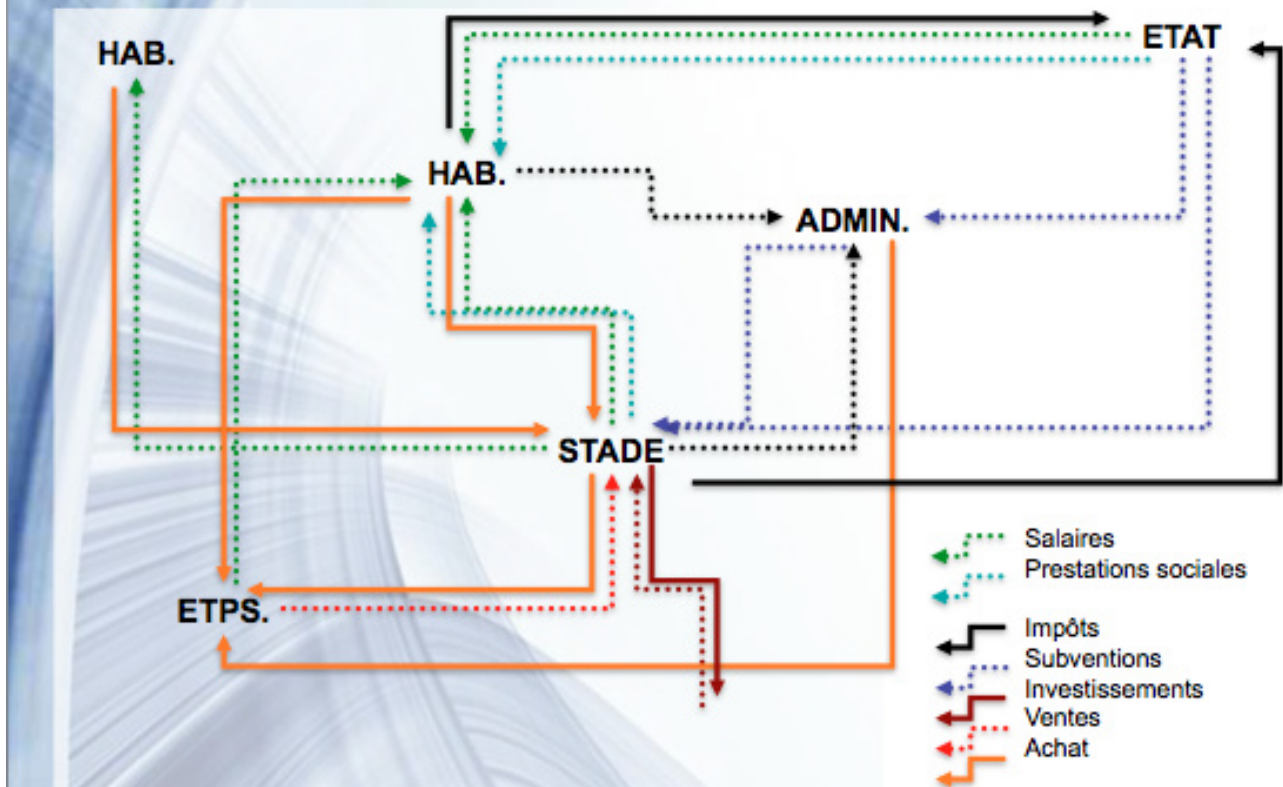
Pour le président du club lyonnais ce projet doit permettre de rapporter 100 millions d'euros par an à son club contrairement au stade de Gerland qui ne rapporterait annuellement que 21 millions même après plusieurs aménagements.

De plus l'Olympique lyonnais aurait passé un accord avec l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) pour optimiser le bilan carbone du projet total, souvent appelé OL Land. Ainsi le stade offre une future possibilité d'être couvert, il sera équipé d'un toit photovoltaïque et d'un système permettant la récupération de l'eau de pluie qui permettra l'entretien de la pelouse et l'alimentation des sanitaires.

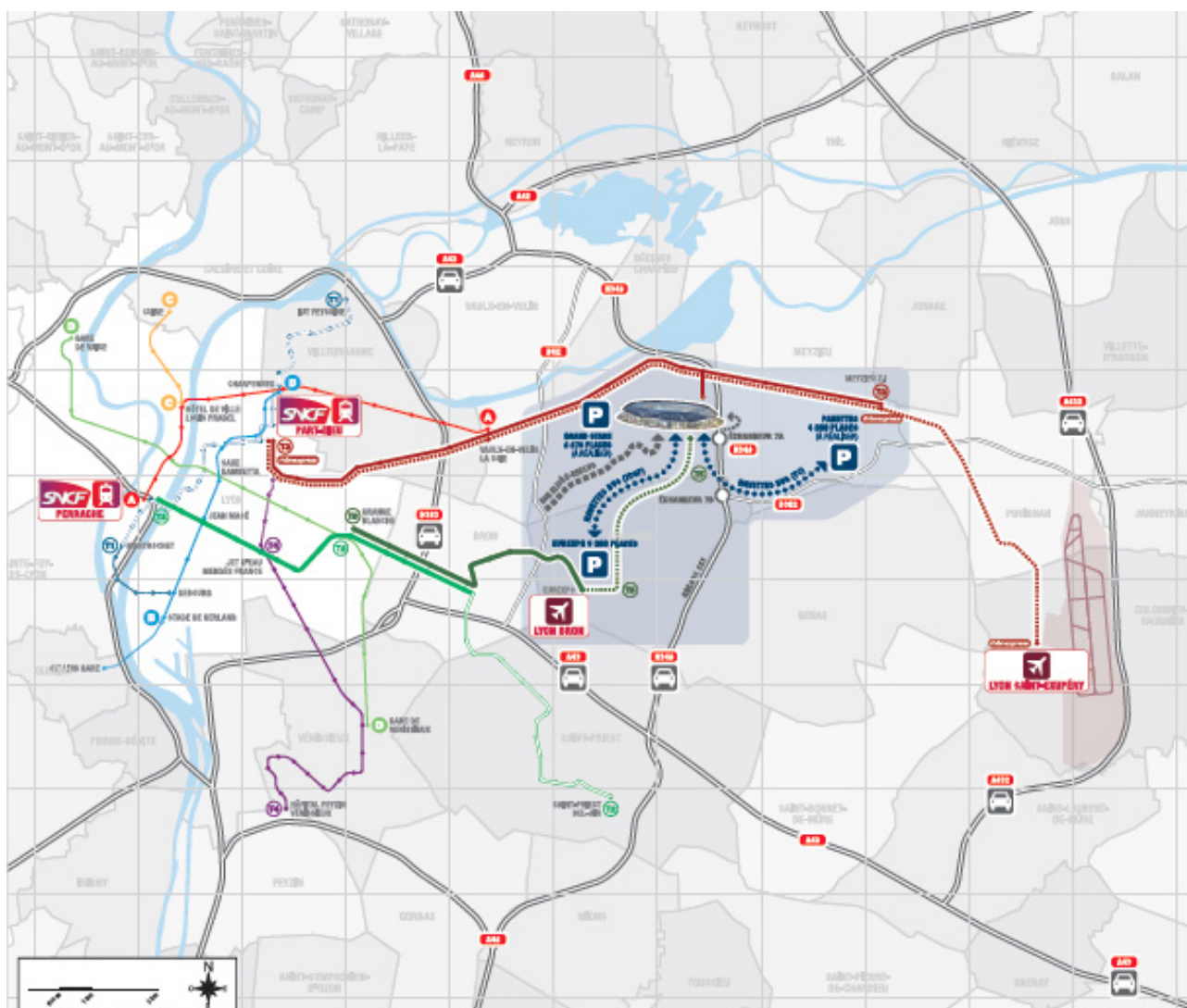
Cependant cette construction est sujette à de nombreuses controverses puisque pour les riverains cela n'est pas forcément une opportunité, en particulier pour ceux qui n'apprécient pas le foot et ce qu'il entraîne. Cela reflète d'ailleurs complètement l'effet « not in my backyard ». Jean-Michel Aulas n'est pas en manque d'argument et n'hésite pas à citer les engagements du rapport de Séguin (« commission des Grands stade ») soulignant le fait que le Stade de Gerland devait « postuler pour être retenu comme site hôte de l'Euro » mais qu'il n'appartient pas à la liste de l'Euro 2016.

Ce projet ambitieux mené par l'olympique lyonnais aurait donc de grosses répercussions sur le déplacement au sein du grand Lyon, que ce soit pour les travailleurs, les spectateurs ou le public cherchant un divertissement quelconque. Les aménagements du projet ainsi que ceux qui en découlent représentent un somme forte mais sera avantageuse au territoire si l'on en croit les mandataires. C'est pourquoi une controverse sur l'utilité de ce complexe se crée et que les financements ainsi que l'aboutissement des travaux sont parfois incertains.

## Installation du Grand Stade de Lyon







(carte issue du Document de Synthèse Accessibilité au projet Grand Stade, mise à jour de la version 2009)

### C) Un projet aux financements incertains.

Ce projet aurait un coût d'environ 640 millions d'euros pour sa totalité où environ 190 millions d'euro sont investis pour aménager au mieux l'accès au stade. Or les dépenses profitant au territoire comme les aménagements d'accès sont pour la plupart financés par des investissements publics lorsqu'ils sont en effet considérés comme d'utilité publique. Cependant le financement public est controversé puisque les bénéfices qu'ils permettront au Grand Stade ne seront reversés uniquement à des fonds privés.

Pour obtenir l'aide du Grand Lyon, le projet de l'OL land joue sur ses enjeux majeurs qu'il procure tels que l'amélioration de la desserte local sans créer de congestion grâce à un système de transport en commun développé par exemple. Le Grand Lyon intervient également sur les problèmes d'assainissement, de gestion d'eau potable et des eaux pluviales.


Ainsi l'investissement de l'Olympique Lyonnais devient relativement moins élevé, cependant cela représente une grande somme qui, selon la conjoncture actuelle, est difficile à emprunter aux banques. C'est pourquoi Vinci, le maître d'œuvre, accepte de participer à l'investissement en proposant près de 100 millions d'euros.

Ainsi ce projet, est soumis à de nombreuses oppositions des riverains mais aussi à de problèmes de financements. C'est pourquoi sa réalisation a pu être remise en cause impliquant le retard actuel du projet qui à son tour devient moins pertinent puisque la création d'un stade de qualité est nécessaire pour l'euro 2016 et que hors de ces délais il perd une grande partie de ses intérêts.

## II] LES ACTEURS:


Le projet du grand stade de l'OL est sujet à beaucoup d'avis favorable et défavorable, les différentes personnes impliquées par ce projet sont très diverses. Commençons donc la description des différents acteurs :

### A) L'Olympique Lyonnais :

	<p>Couramment abrégé en OL, l'Olympique Lyonnais est le club de football principal de Lyon. Créé en 1950, le Club est actuellement basé dans le quartier de Gerland et évolue dans le stade de ce même quartier : Le stade Gerland. Le club possède à son palmarès sept titres de Champion de France, cinq Coupes de France et une coupe de la Ligue, le plaçant sur le palmarès des clubs les plus titrés de France.</p>
---	---


Il s'agit du principal acteur du projet. L'Olympique Lyonnais deviendra le principal propriétaire, ses matchs et ses entrainements s'effectueront sur le site. Le groupe est convaincu que le stade de Gerland ne peut répondre au besoin du Club et souhaiterait faire du Stade des Lumières l'un des principaux stades de l'Euro 2016.

### B) Vinci :

	<p>Vinci est la plus importante société française des secteurs du bâtiment et des travaux publics au niveau mondial. Son marché se porte sur la construction de bâtiments, de grands ouvrages, d'infrastructures routière, ferroviaires et d'énergie ainsi que des parkings. L'entreprise possède également de nombreuses concessions telles que des parkings, des aéroports et un tiers du parc autoroutier français. Avec plus de 183 320 employés dans le monde, elle génère un chiffre d'affaires avoisinant les 37 milliards d'euros en 2011</p>
---	---


Vinci sera le principal constructeur du stade des Lumières, le leader du BTP français a déjà gagné l'appel d'offre face à ses concurrents notamment grâce à sa notoriété sur ses constructions de grands stades en France. Le paiement n'a pas encore été effectué entre l'OL et l'entreprise Vinci. L'obtention de ce contrat donnera du travail pour l'ensemble des employés et sous-traitants du groupe sur la région Rhône-Alpes pendant trois années. La société propose également d'aider le financement du projet avec une somme d'une hauteur de 100 millions d'euros. L'entreprise possédera des concessions autour du parc, comme par exemple les parcs de stationnements.

### C) Le Grand Lyon :

	<p>Le Grand Lyon ou également La Communauté Urbaine de Lyon, est une communauté urbaine intercommunale regroupant 58 communes de l'agglomération de Lyon dans le département du Rhône. Il s'agit de la plus grande agglomération de commune en France avec 1 281 971 millions d'habitants (2009) et 1 762 200 000 € de budget (2011).</p>
---	---


Le Grand Lyon est maître d'ouvrage des aménagements de voirie nécessaires pour les accès nord et sud ainsi que du parking des Panettes. Il intervient également sur l'optimisation des systèmes de gestion des eaux pluviales, de l'eau potable et des problématiques d'assainissement du secteur. Il a déjà commencé une grande part des travaux de terrassement et de protection des eaux sur le site de Décines-Charpieu. Il a pour objectif d'aménager des espaces publics de grande qualité, respectueux des qualités naturelles. L'implantation du grand stade est aussi un moyen pour le grand Lyon d'aider la croissance de la partie Est de Lyon.

#### D) Sytral :

	<p>Le SYTRAL, Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, est un établissement public ayant pour fonction l'organisation des transports de Lyon et son agglomération. Il agit sur un territoire rassemblant plus d'un million d'habitants et gère le deuxième réseau de transports en commun de France, transportant 1,2 million de voyageurs quotidiennement.</p>
--	--

Le SYTRAL participe au projet du grand stade par la construction de nouvelle ligne de transport en commun, dont notamment les différentes lignes de Tram qui donneront accès au stade. Son investissement sur les prochaines années pourrait s'élever à 259 000 000 euros pour satisfaire le besoin en transport en commun du Stade des Lumières.

#### E) Les Gones pour Gerland :

	<p>Les Gones pour Gerland est un collectifs regroupant toutes les associations défendant le stade de Gerland, pour la rénovation de ce dernier et contre le projet du stade des Lumières à Décines-Chassieu</p>
---	---

Le collectifs interroge le grand Lyon sur son choix de la construction du grand stade et le prix des dépenses publiques pour ce projet pouvant monter jusqu'à 421 000 000 d'euros. Il critique notamment le fait que ses dépenses serviraient à des entreprises privées. Madame Béatrice Vessilier (Groupe Europe écologie les verts) et Conseillère générale du canton de Villeurbanne-Centre, fait partis de ce collectifs, et nous a accordé une interview sur le projet dans le cadre de notre enquête.

#### F) Les habitants des communes voisines :

Il s'agit des villes de Décines-Charpieu (25 414 habitants), principale lieu du site, de Meyzieu (30 043 habitants) et de Chassieu (9 612 habitants).

Le projet du grand stade pose problèmes aux habitants de ces villes pour les raisons suivantes : la non volonté de subir les effets négatifs que entraîne un match de football, principalement pour les habitants de Décines-Charpieu. La peur d'une congestion plus forte de la rocade Est est aussi une peur. Enfin la présence du V-vert entre Chassieu et Décines-Charpieu est menacée par les infrastructures de transports prévues pour accéder au stade et par la futur urbanisation qu'entraînera le site du projet de l'OL.

### III] DES INFRASTRUCTURES CONTROVERSEES:

#### A) Bilan de la concertation avec la population

Il faut tout d'abord savoir que compte tenu des caractéristiques du projet, tant d'un point de vue économique que dimensionnel l'Olympique Lyonnais a saisi, le 9 mai 2007, la Commission Nationale du Débat Publique (CNDP) afin de savoir si il se devait d'organiser un débat publique ou non.<sup>1</sup>

Suite à cela la CNDP leur a indiqué que le débat public n'avait pas lieu d'être tout en recommandant une concertation avec la population, celle-ci se déroula de mai 2007 à septembre 2010.<sup>2</sup>

##### 1) Une majorité d'avis favorable...

Le projet semble en effet satisfaire l'agglomération lyonnaise. On peut expliquer cela à travers les différents points positifs mis en avant:

- Le projet est une aide au développement de l'Est lyonnais.
- Le stade, de part l'image que L'Olympique Lyonnais possède en dehors du territoire français, serait une vitrine à l'internationale pour la ville de Lyon.
- Sur un point de vue sportif, il est nécessaire de doter l'Olympique Lyonnais d'outils lui permettant de rivaliser avec les plus grands clubs européens.
- L'infrastructure s'inscrit dans le cadre de L'Euro 2016 organisé en France
- 

##### 2)... ponctuée toutefois de points noir

Nous allons nous intéresser, ici, aux différents problèmes soulevés au cours de cette concertation .

Il ressort de celle-ci différents points négatifs soulignés par les opposants aux projets :

- Le site de Montout est déjà encombré, et ces difficultés vont empirer avec le Grand stade, problème d'accès les soirs de matchs, Rocade Est surchargée les soirs de match, opposition aux aménagements connexes (LY6)
- Le calendrier de réalisation des infrastructures flou
- Le projets de transport collectif prévu est insuffisant
- Les parc-relais sont trop excentrés il y a donc un risque que les navettes ne fonctionnent pas

<sup>1</sup> cf. Bilan de la Concertation menée par L'Olympique Lyonnais, PDF

<sup>2</sup> cf. Communiqué des décisions de la CNDP du 6 juin 2007, PDF



- Le trafic automobile restera majoritaire

On peut ajouter à cela des nuisances sonores et incivilités les soirs de match, les nuisances dues au chantier et l'impact paysager de l'infrastructure.

Les principales solutions de fournies suite à la mise en évidence de ces problématiques ont été :

- De nouveaux projets de TC
- L' améliorations des TC existants
- Un aménagements routiers mieux adaptés
- Des mesures exploitation/gestion: suppression péage pour les camions (p14), billets plus cher si on se gare sur le parking du stade

## B) Le projet LY6:

Une des controverses concerne un des aménagements connexes au stade: la liaison LY6 qui devait relier à l'origine la Rocade Est au carrefour des 7 chemins et plus précisément au futur boulevard urbain. Il y a eu en effet un lever de bouclier important de la part des associations.

Celles-ci dénonçant principalement les nombreux séquelles environnementales et les gênes occasionnées pour les riverains, on y retrouve principalement:

- nuisances sonores
- pollutions diverses (nappes phréatiques, atmosphère via gaz d'échappement)
- nouveau flux de voitures qui ne peut être géré dans cette zone
- et enfin dégradation d'un corridor écologique: le V-Vert abritant une faune et une flore remarquables dont certaines espèces sont protégées.

Cette controverse au sujet de la LY6 prend naissance dès le début de la concertation soit 2007.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> cf. pétition de l'ADDEL adressée au Président de la communauté urbaine de Lyon

## IV] LA LY6: UN PROJET CONTESTE

### A) Un projet s'implantant dans le V-Vert de l'Est lyonnais

En effet, le fait que cette infrastructure soit contestée s'explique par le fait de sa localisation géographique.



(capture d'écran Google Earth de l'Est lyonnais)

Le V-Vert est une enclave de terres non construites à protéger de l'urbanisation. De plus, le Schéma Directeur de l'agglomération lyonnaise de 1992 l'inscrit en tant que patrimoine d'intérêt écologique et paysager. Cette volonté du SDAL a ensuite été reprise par les documents d'urbanismes et pérennisée par les acteurs de l'agglomération lyonnaise (Grand Lyon et communes notamment).

Ce projet vient donc morceler cette parcelle agricole en outre elle est susceptible d'être la première pierre d'un vaste projet d'urbanisation dans cette zone une fois les infrastructures de transport pour le grand stade réalisées<sup>4</sup>. Différentes associations se sont donc mobilisées afin d'empêcher la modification du Plan Local d'Urbanisme et donc la réalisation de ce projet telles que l'ADDEL ou DARLY (se Déplacer Autrement sur la Région Lyonnaise).<sup>5</sup>

<sup>4</sup> cf. site internet du CERTU : "Un corridor écologique avant l'heure : le V-vert de l'Est lyonnais" par Emmanuel Boutefeu 09/09/2008 et le TFE de Jean-Philippe Huertas "Le V-Vert de l'Est Lyonnais"

<sup>5</sup> <http://www.darly.org/content/view/161/107/>

## B) La réponse de l'Olympique lyonnais

Suite à ces polémiques, l'OL a revu la desserte sud-est du stade et a donc modifié son projet de LY6 afin de faire accepter à l'ensemble des parties le projet.

Ainsi, comme on peut l'apercevoir ci-dessous, le projet de LY6 a été abandonné et remplacé par, au sud une voie de transport commun en site propre et au nord un prolongement de la rue ELISEE-RECLUS.



(carte issue du Document de Synthèse Accessibilité au projet Grand Stade, mise à jour de la version 2009)

De plus le dimensionnement de cette nouvelle voie entre Eurexpo a été dimensionné afin de prévoir l'affluence importante les soirs de match.

horaires	Personnes pris en charge par les navettes	Temps de rotation	Nombre de bus
18h30-20h30	16 000	30 min	37 à 54
22h30-23h30	16 000		62 à 89

Ces propositions se veulent écologiques avec un impact dans le V-vert beaucoup moins importante que la LY6 et avec surtout une desserte en transport en commun conséquente et la voiture est ici laissée l'écart sur le parking d'Eurexpo.

De plus ces propositions ont été soumises à l'avis de l'autorité environnementale qui a rendu son avis en mars 2011<sup>6</sup>, en voici un extrait:

Au sein du parti d'aménagement retenu pour ces accès Sud, on notera aussi l'existence de micro variantes:

- Dans le secteur de la rue Elisée Reclus, la solution retenue, empiète davantage sur le « V vert », mais est présentée comme épargnant une haie favorable à la buppe fasciée (espèce protégée). On notera que, de son côté, le volet relatif aux nuisances acoustiques évoque le recul de la voie nouvelle comme permettant de respecter les objectifs réglementaires ;
- Dans le secteur Nord de Chassieu, la solution retenue est celle qui empiète le plus sur le « V vert ». Elle est annoncée comme motivée par la nécessité de respecter les exigences réglementaires en matière de nuisances acoustiques. Cette étude de micro variantes fait apparaître le fait que le projet de TCSP au Sud du « V vert » a été semble-t-il conçu pour respecter toujours un certain recul par rapport aux habitations riverains et ceci, bien qu'il ne s'agisse pas d'une infrastructure de transit à fort trafic. On notera qu'il s'agit d'une option prudente car la gêne engendrée en fin de soirée par le trafic TC, surtout en fin de match, ne doit pas être sous-estimée en terme d'acceptation sociale.

<sup>6</sup> les différentes infrastructures du projet ont également été soumises à l'autorité environnementale mais nous ne traitons que des propositions rentrant dans le cadre de la desserte Sud-est et donc de la gestion du V-vert.