







# **Lagardère Sports**

---

*21 Octobre 2008*







## La Formule 1 : premier spectacle sportif récurrent à l'échelle mondiale

-  **La Formule 1, discipline-reine des sports mécaniques, est actuellement le seul événement sportif récurrent chaque année dans le monde, regardé par 400 millions de téléspectateurs.**
-  **De nombreux pays postulent actuellement pour accueillir une manifestation qui dure 3 jours et génère jusqu'à 100 M€ de retombées économiques.**
-  **Un Grand Prix de Formule 1 confère une notoriété et une attractivité internationales au pays et au site qui l'accueillent.**
-  **La plupart des retombées sont principalement liées à l'afflux de touristes et à leur consommation durant 3 jours ainsi qu'aux retombées fiscales directes ou indirectes.**



## Le Grand Prix de France : une épreuve centenaire




-  Créé en 1906 et couru pour la première fois au Mans qui vit la victoire d'une Renault\* équipée de pneus Michelin\*, le Grand Prix de France est l'institution annuelle du sport automobile français.
-  Le Grand Prix de France de Formule 1 s'est couru sur 6 circuits : Reims, Rouen, Clermont-Ferrand, le Paul Ricard\*, Dijon-Prenois, et Magny-Cours.
-  Le Grand Prix de France dure 3 jours du vendredi au dimanche, traditionnellement en juin – juillet, il pourrait se dérouler à l'avenir début septembre.
-  Depuis 1991, le Grand Prix de France se déroule dans la Nièvre à Magny-Cours, il accueille entre 70.000 à 80.000 par jour au cours de ces 3 jours d'épreuve.

*\* Marques déposées*

*DOCUMENT NON CONTRACTUEL*






## Le Grand Prix de France à Paris Val d'Europe

-  Afin d'organiser le Grand Prix de France à partir de 2010 et pour une dizaine d'années, le Groupe Lagardère a souhaité examiner avec Disneyland Resort Paris\* la faisabilité d'une localisation à Paris-Val d'Europe.
-  Les principales raisons de ce choix sont :
  -  La notoriété mondiale de Disneyland Resort Paris\*
  -  L'accessibilité exceptionnelle du Val d'Europe, tant de Paris que du reste de la France et de l'étranger
  -  La capacité hôtelière (4<sup>ème</sup> parc hôtelier de France hors Paris) et du reste de la Seine-et-Marne et de l'Île-de-France
  -  L'environnement haut de gamme, la qualité de vie et le potentiel économique
  -  Les possibilités de synergies avec des acteurs majeurs du tourisme et du transport

\* Marque déposée



## **Le tracé : un concept mixte mi-public mi-privé**

-  **Le tracé proposé pour le Grand Prix de France de Formule 1 reposerait sur l'utilisation conjointe d'une partie de voirie publique nouvelle (le doublement de l'avenue Robert Schuman prévu dans la Convention de 1987) et d'une partie privée, sur une parcelle actuellement inexploitée (le site de l'Erable).**
-  **L'ensemble du parcours représenterait un tracé de l'ordre de 4.5 km, conforme aux normes de la Formule 1, réparti environ à 50 / 50 entre voirie publique et voirie privée.**
-  **La voirie publique ainsi doublée bénéficierait toute l'année à la population à l'exception des 3 jours de compétition.**







## Un tracé non permanent

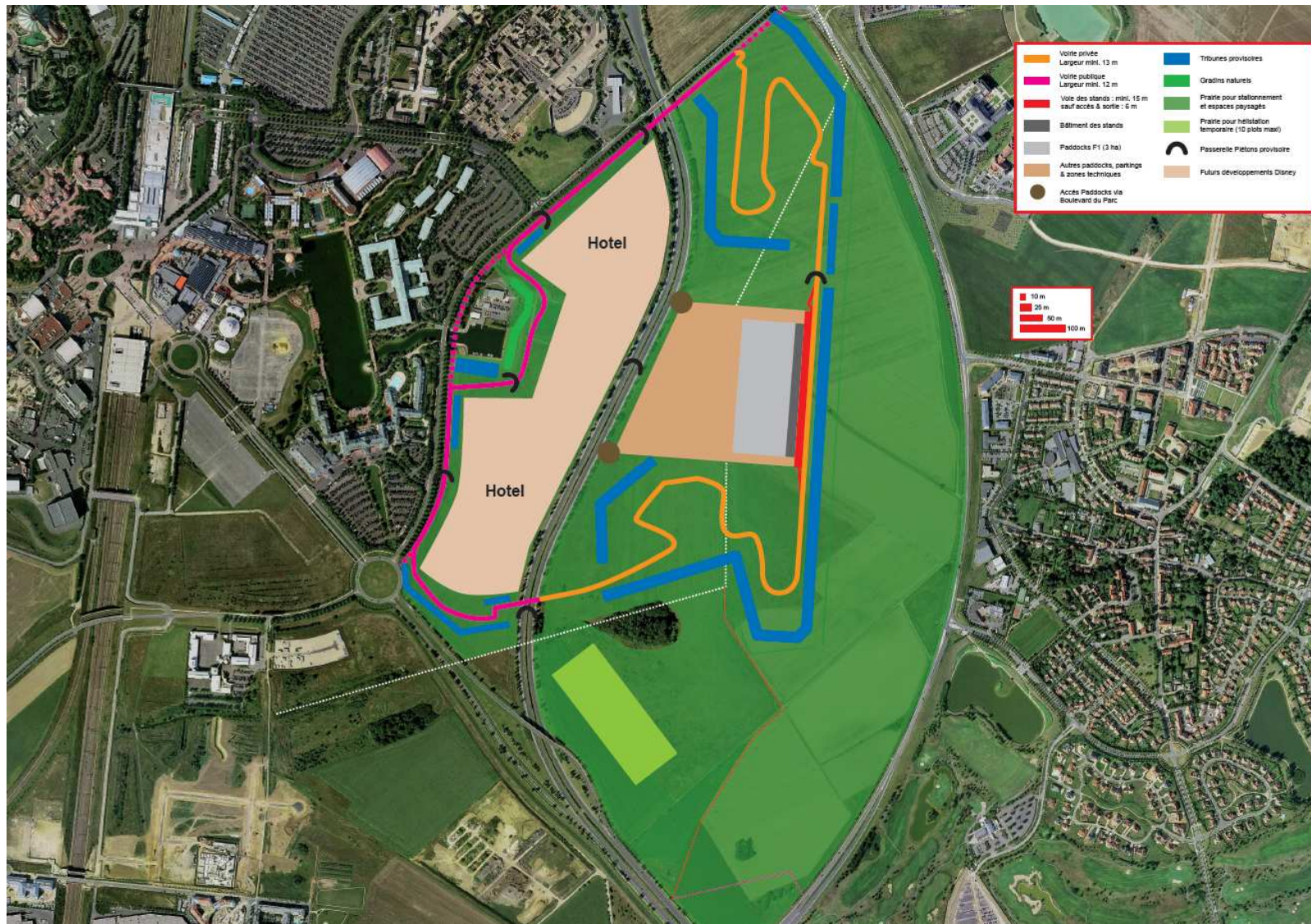
- L'ensemble des installations serait démontable à l'exception d'un bâtiment au standard HQE et paysager situé sur la partie privée du site.
- La partie privée serait constituée :
  - de la partie privée de la piste et de ses aménagements, conformes aux prescriptions générales de la FIA pour l'homologation d'un **circuit de vitesse temporaire**
  - d'un bâtiment des stands sur 2 niveaux d'environ 300m de long sur 20m de profondeur
  - à l'arrière de ce bâtiment, d'une zone dite « paddocks » asphaltée d'environ 50.000m<sup>2</sup> destinée à recevoir les structures des concurrents et professionnels
  - à proximité du paddock, d'une ou plusieurs zones stabilisées de parking, pour un total de 10.000m<sup>2</sup>
  - autour du tracé, de zones stabilisées aptes à recevoir des **tribunes provisoires** et des voies de circulation pour le public et les secours
  - autour du site et sur une surface à définir, d'une aire de **type prairie** destinée au stationnement des spectateurs



## Un tracé conçu pour les spectateurs

-  Le tracé serait en mesure d'accueillir 130.000 spectateurs le dimanche du Grand Prix de France.
-  Le tracé serait conçu pour offrir la visibilité maximale aux spectateurs, dans une logique de stadiums construits sur base de tribunes non permanentes.
-  Le tracé serait conçu pour permettre des dépassements et du spectacle aux extrémités de la longue ligne droite d'1 km favorisant des vitesses élevées.
-  Afin de minimiser le trafic routier, une noria de navettes RER et TGV desservirait le site, distant de moins d'1 km des gares.

# Un tracé conçu pour les spectateurs








## Un impact minime à l'année

- Le concept de tracé non permanent et les contraintes juridiques exigés par les élus et celles fixées par Disney garantissent qu'**aucune autre compétition ou manifestation de sports mécaniques ne pourra se dérouler le reste de l'année** hors les 3 jours du Grand Prix de France.
- Pendant les 3 jours du Grand prix de France, les impacts sur les flux et la population seraient largement minimisés de par la localisation majeure du public sur la partie non urbanisée du site.
- Le Grand Prix de France aurait donc beaucoup moins d'impact sur la population que le Grand Prix de Monaco qui est pourtant couru en pleine ville, sans que celui ne soit ressenti comme une nuisance par les Monégasques.



## Des flux maîtrisés

-  Durant la durée du Grand Prix sur les vendredi, samedi et dimanche, un dispositif spécial de sécurité et de trafic mis en place par le promoteur permettrait de fluidifier le trafic sur les différents axes.
-  Ce dispositif agréé par les pouvoirs publics associerait des forces de police et de gendarmerie à des placiers et des signaleurs gérés par le promoteur.
-  Pour les riverains les plus à proximité du site, un dispositif de pass d'accès spécial leur permettrait d'utiliser des voiries réservées.



## Des flux routiers minimisés

- L'hypothèse maximale de remplissage est de :
  - 130.000 personnes le dimanche (à titre de comparaison, un 1<sup>er</sup> samedi de soldes au Centre Commercial de Val d'Europe représente plus de 100.000 visiteurs venant principalement en voiture)
  - 70.000 le samedi
  - 30.000 le vendredi
- L'objectif d'utilisation des véhicules individuels est d'environ un tiers des spectateurs (contre 80% à Magny-Cours), avec un taux de remplissage de 3 passagers par voiture.
- L'hypothèse de répartition 50 / 50 entre les Français et les étrangers amènera à une répartition Est/Ouest équilibrée pour les véhicules.
- L'hypothèse de flux routier pour le dimanche du Grand Prix se situe donc entre 10 et 15.000 véhicules (à comparer à 22.000 à Magny Cours).






## Des transports en commun privilégiés

-  La priorité serait donnée largement aux transports en commun compte tenu de l'accessibilité exceptionnelle du site.
-  Des TGV et des trains rapides spéciaux en provenance et à destination de l'étranger pourraient être mis en place dès 2010.
-  Des tarifs spéciaux pourraient être imaginés dans une politique de billetterie avec la RATP afin de faciliter l'accès par le RER, ainsi qu'avec la SNCF sur les gares proches (Roissy, Reims, Massy).
-  La politique menée avec succès au Stade de France montre qu'il est possible, pour 80.000 personnes, d'orienter majoritairement les flux sur les transports en commun, notamment ferrés. Une telle politique devrait être développée autour du tracé de Paris-Val d'Europe.





## Réduction de l'impact des hélicoptères

-  **La proximité de Paris génèrerait une demande beaucoup plus faible en hélicoptères que sur la plupart des autres circuits, assez éloignés des métropoles.**
-  **Le nombre d'emplacements de stationnement serait comparable à celui du circuit de Barcelone (entre 5 et 10) : même proximité d'une grande ville, accès en transport public privilégiée.**
-  **Les plans de vol seraient soumis et validés par la DGAC.**







## Synthèse des flux

-  Les packages commerciaux élaborés favoriseraient l'utilisation des transports en commun (RER, TGV, Eurostar, Thalys et lien Roissy via TGV).
-  Le Grand Prix de France permettrait l'anticipation du doublement de l'avenue Robert Schuman et faciliterait donc à l'année les flux routiers à Val d'Europe.
-  La fréquentation serait équivalente à celle d'un 1<sup>er</sup> samedi de soldes au centre commercial de Val d'Europe, sachant que la quasi totalité des visiteurs y viennent principalement en voiture.
-  Une première étude détaillée des flux est en cours et sera achevée le 15 novembre.




## Un impact limité sur l'atmosphère

-  L'impact sur l'atmosphère des Formule 1 est marginale.
-  Elle est principalement due à la gestion des flux de spectateurs et non au roulage des Formule 1.
-  Le roulage des Formule 1 sur un week-end représente environ 6.000 litres de carburant soit **4 véhicules citadins circulant à l'année sur le site.**
-  Sur un plan global, l'exceptionnelle accessibilité du site permettrait un nombre de voitures inférieur à celui actuellement connu à Magny-Cours où plus de 80% des spectateurs viennent en voiture.
-  **La relocalisation du Grand Prix de France à Paris Val d'Europe réduirait donc le bilan carbone de l'épreuve : environ 9.000 véhicules en moins.**







## Un impact sonore ponctuel

-  L'impact sonore du Grand Prix de France se limiterait aux trois jours du Grand Prix.
-  Les Formules 1 évoluent dans une plage horaire de 10h00 à 16h00, à raison de 2 heures par jour.
-  En dehors des trois jours de Grand Prix, il n'y aura pour les riverains aucune émergence sonore du site par rapport à son ambiance actuelle.
-  L'impact sonore réel sur le site est donc inférieur à 15 heures par an dont 7 heures pour les F1 (les 8 heures restantes étant consacrées à des courses support beaucoup moins bruyantes).







## Un impact marginal sur les terrains

-  L'ampleur des travaux nécessaires à la réalisation du Grand Prix de France serait faible : un bâtiment permanent d'environ 6000 m<sup>2</sup> au sol, ainsi que les travaux de voiries et de compactage de sol destinés à accueillir les superstructures temporaires.
-  L'ensemble des parkings utilisés sur les parcelles du "Grand Poisson" resterait de nature prairie, à l'identique de ce qui est fait à Magny-Cours.
-  Il n'y aurait donc pas d'imperméabilité créée par le Grand Prix de France, en dehors de la zone goudronnée du Paddock, représentant environ 6 ha (soit 5% de l'emprise du Grand Poisson, équivalent à la Place de l'Étoile) et en dehors bien évidemment des voiries.
-  Le promoteur prendrait en charge tous les impacts déchets spécifiques à l'événement. C'est une équipe de 150 personnes sur le week-end pour un budget de l'ordre de 200 k€







## Une mise en configuration rapide du circuit

-  **La mise en place des protections le long du tracé public (murs / grillages) devrait se faire 3 à 4 semaines avant l'événement. Le tracé aura été dessiné avec l'EPA afin d'éviter que la mise en place des grillages ne vienne perturber la circulation sur ces voiries (dégagements de part et d'autre nécessaires au montage des grillages).**
-  **Le montage des tribunes et autres installations provisoires ne provoquerait aucune nuisance de circulation ni nuisance sonore, ce montage débute généralement 3 à 4 semaines avant l'événement.**
-  **Le démontage est beaucoup plus rapide : 1 semaine environ.**
-  **Les tribunes provisoires ont une hauteur maximale de 15 m à partir du sol.**













## Des retombées économiques significatives Au plan national...

-  **Un Grand Prix de Formule 1 est avant tout un grand spectacle sportif populaire.**
-  **Chaque année sur l'ensemble de la planète, il rassemble environ 400 millions de téléspectateurs.**
-  **Plus de 1.000 journalistes viennent couvrir l'événement sur le site.**
-  **Le pays et le site qui l'accueillent jouissent d'une notoriété exceptionnelle au plan international, ce qui favorise leur dynamisme économique de manière substantielle, principalement dans un rayon de 50 km autour du site.**



## Des retombées économiques significatives ... et local

-  Pour les communes, le Grand Prix engendre des rentrées fiscales directes grâce à la taxe sur les spectacles.
-  Par ailleurs, au niveau touristique, c'est l'ensemble des chambres d'hôtels et des restaurants de Seine-et-Marne qui bénéficieront du Grand Prix.
-  Les autres sites touristiques et historiques de Seine-et-Marne (Fontainebleau, Provins, Vaux-le-Vicomte...) bénéficieront d'un afflux supplémentaire de visiteurs.
-  A titre de comparaison, de 1992 à 2006, 1€ dépensé à Disneyland Resort Paris c'est 2€ dépensés à l'extérieur, principalement en Île-de-France (source rapport SETEC 2006).
-  Un Grand Prix mobilise plus de 5.000 professionnels. **1.500 personnes sont particulièrement dévolues à son organisation : ce qui crée des opportunités d'emplois saisonniers et de contrats pour les entreprises locales.**

-  **UNE SEULE COMPETITION PAR AN : LE GRAND PRIX DE FRANCE DE FORMULE 1**
-  **MOINS DE 7 HEURES DE FORMULE 1 PAR AN**
-  **ENGAGEMENT POUR UNE ABSENCE DE NUISANCES SONORES EN DEHORS DES 3 JOURS DE L'EVENTEMENT**
-  **UNE CONCERTATION AVEC LES ELUS POUR TOUTE EXPLOITATION COMPLEMENTAIRE SUR LE TRACE**
-  **EXISTENCE D'UN CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE TRES PROTECTEUR POUR LES RIVERAINS**