

ACCESSIBILITE AU PROJET GRAND STADE

DOCUMENT DE SYNTHÈSE
Mise à jour de la version
d'Octobre 2009

Version 7

Octobre 2010

SOMMAIRE

INTRODUCTION

*OBJECTIF DE LA PRESENTE NOTICE
LE CONTEXTE TERRITORIAL DU SECTEUR EST
LE PROJET DE GRAND STADE
LES OBJECTIFS DU SCHEMA D'ACCESSIBILITE*

LA DEMARCHE DES ETUDES REALISEES

*LES PARTENAIRES ASSOCIES
LA DEMARCHE DES ETUDES*

LA PRISE EN COMPTE DU DEVELOPPEMENT URBAIN

*ETAT DES TRAFICS ROUTIERS ACTUELS
EVALUATION DES DEPLACEMENTS A MOYEN TERME*

LES HYPOTHESES DE FONCTIONNEMENT DU GRAND STADE

*HYPOTHESE D'UTILISATION DE L'EQUIPEMENT (JAUGE)
JOUR ET REFERENCE
REPARTITION HORAIRE D'ARRIVEE DES SPECTATEURS
LES ORIGINES DES SPECTATEURS*

LE CONCEPT MULTIMODAL D'ACCESSIBILITE AU SITE

*LA PART A DESSERVIR EN TRANSPORTS COLLECTIFS
LA PART A DESSERVIR EN MODES DOUX
LA PART A DESSERVIR EN VEHICULES PARTICULIERS
LE CONCEPT MULTIMODAL D'ACCES AU STADE*

LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME VP

*LA REPARTITION HORAIRE DES FLUX DE TRAFIC
LES AFFECTATIONS DE TRAFIC*

LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME TC

*LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME BI-MODAL (VP + TC)
LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME TC*

LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME DE FIN DE MATCH

*LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME VP
LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME TC*

LES OPERATIONS A METTRE EN ŒUVRE

*LES OPERATIONS DE VOIRIE
LES OPERATIONS DE TC
LES ENJEUX D'EXPLOITATION DU SYSTEME D'ACCESSIBILITE*

INTRODUCTION

OBJECTIF DE LA PRESENTE NOTICE

La présente notice a pour but de définir les principes d'accessibilité développés pour le projet de Grand Stade de l'Olympique Lyonnais. Elle conclut les phases d'études de programmation menées de septembre 2008 à octobre 2010. Ce document de synthèse constitue la pièce commune des différents programmes des opérations nécessaire pour la mise en œuvre du scénario d'accessibilité. Chacun des programmes d'opérations précise, notamment, les principes fonctionnels, environnementaux et d'aménagements arrêtés.

LE CONTEXTE TERRITORIAL DU SECTEUR EST

Un territoire stratégique dans l'agglomération.

Situé entre le boulevard Laurent Bonnevey à l'Ouest et la Rocade Est, depuis Vaulx-en-Velin au Nord jusqu'à Vénissieux au Sud, le « Centre-Est » (comprenant les communes de Vaulx-en-Velin, Meyzieu, Décines-Charpieu, Genas, Vénissieux, Bron, Saint-Priest, Chassieu) occupe sur plus de 150 km² une position stratégique dans l'agglomération lyonnaise, entre la centralité historique de la ville de Lyon et la polarité métropolitaine de Saint-Exupéry. Cependant, comptant à ce jour plus de 250 000 habitants, ce territoire couvre des réalités et des dynamiques très contrastées. Les communes de la première couronne Est (Vaulx-en-Velin, Bron, Saint-Priest et Vénissieux) qui accueillent les grands ensembles des années 1970, ont engagé des opérations de renouvellement urbain ambitieuses pour enrayer la baisse de la population.

Les communes de la deuxième couronne (Décines-Charpieu, Meyzieu, Chassieu) avec un habitat pavillonnaire dominant, sont en expansion démographique et structurent leur développement autour de la requalification de leur centre.

En outre, l'offre économique sur ce territoire est aujourd'hui très développée et diversifiée (vastes zones industrielles productives, parcs tertiaires, pôle de compétitivité...), constituant un pôle d'emploi majeur de près de 150.000 emplois.

De plus, ce territoire compte également de vastes zones agricoles et des espaces à caractère naturel, support de pratiques récréatives (Grand Parc de Miribel Jonage, Parc de Parilly) mais aussi générateurs de déplacements automobiles.

Les enjeux liés au développement urbain et aux réseaux de transports

Le Centre-Est constitue un secteur privilégié de développement à la fois résidentiel et économique de l'agglomération lyonnaise. A l'horizon 2030, horizon du SCOT, ce sont 37 000 logements qui sont attendus sur le secteur Est soit 40.000 habitants et de nombreux emplois supplémentaires qui sont attendus. Aussi, pour atteindre cet objectif, le développement urbain de ce territoire ne peut se concevoir sans intégrer dès à présent les problématiques de déplacements et d'accessibilité, et notamment de desserte en transport en commun afin de limiter au maximum les déplacements automobiles.

Ce vaste territoire regroupe de grands projets d'agglomération (GPV, ORU, Carré de Soie, Porte des Alpes) comprenant du développement commercial, et de grands équipements d'agglomération générateurs de déplacements, qui sans une politique très volontariste de report modal, sont essentiellement automobiles :

- les projets de renouvellement urbain actuellement engagés avec le Grand Projet de Ville de Vaulx-en-Velin, le Grand Projet de Ville de Vénissieux, les Opérations de Renouvellement Urbain sur les quartiers de Terrailon et de Parilly à Bron et de Alpes-Bellevue à Saint-Priest participent à la redynamisation de l'Est Lyonnais et doivent s'inscrire davantage dans le tissu urbain environnant. Ce lien avec le reste de la ville proche ou à une échelle plus large doit naturellement se traduire par une desserte en transport en commun de ces quartiers plus efficaces.

- la poursuite du développement de la Porte des Alpes passe par la requalification et l'amélioration de l'accessibilité des grands équipements et polarités comme le pôle commercial Porte des Alpes, Eurexpo ou encore le campus universitaire.

- le secteur du Carré de Soie, en raison de son accessibilité privilégiée (pôle d'échanges Métro A, bus, T3) et de ses espaces libres ou mutables, présente un potentiel de renouvellement et de développement très important tant en termes résidentiel qu'économique.

- le projet de Grand Stade à Décines (et ses équipements connexes) doit bénéficier d'un niveau d'accessibilité tous modes performant et optimisé. L'arrivée d'un tel équipement sur le territoire conduit à réfléchir à la fois sur son intégration dans l'espace environnant mais aussi sur les mutations possibles de cet espace notamment en termes de densification et renouvellement urbain.

- le renforcement des centres des communes (Bron, Décines, Meyzieu, Saint-Priest et Vénissieux) et la structuration de la polarité de Genas, où chaque habitant trouverait l'ensemble des services ou équipements répondant à ses besoins de proximité, constituent également un objectif de développement durable.

Au-delà de ces projets identifiés, ce secteur dispose de potentialités importantes de densification et de renouvellement du fait de son tissu urbain peu dense et de l'existence de réserves foncières très conséquentes mobilisables à un horizon post-Scot.

Organiser prioritairement les déplacements autour des transports collectifs selon 3 fonctionnalités :

- Le rabattement vers un réseau REAL renforcé ;
- La desserte urbaine ;
- Le maillage entre polarités.

L'accessibilité au site du Montout s'inscrit dans cette 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 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 réseau TCL et des connexions avec le réseau ferré, l'accessibilité en transport en commun au site du Montout est intégrée dans le dispositif de connexion et de maillage du réseau métropolitain et 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,...).

LE PROJET DE GRAND STADE

Situé à Décines, le projet de Grand Stade de l'Olympique Lyonnais peut accueillir 60 000 personnes. Différents types d'événements pourront être organisés au sein de cette enceinte. Le projet d'aménagement comprend aussi l'implantation d'équipements connexes : hôtellerie, bureaux, commerces, loisirs. Dans le cadre des études d'accessibilité, le cas d'un match de Coupe d'Europe a été retenu pour dimensionner le système. Ce type d'événement est en effet le plus contraignant car il se déroule sur un jour de semaine d'une part, et car la probabilité de remplissage maximal du stade est la plus forte d'autre part.

LES OBJECTIFS DU SCHEMA D'ACCESSIBILITE DU PROJET GRAND STADE

Les objectifs définis pour assurer la desserte multimodale du Grand Stade sont les suivants :

- **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) et en conservant un niveau de trafic acceptable.**

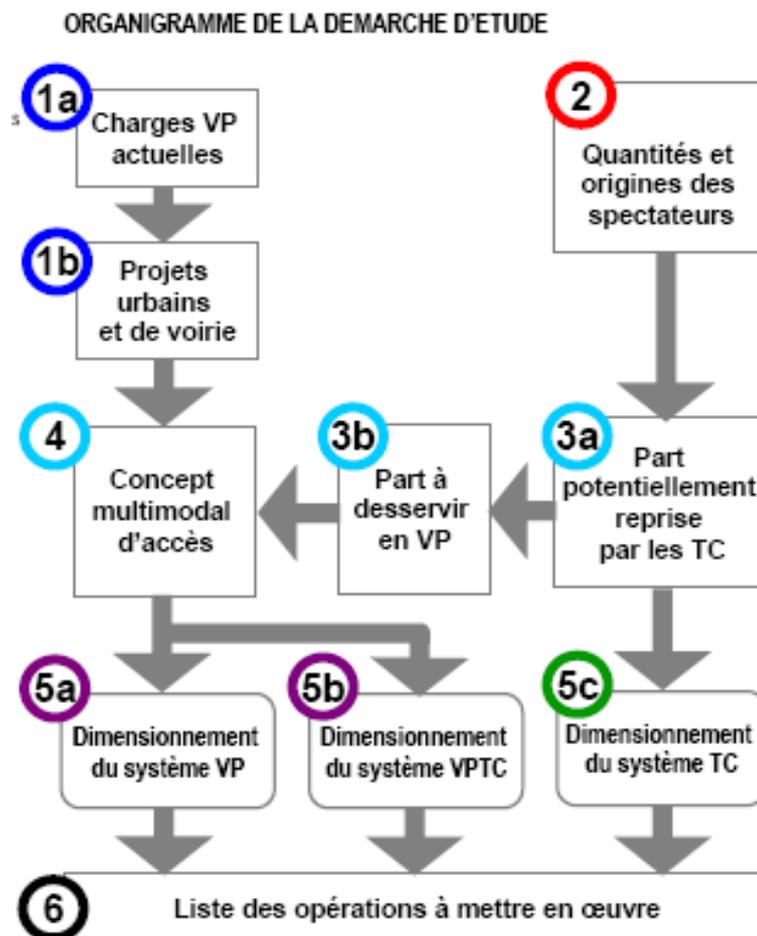
LA DEMARCHE DES ETUDES REALISEES

LES PARTENAIRES ASSOCIES

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 :

- OL Groupe
- Grand Lyon – DGP & MD (CETE puis Egis Mobilité)
- Grand Lyon – DGP (CETE & Transitec)
- Sytral (Egis Rail)
- Grand Lyon – DGP (ICC, Plan B, Geodice)
- Conseil Général du Rhône, SDIS
- Etat : DDE, DRE, DIRCE, Préfecture, CRS45, DDSP, Gendarmerie
- Communes de Décines, Meyzieu, Chassieu
- Eurexpo

LA DEMARCHE DES ETUDES



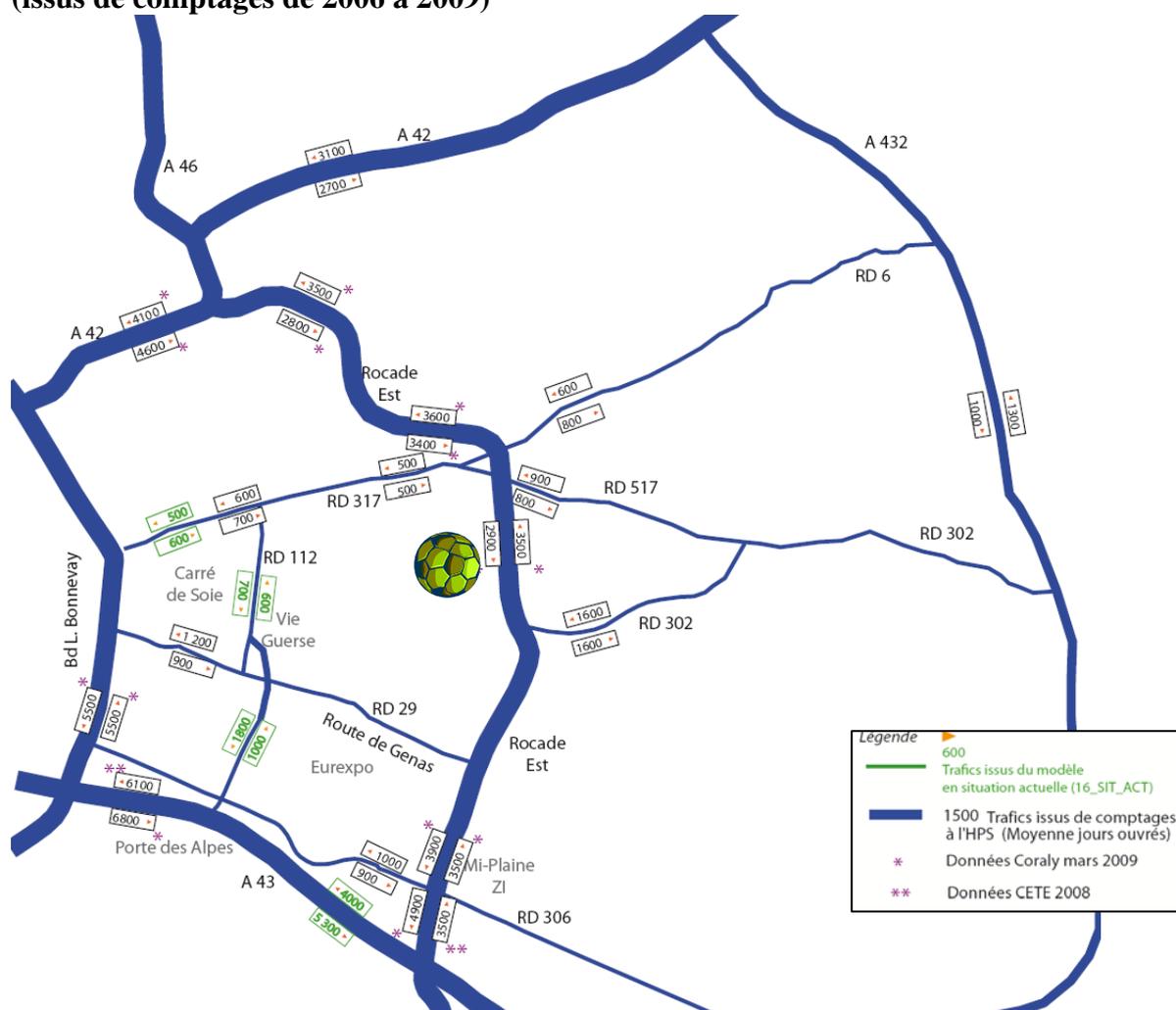
LA PRISE EN COMPTE DU DEVELOPPEMENT URBAIN

La définition du scénario de desserte multimodale du projet Grand Stade est basée sur la définition d'un scénario de référence en matière de charges de trafic qui a porté sur l'ensemble du secteur Est de l'Agglomération Lyonnaise.

Un modèle de trafic a été utilisé en intégrant les projets de développement de l'agglomération dans le but de définir le niveau des charges de trafic à 18-19h et à 19-20h, périodes dimensionnant le système d'accès au projet Grand Stade.

ETAT DES TRAFICS ROUTIERS ACTUELS

Trafic en véhicules/heure entre 17h et 18h, en situation actuelle
(issus de comptages de 2006 à 2009)



EVALUATION DES DEPLACEMENTS À MOYEN TERME

Le réseau de voirie et les projets de développement pris en compte dans le territoire Centre Est sont les suivants :

	Projets
Projets de voirie	Contournement Est de Meyzieu
	Déviation Nord de Pusignan
	Déviation de Jonage
	Liaison A432 Les Echets - La Boisse
	Suppression du Viaduc Mermoz
	LY12 section sud
	Elisée Reclus
	BUE sauf sections "Aviation" et "Charbonnier"
Projets d'urbanisme	Mi Plaine ZI développement
	ZI Lyon Sud Est développement
	Vie Guerse
	Porte des Alpes
	Carér de Soie
	Extension d'Eurexpo
	Complexe OL Land
	Match Grand Stade

LES HYPOTHESES DE FONCTIONNEMENT DU GRAND STADE

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

HYPOTHESE D'UTILISATION DE L'EQUIPEMENT (JAUGE)

L'hypothèse retenue est de répondre à un taux de remplissage de 100 % du stade (60 000 personnes)

Cette hypothèse est maximaliste 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 à 80 %.

Saisons 2008-9 à 2011-12		
Type et nombre de matches par saison	Jour et heure du coup d'envoi	Taux de remplissage du stade
4 à 6 matches de coupe d'Europe	Ma / Me / Je 20h45	100%
6 matches de coupe de France et de la Ligue	Ma / Me / Je 20h00	50%
8 matches de championnat de France	Sa 19h00	80%
4 matches de championnat de France	Sa 21h00	80%
3 matches de championnat de France	Di 17h00	80%
4 matches de championnat de France	Di 21h	80%

Source : OL

Pour le dimensionnement des accès au Grand Stade, le match de Coupe d'Europe a été retenu.

JOUR ET REFERENCE

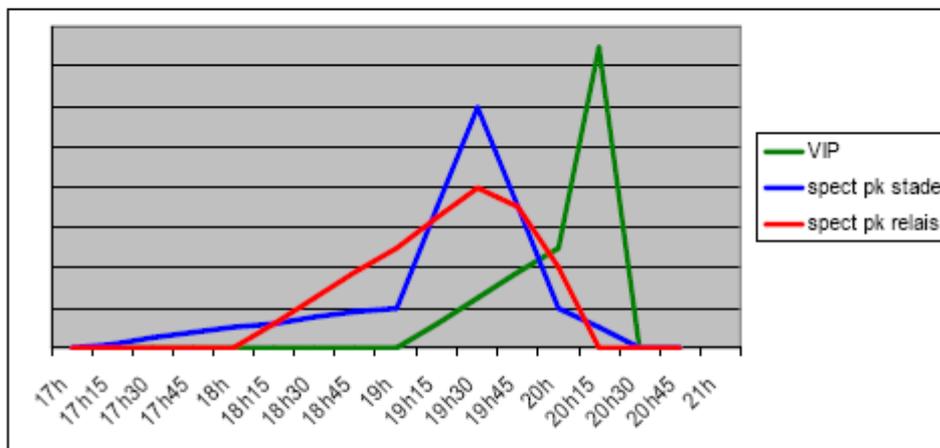
Pour dimensionner le système d'accès au site, l'événement récurrent attirant le plus fort public a été retenu, à savoir un match de Coupe d'Europe se déroulant le mardi soir, sur les jours et les heures les plus contraignants en termes de trafic. Cette hypothèse est elle aussi maximaliste puisque la majorité des matchs se tiennent le week-end.

Sur les 35 événements majeurs prévus par l'Olympique Lyonnais, 25 seront des matchs de l'Olympique Lyonnais parmi lesquels on compte 19 matchs de ligue 1 (joués exclusivement le WE) et 4 à 6 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'autre part des concerts en période estivale. (Source OL Groupe).

REPARTITION HORAIRE D'ARRIVEE DES SPECTATEURS

Les hypothèses de génération de trafic pour les futurs usagers du Grand Stade s'appuient sur l'analyse des comportements des usagers 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.

Répartition horaire d'arrivée en voiture des spectateurs



Source : Géodice

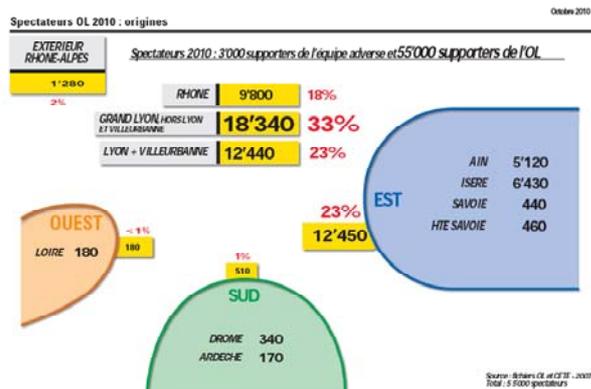
La plupart des spectateurs arrivera aux parkings entre 19 et 20 h.

LES ORIGINES DES SPECTATEURS

L'étude de l'origine des spectateurs a tout d'abord porté sur les fichiers abonnés de la saison 2000/2001 puis celle de 2003/2004 qui mettent en évidence une forte augmentation du nombre d'abonnés (+ 4 000.) Le pourcentage des abonnés présents dans les départements de l'Ain et de l'Isère est notamment en forte augmentation (+ 27 %).

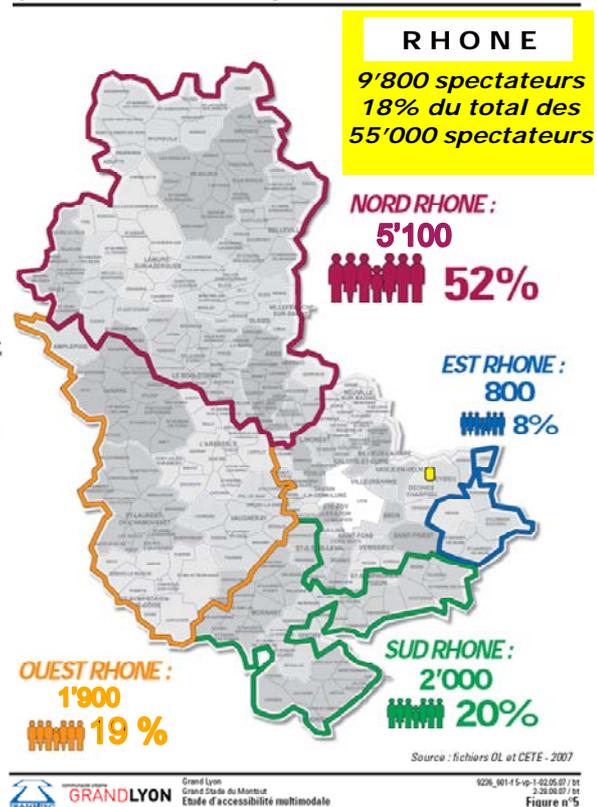
Les chiffres de la saison 2008/2009 confirment une stagnation des abonnés en provenance de Lyon & Villeurbanne (28%) ainsi qu'une stagnation des abonnés en provenance du GRAND LYON (64%), et montrent une forte augmentation des abonnés en provenance des départements de l'Est du Rhône (Ain + Isère) : +27%. Les ventes de billets au match le match confirment ces évolutions sur l'Est de l'agglomération

L'extension de la capacité du stade de 40 000 à 60 000 personnes va donc très probablement générer une augmentation de la "clientèle" en provenance de l'Est de l'Agglomération Lyonnaise et de la Région Rhône-Alpes. Le stade d'une capacité de 60 000 personnes permet d'accueillir 58000 spectateurs et 2000 personnels arrivant une heure avant l'arrivée du premier spectateur et partant une demi heure après le départ du dernier spectateur.

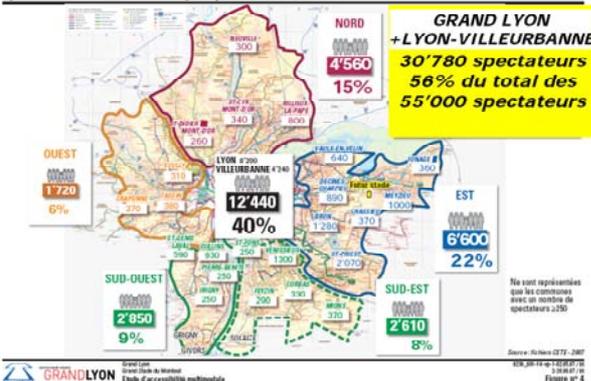


Spectateurs OL 2010 : détail des origines Rhône

Octobre 2010



Spectateurs OL 2010 : détail des origines pour le Grand Lyon



LE CONCEPT MULTIMODAL D'ACCES AU SITE

LA PART A DESSERVIR EN TRANSPORTS COLLECTIFS

D'une manière générale, l'accessibilité en transports en communs du Grand Stade peut s'appuyer sur l'offre de TC de l'Agglomération Lyonnaise dont l'offre de service sera améliorée. L'accessibilité en transport en communs au site est intégrée dans le dispositif de connexion et de maillage des différents réseaux de l'agglomération.

De la même manière que pour l'accessibilité en véhicules particuliers, l'offre de transports en commun a été définie en s'appuyant sur l'origine des futurs spectateurs. **La part de marché est définie sur la base de la localisation des spectateurs résidant à moins d'une heure en transports publics, avec moins de deux correspondances.**

L'isochrone à une heure montre que 20 000 spectateurs (du Grand Lyon) se situent dans l'aire d'attractivité du réseau des transports publics urbains.

9000 spectateurs du territoire du Grand Lyon seront ainsi potentiellement attirés par l'utilisation du réseau TCL (part de marché 29% sur le Grand Lyon et de 45% sur Lyon - Villeurbanne), auxquels il conviendra d'ajouter 3000 supporters de l'équipe adverse acheminés en car (5% de la jauge du stade), et 1800 supporters de l'OL (à priori en provenance de l'extérieur du Grand Lyon) qui accéderont aussi au stade en car (hypothèse minimaliste : le projet comprend 70 places de stationnement dédiées aux cars des supporters de l'OL, représentant quelques 3500 spectateurs). Enfin, une part des spectateurs partant de chez eux en VP sera rabattue en TC via des parkings extérieurs au site.

LA PART A DESSERVIR EN MODES DOUX

1700 spectateurs environ résident à moins de 4 kms du stade et pourront y accéder à pieds ou en vélo.

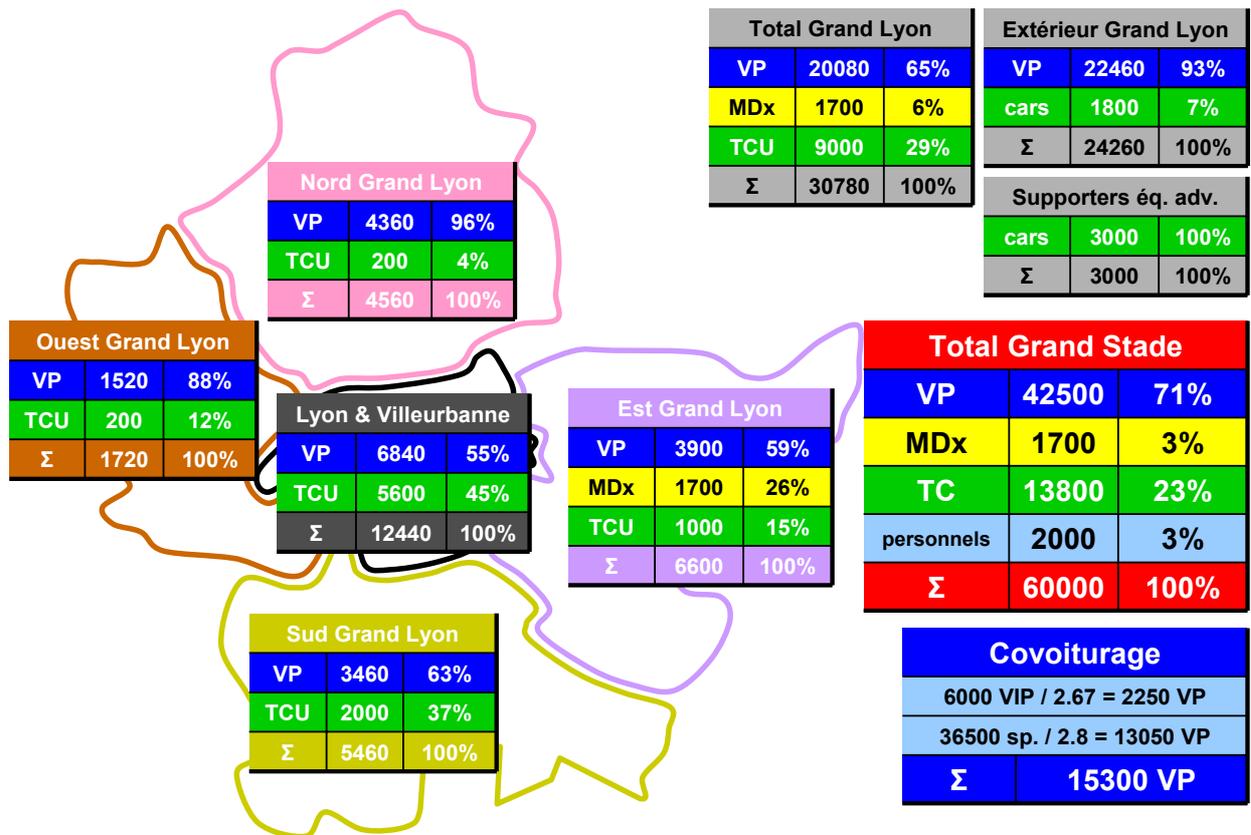
LA PART A DESSERVIR EN VEHICULES PARTICULIERS ET DEPLACEMENT BI-MODAL

Après déduction des 15500 spectateurs accédant directement en TC ou en modes doux (9000 par le réseau TCL, 4800 en car, 1700 en modes doux), et des 2000 personnels travaillant sur le stade, il reste 42500 spectateurs à acheminer pour remplir le stade.

Sur la base d'observations effectuées à Gerland et sur d'autres stades français, l'hypothèse d'un taux de covoiturage de 2.67 [spectateurs par voiture] a été retenue pour les spectateurs VIP, ce taux étant porté à 2.8 pour les autres spectateurs.

Ces 42500 spectateurs utiliseront ainsi 15300 véhicules pour se rendre soit au parking du stade soit aux parkings-relais depuis lesquels ils accéderont directement à l'équipement en transport en commun.

FIGURE 3 : répartition modale d'accès des spectateurs (au départ du domicile)



Ces tableaux montrent que 71% des personnes se rendant au stade partent de leur domicile en véhicule particulier, 3% à pied et 23% en transport en commun ou en car.

Parmi les 42500 spectateurs en VP, 18400 iront jusqu'au stade avec leur véhicule tandis que 24100 se gareront dans un des deux parkings relais et termineront le trajet en navette tramway ou bus.

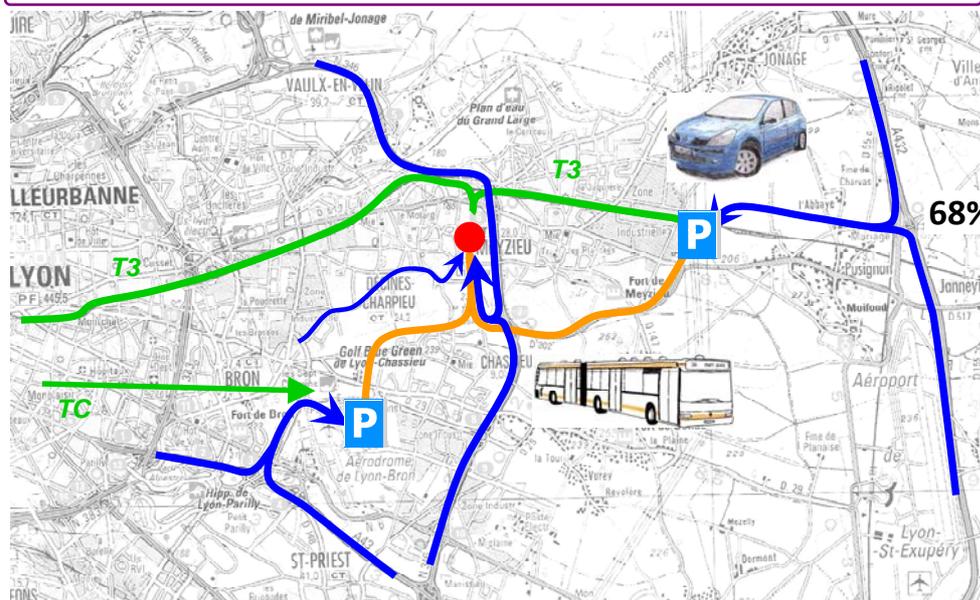
C'est ce transfert qui est décrit dans le chapitre suivant : le scénario multimodal d'accès au stade.

LE CONCEPT MULTIMODAL D'ACCES AU STADE

Définition du scénario multimodal à l'arrivée au stade

Accès en transports collectifs et modes doux : 68 %

Accès direct en Véhicules Particuliers : 32 %



● Grand stade : 58'000 spectateurs, 6 700 places

P Parkings de Meyzieu (3 600 places) et d'Eurexpo (5 000 places)

32%


TC DIRECT :
9000 personnes


+

Parking relais + TC
24 100 personnes


Cars supporters :
4800 personnes


Modes doux :
1700 personnes


6 700 vhc
18 400 spect.

Les résultats des études de trafic ont conduit à limiter l'offre de stationnement sur le site du stade afin de limiter sa génération de trafic. Les principaux critères ayant déterminé ce choix découlent des objectifs de limitation de trafic à un niveau acceptable de la Rocade Est et du réseau de voirie urbaine de proximité, les soirs de match. Les données étudiées et les différentes simulations ont permis d'évaluer à 7000 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.

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

- Un parking sur site de 6 700 places, en lien avec les capacités que la rocade Est peut accepter en matière de trafic et de l'espace disponible autour du stade.
- Deux parkings éloignés, de 5 kms environ du site, totalisant 8 600 places environ, reliés par navettes TC au Stade :
 1. un parking de 3 600 places minimum 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 empruntant la RD302. Environ 600 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 saturé.
 2. l'utilisation d'environ 5000 places du parking d'Eurexpo relié au Grand Stade par un système de navettes bus qui empruntera une liaison en site propre à créer.

- Un service de navettes tramway reliant directement le site à la Part-Dieu, la Soie et les Panettes à Meyzieu.

LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME VP

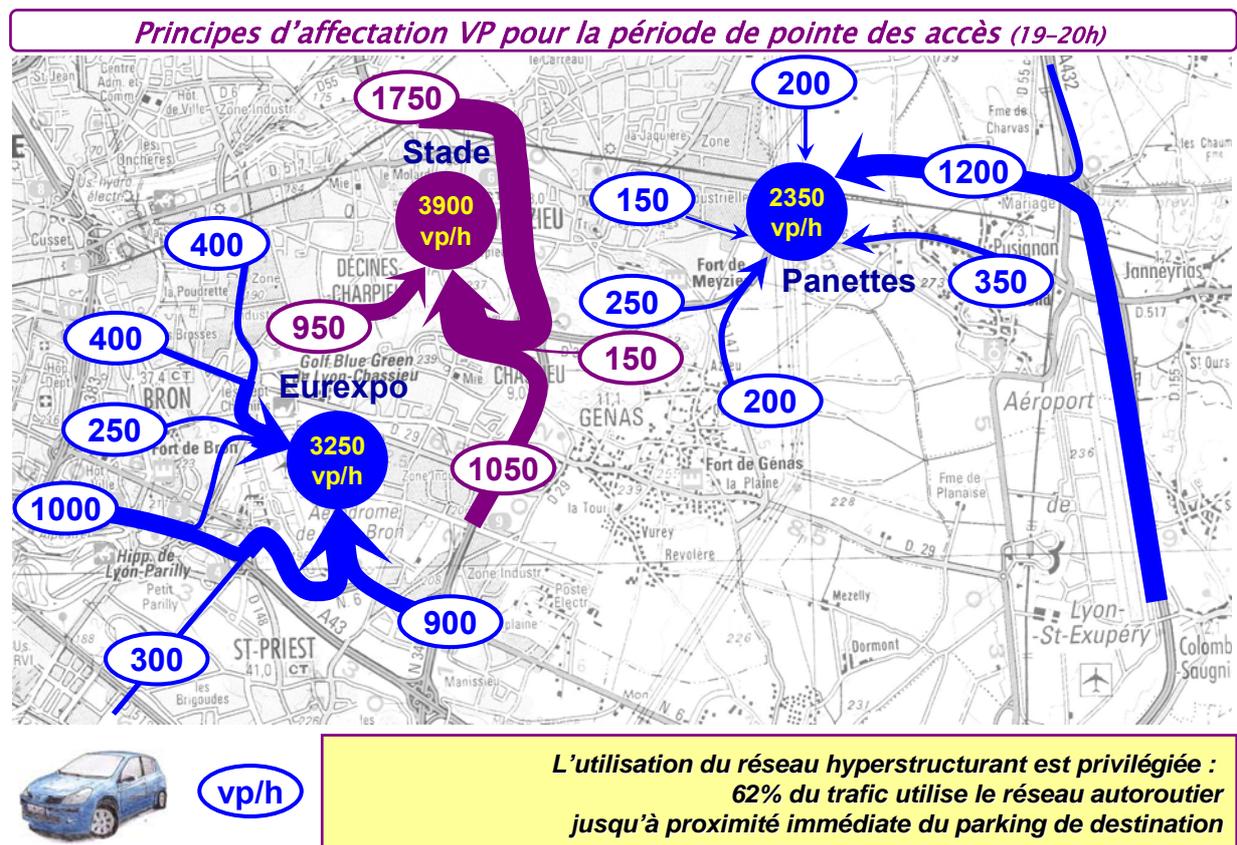
LA REPARTITION HORAIRE DES FLUX DE TRAFIC

Le Trafic hors jour de match de l'agglomération culmine entre 17 et 18h. Une fois passée cette heure de pointe, les charges de trafic diminuent.

La demande générée par le Grand Stade ira croissant de 17h à 20h.

Pour un maximum de 6 matches de coupe d'Europe dans l'année et en organisant une gestion optimisée limitant les trafics de transit, l'arrivée des spectateurs sur le réseau routier va s'enchaîner avec l'heure de pointe habituelle sans être supérieure, entraînant un allongement de la durée de celle-ci.

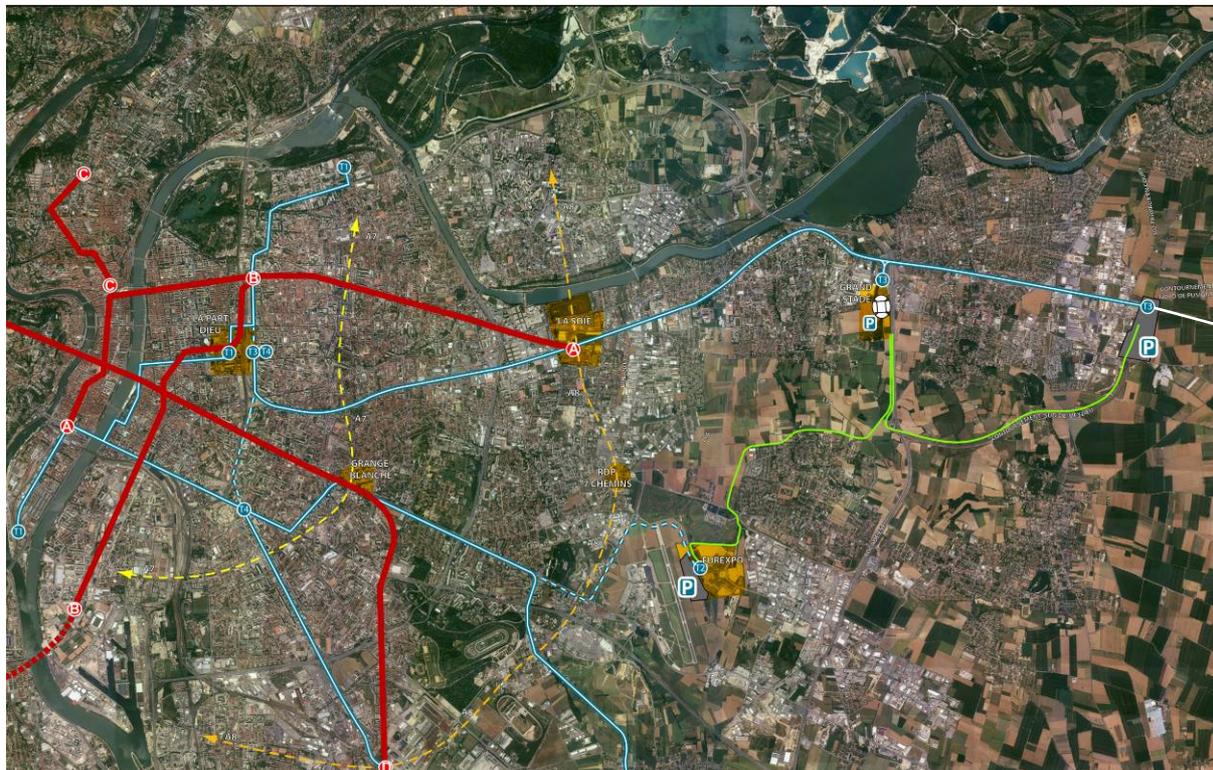
Les études de dimensionnement précis des voies et carrefours d'accès intégreront ces nouvelles charges de trafic pour garantir le bon écoulement des flux.



LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME TC

Maillage du réseau TC

Le système d'accès TC au Grand Stade s'appuie et conforte le maillage du réseau TCL actuel.



Légende : **Métro** **Tramway** **Lignes fortes en projet**
Itinéraires des navettes

Au Nord du stade, un débranchement de T3 permettra aux spectateurs d'arriver directement sur le mail. Des services spéciaux sur T3 permettront de rallier la Part-Dieu et la Soie, en correspondance avec le réseau structurant de l'agglomération (lignes A et B du métro, lignes T1 et T4).

D'autres services spéciaux sur T3 permettront d'acheminer au stade les spectateurs rabattus sur la ZI de Meyzieu (Panettes).

Au Sud du stade, une gare bus de 15 quais accueillera les bus en provenance des parkings de rabattement des Panettes et d'Eurexpo.

Enfin, le site propre à usage événementiel, créé en contournement Nord de Chassieu pourra préfigurer un maillage TC des grandes poches de parking de l'Est lyonnais.

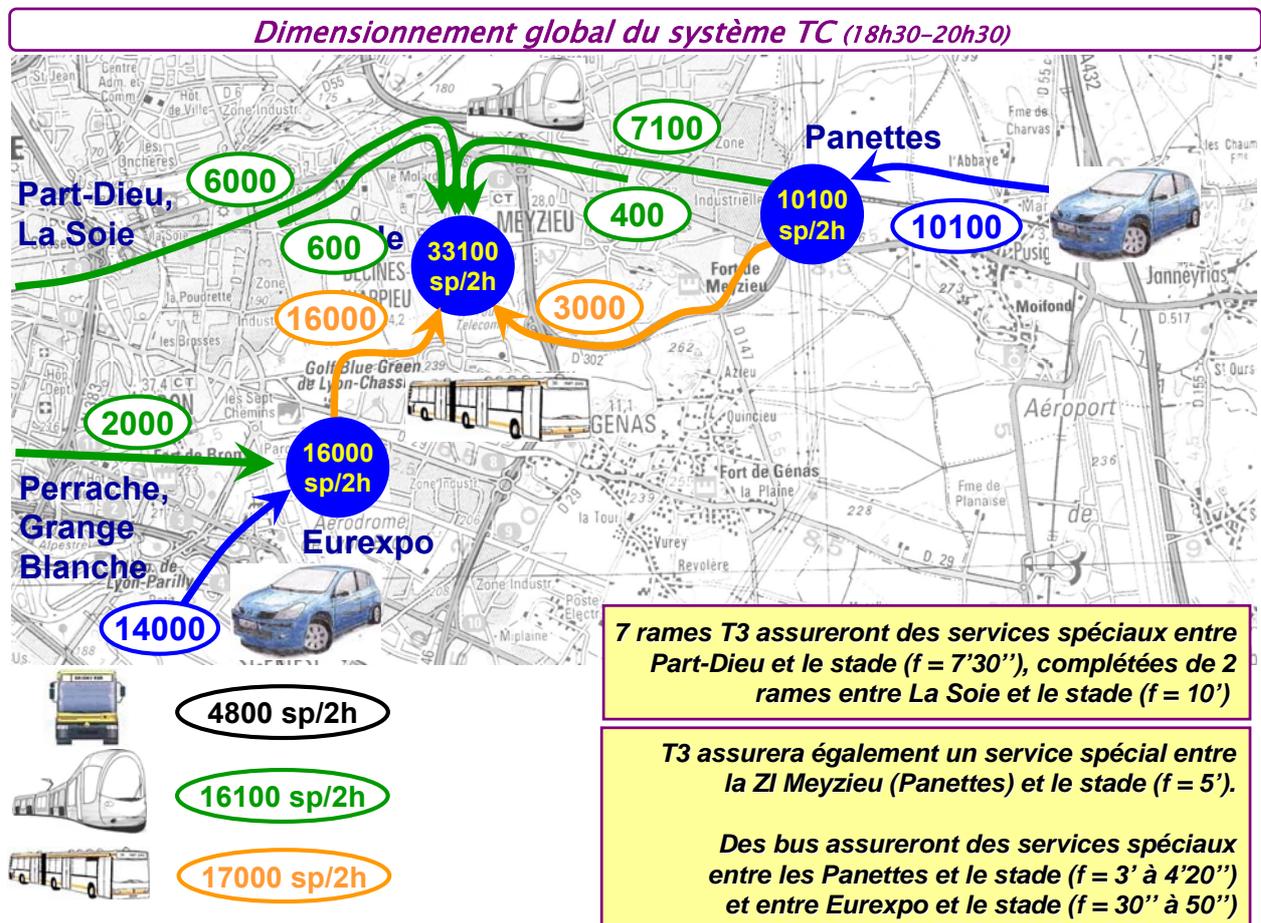
Charges de dimensionnement

Comme vu plus haut (§ « concept multimodal d'accès »), le système de transport en commun devra acheminer 37900 spectateurs au stade :

- 9000 par le réseau TCL et par les services spéciaux de T3,
- 24100 en rabattement des parkings d'Eurexpo et des Panettes,
- 4800 en car.

Sur les 33100 spectateurs pris en charge par le réseau TCL et dessertes spécifiques, il a été admis que 13200 d'entre eux (40%) seraient acheminés entre 18h30 et 19h30, et 19900 entre 19h30 et 20h30. **C'est donc cette deuxième heure de pointe qui a été retenue pour dimensionner le système.** Sur cette période, 8 500 personnes devront être acheminées en tram, et 11 400 personnes en bus.

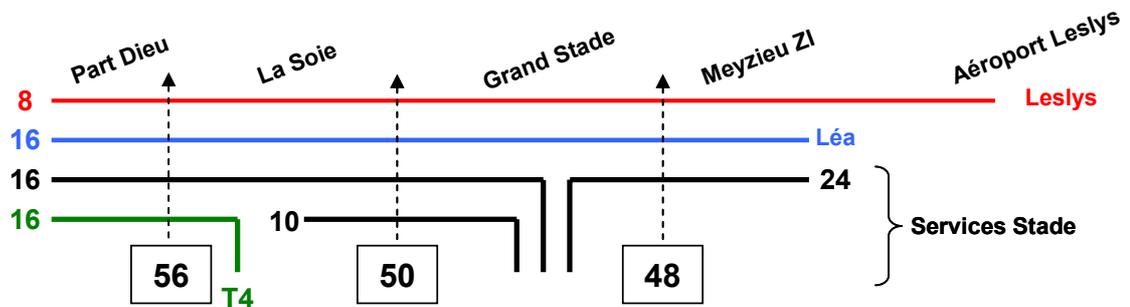
En première approximation, ces charges de dimensionnement nécessiteront qu'environ 15 rames de tramway et 41 bus articulés (ou 59 bus standards) soient affectés à ces services spéciaux.



L'offre tramway

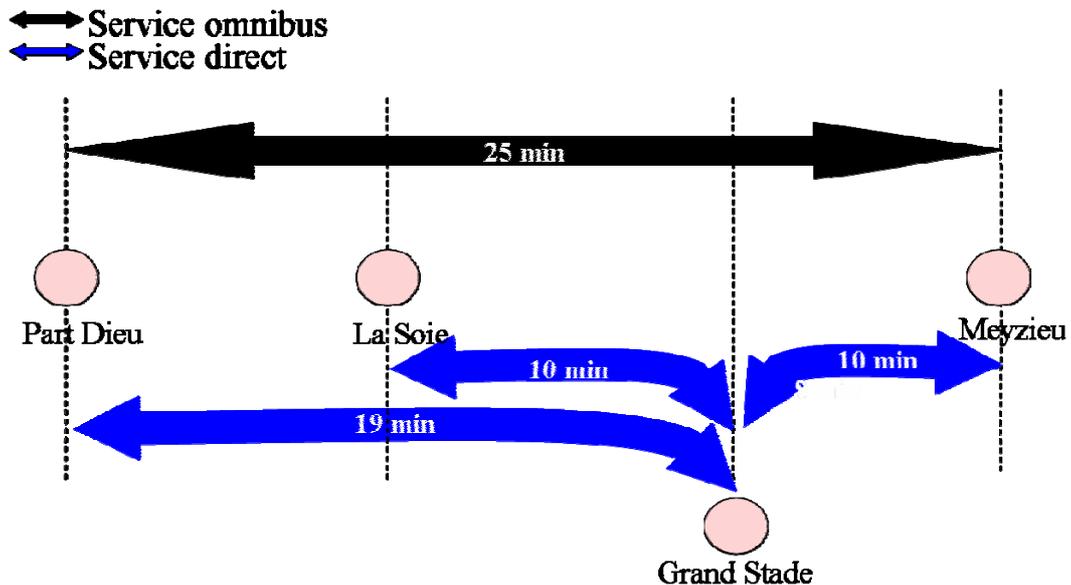
15 rames de tramway seront mobilisées pour les services spéciaux sur T3, qui viendront s'insérer dans les créneaux libres de la desserte ordinaire.

Offre T3 (total de 19h30 à 20h30)



☐ Nombre de rames qui passent en ce point de la ligne, 2 sens cumulés

Temps de parcours T3

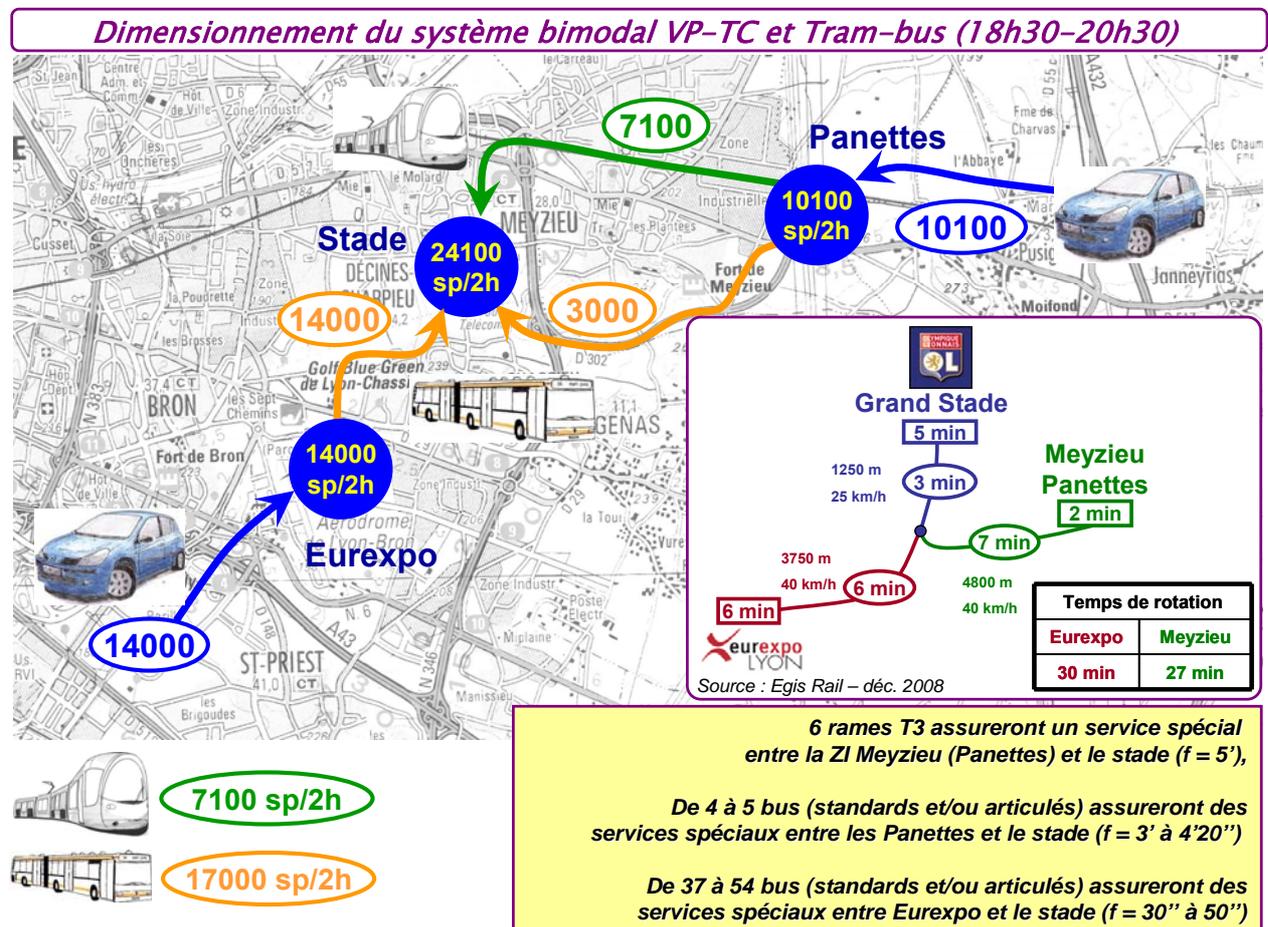


LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME BI-MODAL (VP + TC)

La liaison entre Eurexpo et le stade devra prendre en charge 14000 spectateurs. Ces spectateurs seront acheminés par bus. Un bus partira toutes les 30 à 50 secondes (suivant la répartition bus standards/bus articulés) et le temps de parcours devrait être de 15 minutes, tenant compte de la réalisation d'un site propre à usage événementiel contournant Chassieu par le Nord.

La liaison entre le parking des Panettes et le stade devra prendre en charge 10100 spectateurs, arrivés en voiture :

- 7100 seront acheminés par des services directs de T3 : 1 rame partira toutes les 5 minutes et amènera en 10 minutes les spectateurs directement sur le mail Nord du stade,
- 3000 seront acheminés par bus : un bus partira toutes les 3' à 4'20'' et le temps de parcours devrait être de 14 minutes, tenant compte des travaux qui seront réalisés sur la RD302 pour la désaturer.

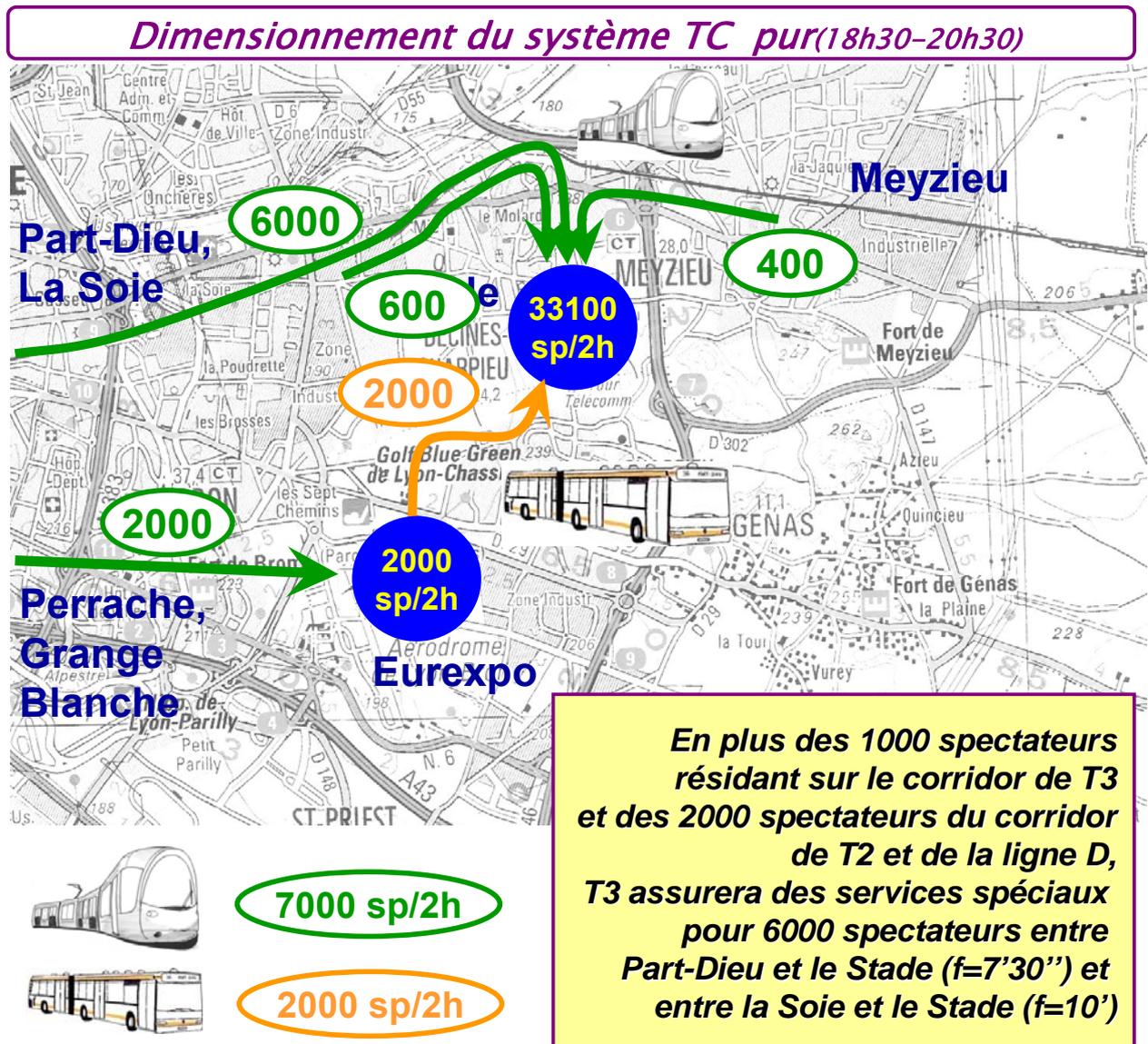


LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME TC (hors navettes parkings)

2000 spectateurs résidant sur le corridor de T2 et de la ligne D arriveront en TC jusqu'à Eurexpo, puis seront acheminés en bus jusqu'au Stade (cf. § sur le système bimodal).

7000 spectateurs arriveront au stade par T3 :

- 1000 d'entre eux, résidant sur le corridor de T3, emprunteront les services ordinaires de la ligne ;
- 3000 seront acheminés par des services directs depuis la Part-Dieu, où 1 quai spécifique sera aménagé ; un tram partira toutes les 7.5 minutes et le temps de parcours devrait être de 19 minutes ;
- 3000 seront acheminés par des services directs depuis la Soie, où 1 quai spécifique et 1 système d'aiguillage supplémentaire seront aménagés ; un tram partira toutes les 10 minutes et le temps de parcours devrait être de 10 minutes

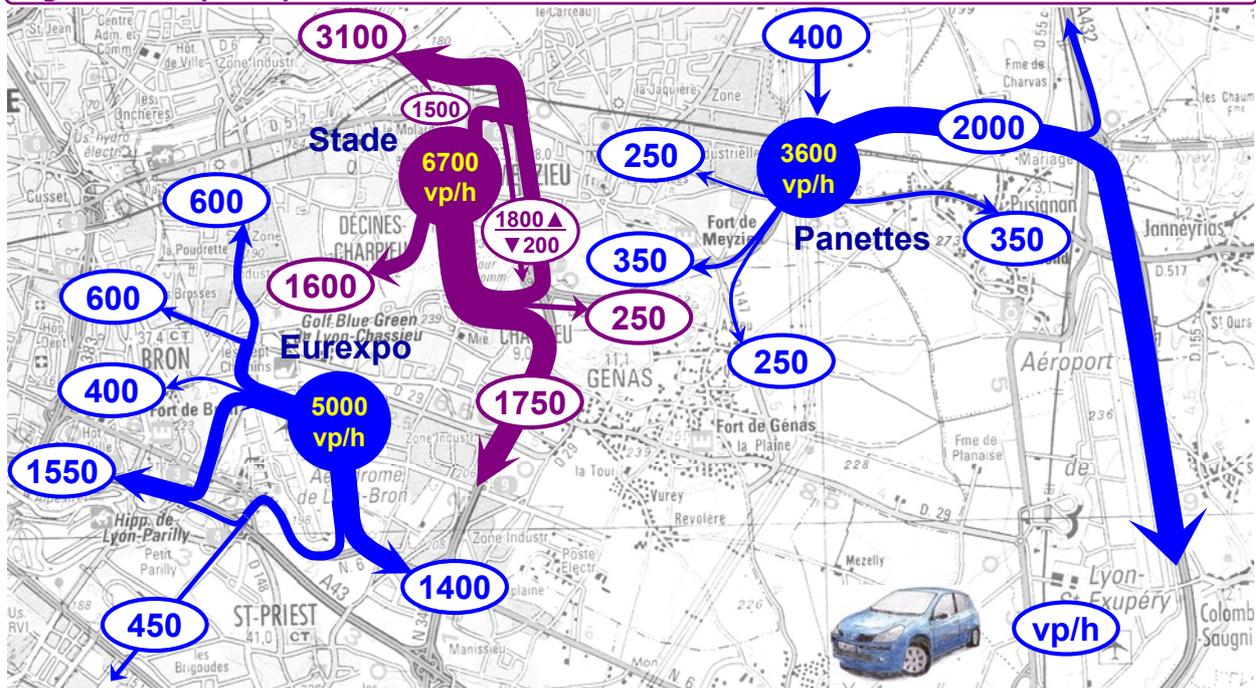


LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME DE FIN DE MATCH

En fin de match, l'objectif fixé consiste à évacuer l'ensemble des spectateurs en 1 heure. Cet objectif amènera des contraintes plus fortes sur les points de sortie des différents parkings et sur l'offre TC à mettre en œuvre, mais pas sur le réseau de voirie VP d'agglomération, qui est quasiment inutilisé par le trafic ordinaire entre 23 et 24h.

LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME VP

Figure 5d1 : principes d'affectation VP en sortie de match (23-24h)

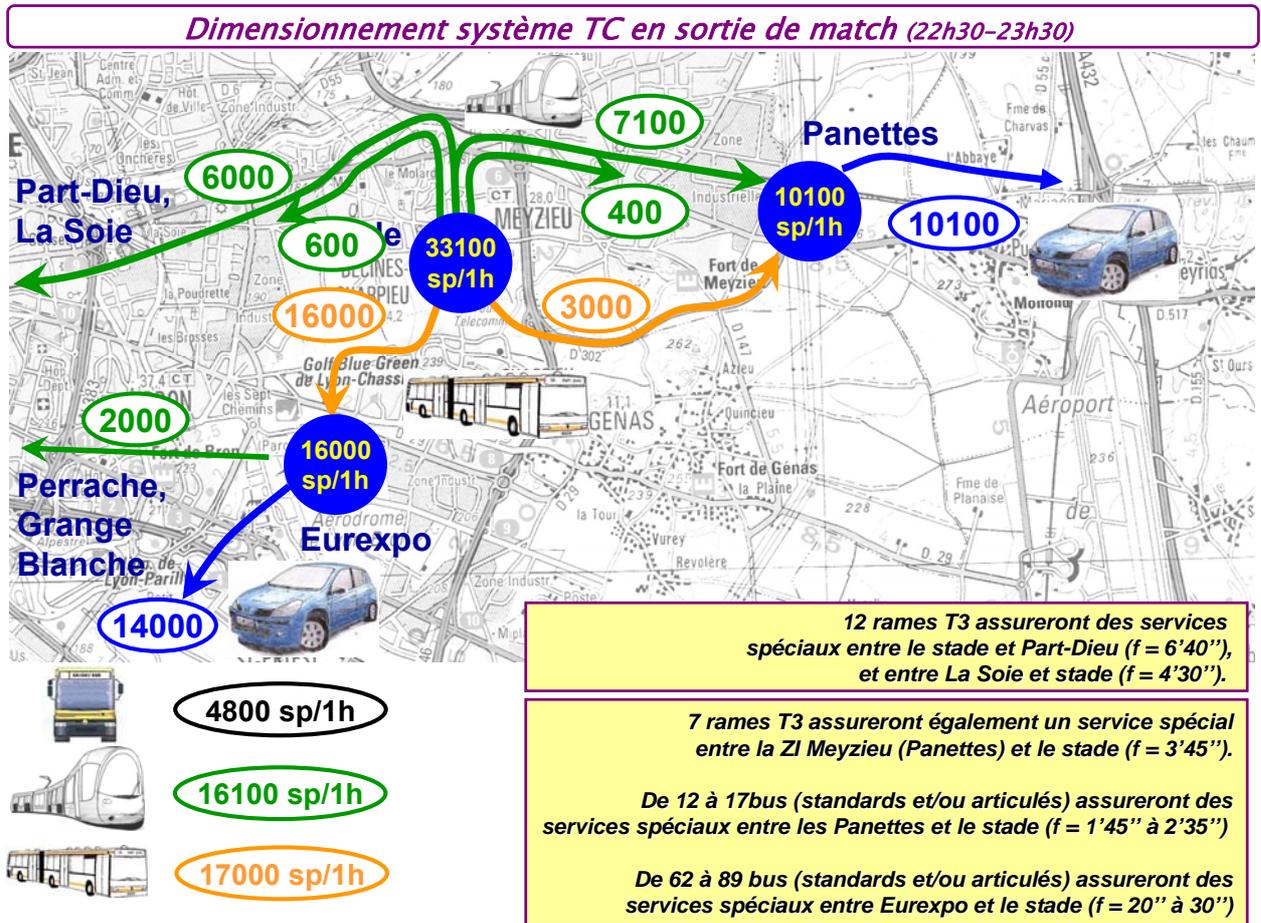


Communauté Urbaine de Lyon - DGP
Grand Montout – Synthèse du programme d'accessibilité
6920.081a – EB – septembre 2009 – V5.0

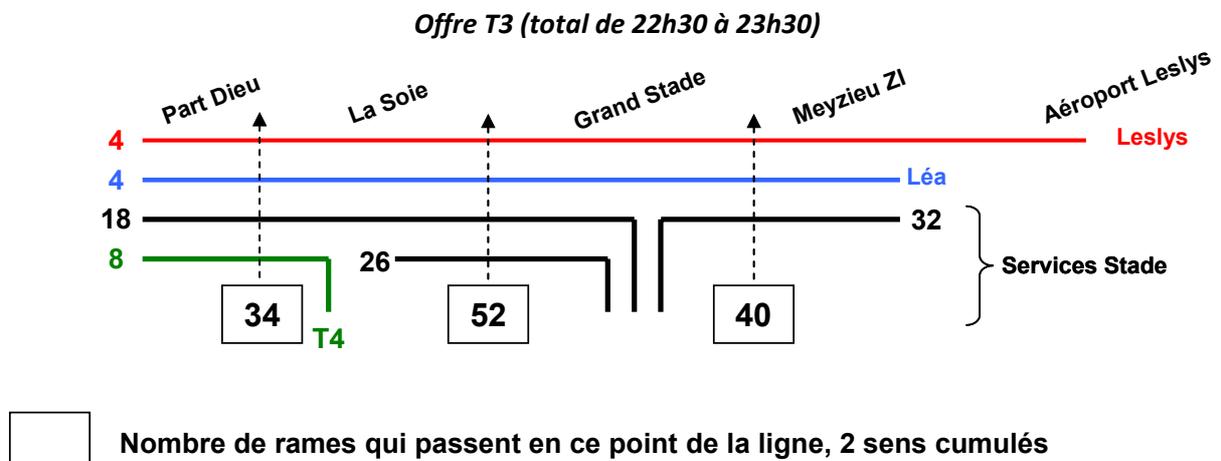
GEODICE

Même si les charges générées sont fortes, elles sont bien en deçà des capacités du réseau de voirie. Par exemple, la Rocade Est est actuellement chargée à hauteur de 700 véh/h entre 23 et 24h ; en ajoutant 3100 véh/h sur la section Nord, le trafic sera de 3800 véh/h pour une capacité nominale de 4000 véh/h.

LE DIMENSIONNEMENT DU SYSTEME TC



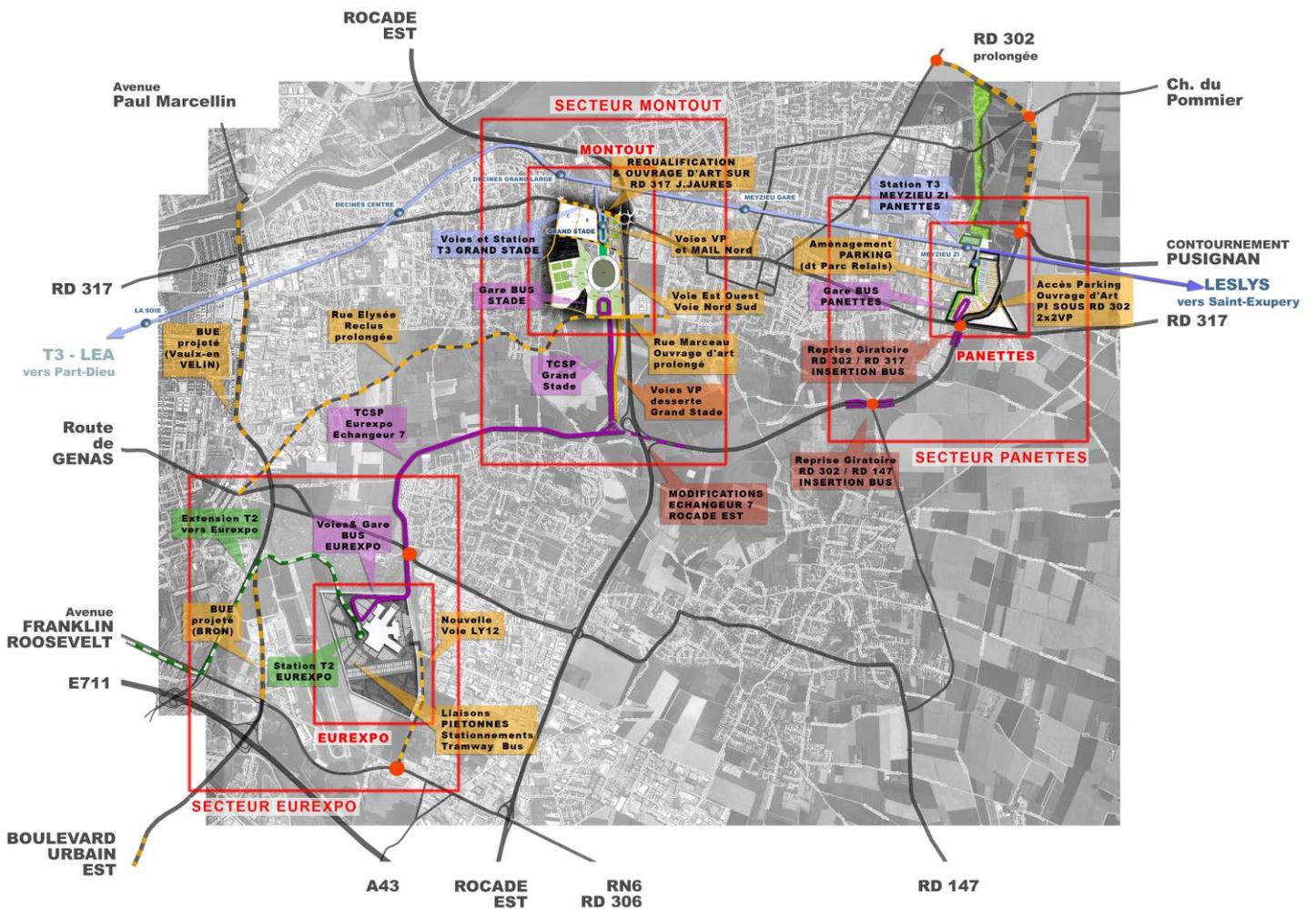
L'augmentation du flux horaire sera prise en charge par une densification des fréquences et donc par un matériel roulant affecté plus important (+65%) qu'à l'heure de pointe du remplissage du stade (19h30 – 20h30)



LES OPERATIONS A METTRE EN ŒUVRE

Le concept multimodal d'accès au projet de Grand Stade nécessite la réalisation de nombreux projets de voirie, de parkings ou d'infrastructure TC, dont une grande partie est déjà programmée par ailleurs, dans le cadre de l'extension et de la densification de l'urbanisation du Grand Est lyonnais.

Les plus proches sont représentés sur la carte ci-dessous, mais il conviendra de rappeler que la réalisation du barreau A432N ou du métro B vers Oullins sont autant d'opérations importantes pour le bon fonctionnement de l'accessibilité au Grand Stade.



LES OPERATIONS DE VOIRIE DESTINEES AUX VP

Les principales opérations de voirie sont listées par secteur, ci-dessous :

Secteur Décines-Montout :

- requalification de l'avenue Jean Jaurès (actuelle RD317) au droit du Stade (ouvrage d'art) et de l'échangeur n°6 de la Rocade Est,
- création d'un mail reliant l'avenue Jean Jaurès au parvis d'entrée nord du stade,
- requalification de la rue Marceau, au droit des voies d'accès au stade (ouvrage d'art),
- modification de l'échangeur n°7 de la RN346 (Rocade Est) : ajout d'une 4^{ème} branche desservant le stade,
- création d'une voie Nord-Sud reliant l'échangeur n°7 au stade,
- création d'une voie au nord du stade assurant la liaison entre la rue Sully, le mail Nord et la connexion avec la rue Marceau,
- création et/ou requalification d'une voie contournant Décines par le Sud (prolongation d'Elisée Reclus),

Secteur Meyzieu-Panettes :

- création d'un parking de 3600 places minimum sur le terrain des Panettes,
- création de deux carrefours à feux sur la RD302, permettant d'accéder à ce parking,
- aménagement des giratoires de la RD302 avec les RD147 et 317, en vue d'augmenter leurs capacités d'écoulement du trafic,

Secteur Chassieu-Eurexpo :

- création d'une voie reliant la RD306 à Eurexpo (LY12), aménagement du carrefour RD306 dans un objectif de satisfaction de la demande VP,
- réorganisation interne des circulations d'Eurexpo, permettant l'optimisation de l'utilisation des poches de parking sud,

LES OPERATIONS DE TC

Les principales opérations sont listées par secteur, ci-dessous :

Secteur Décines-Montout :

- création d'un débranchement de la ligne T3, reliant cette dernière au mail du stade,
- création d'un franchissement à niveau de la route de Jonage,
- création d'un franchissement dénivelé de l'avenue Jean Jaurès,
- création de 4 quais dédiés sur le mail Nord (2 pour Meyzieu ZI, 1 pour la Soie, 1 pour la Part-Dieu),
- création d'une gare bus de 15 quais, entre le stade et la rue Marceau,
- création d'un site propre à usage événementiel reliant le Stade à Eurexpo en contournant Chassieu par le Nord,
- création d'une liaison entre ce site propre et la RD302, en franchissement de la RN346 (rocade Est),

Secteur Meyzieu-Panettes :

- création d'une gare bus de 6 quais, connectée en tourne à droite (en entrée et en sortie) sur la RD317,
- aménagement des giratoires de la RD302 avec les RD147 et 317, en vue d'augmenter leurs réserves de capacité et par suite leur fluidité,

Secteur Chassieu-Eurexpo :

- création d'une gare bus de 10 à 12 quais au plus près des parkings (le flux piéton ne devra pas couper le tram), connectée à la RD29 par le réseau de voirie existant d'Eurexpo,

LES ENJEUX D'EXPLOITATION DU SYSTEME D'ACCESSIBILITE

Billetterie combinée

Pour l'ensemble des modes d'accès, un système de billetterie sera mis en œuvre par l'Olympique Lyonnais (billet stade, stationnement, acheminement au stade) et garantira la bonne application du dispositif.

En outre, l'OL étudie la mise en place d'incitations tarifaires pour que le public adhère aux principes du concept d'accès développé. 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 dégressif en fonction du nombre d'occupants de la voiture,
- l'inclusion du coût des navettes entre le stade et les parcs relais dans le prix du stationnement,
- un programme de fidélité pour les spectateurs recourant aux parcs relais et au covoiturage,
- la mise en place d'un site internet de covoiturage voire des navettes de ramassage (à l'instar de ce qui se fait dans les autres stades français et européens),

Le suivi de la demande (satisfaite ou potentielle) permettra en outre de faire évoluer le système en fonction de l'évolution des besoins et garantira la bonne application du dispositif. **Les grands principes sont qu'à chaque commande de billets, une étape soit ajoutée au processus, permettant de connaître le mode de transport utilisé pour accéder à l'événement. Si le choix se porte vers un VP, il conviendra alors, en fonction du lieu de départ du client de lui indiquer le parc relais le plus adapté, afin de réduire au minimum les croisements de flux et l'utilisation de la Rocade Est pour desservir les 2 parkings relais Eurexpo et Panettes.**

Signalétique et jalonnement

Le Grand Stade, tout comme les parkings de rabattement, seront signalés sur le réseau national et départemental, à minima selon les préconisations de la circulaire de 1982.

Les panneaux à messages variables de Coraly et du Grand Lyon seront mis à contribution pour inviter les usagers du stade (et les autres usagers) à modifier leurs itinéraires si nécessaire. Par exemple, un itinéraire Villefranche-Panettes sera encouragé par l'A432 puis le contournement de Pusignan plutôt que par la RN346 (Rocade Est).

A proximité des équipements, la signalétique des parkings précisera clairement les poches de stationnement.

Moyens humains

L'importance des flux de véhicules comme de piétons nécessitera l'utilisation de moyens humains importants, à l'instar des « stadiers de Gerland ».

Ce personnel devra évidemment être employé sur le site du stade (parkings, gare tram), mais aussi sur les parkings de rabattement pour guider les véhicules, pour canaliser les piétons et pour optimiser le remplissage des bus et des trams. L'optimisation du remplissage des trams et la canalisation des flux piétons nécessiteront aussi du personnel à la Part-Dieu et à la Soie.