

## Réunion publique

Brétigny, le 12 décembre 2013

20h-23h



### *La desserte du stade et les transports*

*(Participants : 180)*

### **RETRANSCRIPTION INTEGRALE**

#### **Membres de la Commission Particulière du débat public :**

- Jacques ARCHIMBAUD, Président de la Commission particulière du débat public, Vice-président de la Commission Nationale du Débat Public ;
- Anne-Marie CHARVET ;
- Danielle DESGUEES ;
- Olivier JACQUIN ;
- Jean-Louis LAURE.

#### **Maîtrise d'ouvrage :**

- Pierre CAMOU, Président de la Fédération française de rugby ;
- Stéphane RAFFALLI, Maire de Ris-Orangis, Vice-président de la communauté d'agglomération Evry Centre Essonne, porte parole du territoire ;
- Paul DE KEERLE, directeur financier de la Fédération française de rugby ;
- Sandy MESSAOUI, chef du projet Grand stade pour la Communauté d'agglomération.

*(Début de la réunion : 20 heures)*

**Bernard DECAUX, Maire de Brétigny-sur-Orge :** Bonsoir à toutes et à tous, je suis très heureux, en ma qualité de Maire de Brétigny, d'accueillir cette soirée qui est une parmi plusieurs autres pour ce débat autour du stade Fédération française de rugby. Donc, je voudrais saluer Monsieur le président de la Fédération française de rugby, je voudrais saluer également le président de la Commission nationale du débat, saluer l'ensemble des élus qu'ils soient présidents d'agglomération, qu'ils soient maires, qu'ils soient élus municipaux ou qu'ils aient d'autres fonctions. Je voudrais saluer également les associations et puis l'ensemble des citoyens qui sont présents, qui sont nombreux et je pense que c'est une bonne chose puisque ce débat donne la possibilité à chacune et à chacun d'entre nous, d'entre vous, de vous exprimer le plus librement possible. Je pense que Monsieur le président rappellera les règles de fonctionnement de cette commission pour ce grand projet de la Fédération française de rugby qu'à Brétigny on connaît un peu puisqu'à une certaine époque nous avons été nous-mêmes candidats pour le territoire avec la communauté d'agglomération. Mais, sans vouloir prendre forcément un parti pris trop marqué, je dirais que nous sommes heureux ce soit l'Essonne qui ait pu avoir ce projet et je souhaite évidemment qu'il puisse se développer le plus sereinement possible et dans les conditions que la Fédération française de rugby et nos voisins et amis de la communauté d'agglomération voisine ont imaginé le développer.

Donc, bonne soirée à tous, bon débat, et merci encore d'être nombreux ce soir dans notre bonne ville de Brétigny.

*(légers applaudissements).*

**Jacques ARCHIMBAUD :** Bien, merci Monsieur le maire. Mesdames Messieurs les élus, merci de votre présence un soir de grand froid, je ne sais pas, mais un soir de froid et de grève des transports.

Donc, je suis Jacques Archimbaud, je préside la Commission particulière du débat public en charge du projet de grand stade de la Fédération française de rugby à Ris-Orangis. Nous avons envisagé, je dois faire ce rappel, de tenir ce débat à Brétigny pour élargir la focale de projet de grand stade sur tout le territoire et sur sa desserte. C'était évidemment avant la catastrophe ferroviaire qui a endeuillé la ville et qui a endeuillé le pays et évidemment on a, puisqu'il est question de transport à ce moment, une pensée émue pour les victimes de ce drame. Mais d'une certaine façon, en leur hommage, on a justement décidé de maintenir ce thème qui concerne la qualité de vie de tout un chacun et nous vous remercions Monsieur le maire, Mesdames et Messieurs les élus de la ville et de la communauté d'agglomération de nous accueillir ce soir.

A cette table-ci, la Commission particulière du débat public, en tout cas ceux qui ont pu parvenir jusqu'à nous ce soir, je l'appelle habituellement plus simplement la Commission des citoyens, c'est une commission de 5 personnes Olivier Jacquin, Anne-Marie Charvet, Danielle Desgues, et moi-même, plus un collègue qui va arriver. Donc on est une commission de

citoyens indépendants, on n'a de lien ni avec le maître d'ouvrage ni avec aucune des composantes ou des parties prenantes de ce débat, on est indépendants, on est neutres, et on n'exprimera pas d'avis sur le fonds du projet. On est des citoyens indépendants et c'est très important pour la garantie de la qualité de ce débat.

Nous avons été désignés par la Commission nationale du débat public qui organise de par la loi, c'est une particularité française, les débats sur les grands projets d'équipement, les grands projets d'investissement quand ils ont une valeur supérieure à 300 millions d'euros. Donc depuis une dizaine d'années, nous avons organisé 70 débats en France sur à peu près tous les sujets importants : TGV, centrales nucléaires, équipements divers et variés, canaux et nous organisons pour la première fois un débat sous cette forme à propos d'un équipement sportif, les lignes à haute tension, les transports de gaz, les canaux, enfin systématiquement et obligatoirement de par la loi, la Commission nationale du débat public est saisie et désigne une Commission de citoyens projet par projet. Donc voilà pour la Commission particulière.

A ma gauche, le Maître d'ouvrage ou les Maîtres d'ouvrage du projet de stade, en commençant par Monsieur Pierre Camou qui est président de la Fédération française de rugby, Monsieur Rafalli qui est maire de Ris-Orangis, vice-président de la communauté d'agglomération et qui représente le territoire du point de vue de la maîtrise d'ouvrage, en général d'ailleurs et pour ce débat public en particulier. À leurs côtés, Monsieur De Keerle qui est le directeur financier de la FFR et qui est la personne qui est chargée de monter les aspects financiers, économiques, business plan du projet et qui est évidemment apte à répondre aux questions qui peuvent se poser dans ce débat et puis Monsieur Messaoui qui fait un peu la même chose du point de vue des collectivités territoriales. Alors voilà donc les protagonistes qui sont censés organiser, qui organisent d'ailleurs ce débat public.

### *Les règles du débat*

Donc à quoi va servir ce débat puisque la question qui est posée, c'est pas le tout de discuter, à quoi ça sert ?

Premièrement, informer au maximum le public à partir de données claires. Pour cela, nous avons travaillé longuement, assez passionnément et assez précisément à ce qui s'appelle le dossier du Maître d'ouvrage et qui fournit les informations les plus complètes possible en l'état actuel du projet à tout un chacun pour se former une opinion.

Deuxième élément, vous donner la parole et donner la parole au maximum de citoyens, quels qu'ils soient, à égalité, quels que soient leur statut, leur fonction, leur place dans la société pour qu'ils formulent une opinion sur ce projet.

Et enfin troisième élément, conséquence des deux premiers, faire en sorte que les décisions qui sont prises par les uns ou par les autres, décideurs privés ou décideurs publics, l'ensemble des institutions qui ont à voir avec ça prennent des décisions en connaissance de cause. Je rappelle qu'au point où nous en sommes, nous discutons de l'opportunité du projet, donc de savoir si c'est utile de faire un grand stade notamment un grand stade de

rugby, de le faire à cet endroit, de ses impacts éventuels, donc nous considérons que, en vérité à partir de là, toutes les décisions prises par les uns et par les autres sont possibles. Nous discutons de l'opportunité.

### *Le calendrier du débat.*

Quelques mots sur le calendrier : le débat sous sa forme actuelle durera jusqu'à fin février. La Commission du débat public, la Commission dite des citoyens rendra un rapport deux mois après, elle ne dira pas c'est bien, ce n'est pas bien, ne dira pas on est pour ou on est contre, elle dira voilà ce qui a été recueilli comme avis de la part des citoyens au cours de cette période.

Ensuite, le Maître d'ouvrage disposera de trois mois pour dire s'il poursuit son projet, est-ce qu'on fait, est-ce qu'on ne fait pas, stop ou encore pour parler plus simplement et comment il a tenu compte ou comment il entend tenir compte s'il poursuit le projet de ce qui aura été discuté dans ces assemblées ou par d'autres moyens que j'évoquerai tout à l'heure. Donc il aura également à dire, en plus de ce qu'il retient du débat public, la façon dont il entend concerter, poursuivre la discussion et l'échange avec le public pendant toute la poursuite du projet.

Alors comment se déroule le débat en général ? Premier aspect, les réunions publiques. Ces réunions publiques, 5 sont thématiques, la réunion de ce soir portant sur le sujet, comme vous le savez, des transports. Nous avons identifié, à la fois par les internautes et dans un atelier préparatoire un certain nombre de points clés qui font problèmes et qui font débat, et nous soumettons à travers des réunions thématiques ces points-clés au débat public.

Deuxième outil du débat, ce qu'on appelle dans notre jargon, les débats mobiles. On va donc aller nous aussi au devant des citoyens parce qu'évidemment tout le monde ne vient pas à 20 heures par grand froid etc. etc. à une réunion publique. Donc il y a toute une série de gens qui ne peuvent pas, donc on va aller très simplement, ce que fait n'importe quel militant, sur les marchés, à la sortie des gares interroger les gens en présence du Maître d'ouvrage d'ailleurs comme on va le faire à l'occasion de ce débat.

On organisera par ailleurs parce que c'est un sujet d'avenir du territoire et qui concerne particulièrement les jeunes, le sport aussi et le rugby en particulier, nous tiendrons des réunions à l'université d'Évry et dans deux lycées de Ris et d'Évry.

Il y a l'outil Internet qui est un outil qui a sa logique - tout le monde n'a pas Internet, c'est comme tout le monde ne vient pas aux réunions publiques - mais qui nous permet de nous adresser assez largement au territoire, à des sportifs, à des gens qui aiment le rugby, à des gens qui pratiquent ou qui ne pratiquent pas, pour qu'ils nous donnent leur sentiment. Il y a un dispositif de questions-réponses, le Maître d'ouvrage répond, d'ailleurs il a beaucoup de mérite à le faire, dans un délai déterminé à l'ensemble des questions qui lui sont posées et si possible avec le maximum de précisions. Il y a des contributions, il y a des points de vue, pas seulement dans les questions-réponses, il y a des gens qui donnent des opinions par Internet et de la même façon par les réseaux sociaux. Je dois dire qu'il est très intéressant de

constater qu'il y a des milliers de personnes qui posent des questions sur la page Facebook du site et sont vraiment mobilisés par ce débat.

Autre outil, ce qu'on appelle les cahiers d'acteurs, vous en avez un premier du comité d'agglo d'ici sur les tables je pense. Les cahiers d'acteurs c'est quoi ? C'est des groupements collectifs, des associations, des entrepreneurs, des groupements divers et variés en général du territoire, mais ce n'est pas forcément du territoire, qui indiquent une position, donnent un avis et créent sous une forme calibrée 4 pages, pour, contre, interrogations, questions, le projet tel qu'il est formulé dans le document du Maître d'ouvrage. Alors à titre d'information, on a reçu des demandes de rédaction de cahier d'acteurs donc qui seront rédigés, je vous le dis à cette heure, de la part de la communauté d'agglomération du Val d'Orge, de la part de France Nature Environnement, de la part d'ATTAC, de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de la maison pour l'emploi de Corbeil, de la région Île-de-France, la FNAUT, le MNLE, SaDur etc. etc. donc la diversité et la représentativité des pour, des contre et des gens qui s'interrogent, de l'ensemble des acteurs concernés devraient être assurées par ces cahiers d'acteurs.

Et enfin nous procéderons à des auditions publiques complémentaires, donc en présence du Maître d'ouvrage nous interrogerons des acteurs qui n'auront pu s'exprimer soit par un biais soit par l'autre.

Comment va se dérouler le débat de ce soir ? Deux parties : Une première partie, j'allais dire générale dans laquelle après une présentation du Maître d'ouvrage, le débat s'organisera avec vous-même, à partir de vos interrogations et questions et à partir de vos prises de positions, 20 à 25 minutes pour le Maître d'ouvrage qui commence à être rompu à cet exercice et dans une seconde partie à partir de 21h30 qui sera placée sous la présidence de ma collègue Anne-Marie Charvet, on traitera de tous les sujets qui ont trait aux différentes modalités d'accès au grand stade, l'automobile, les modes doux, les transports collectifs et au fond tous les sujets que vous voudrez aborder dans cet échange. Et au cours de cette deuxième partie, je vous demande de réserver vraiment les questions que vous avez sur ce sujet-là à la deuxième partie, on consacre la première partie à tous les autres sujets qui sont présentés par le Maître d'ouvrage, qu'on s'astreigne à cette discipline-là, donc au cours de cette deuxième partie, nous entendrons un exposé du Maître d'ouvrage singulier sur cette question des transports et de l'accessibilité au grand stade, une intervention de Madame Sandrine Gourlet qui est directrice des transports au Conseil régional et le point de vue de Monsieur Yves Boutry qui est vice-président de la fédération nationale des associations d'usagers des transports, évidemment il est important que les usagers donnent un point de vue sur ce sujet. Et nous débattons à partir de là avec vous jusqu'à 23 heures.

### *Les règles de la réunion publique*

Quelques règles du débat : un débat public c'est un moment, je l'ai déjà dit, de trêve, c'est un moment de courtoisie, c'est un moment de paix. Évidemment chacun est engagé dans cette affaire avec passion, c'est logique le Maître d'ouvrage défend avec beaucoup de passion son projet, il est non moins logique que ceux qui pensent qu'il n'est pas opportun le combattent ou s'y opposent. Le débat public c'est un moment de trêve, c'est un moment

courtois, c'est un moment où on ne manifeste pas par des applaudissements, des sifflets ou des huées même si on a bien envie, le propos des uns et des autres, on est patients et on s'entend. Et on échange des arguments, c'est très important même si on a des peurs, des craintes, des sentiments on essaye d'argumenter, on essaye de rationaliser un petit peu les discussions sur le sujet qui nous intéresse.

On demande évidemment à chacun de contrôler son temps de parole, le temps de parole des uns est pris sur le temps de parole des autres, y compris d'ailleurs le président qui va s'arrêter bientôt, 3-4 minutes chacun, on argumente, on évite les dialogues particuliers de façon à ce que la parole de chacun soit respectée. Par quels moyens on recueille les questions ? En levant la main tout simplement, on n'est pas si nombreux qu'on puisse faire autrement et pour ceux qui hésiteraient à poser une question, une possibilité de le faire par écrit, et la soirée est retransmise par Internet, donc on a aussi des questions qui vont venir, on essayera de les glisser au cours de la discussion en fonction de la proximité avec les questions que vous poserez vous-mêmes. On prendra le maximum de questions, les questions auxquelles il ne pourra pas être répondu pour des raisons de temps parce qu'on s'arrêtera à 23 heures pile, trouveront leur réponse par le biais d'Internet.

Alors avant qu'on entre dans le vif du sujet, je voudrais simplement m'assurer, ce n'est pas une clause de style, que dans la salle personne ne conteste cette façon de faire ou considère que la parole est monopolisée ou que les gens qui tiennent le micro ne sont pas indépendants ou pas légitimes pour organiser. Est-ce que sur ces règles-là il y a des interventions ou des demandes de parole, est-ce qu'on s'entend bien sur ces règles, et une fois qu'on s'est bien entendu, qu'on a purgé les contradictions ou les contestations qu'il peut y avoir, on roule ?

Ça va, c'est OK, s'il n'y a pas de souci, la parole est à vous messieurs de la maîtrise d'ouvrage pour 20-25 minutes de présentation globale du projet hors transports qui feront l'objet d'une présentation particulière.

**Paul DE KEERLE, Directeur financier de la Fédération française de rugby :** Bonsoir. D'abord je vais vous présenter rapidement le sommaire de la présentation, si la page veut bien tourner.

Le premier point que l'on présentera, c'est le maître d'ouvrage, qui sommes-nous ? Deuxième point pourquoi un projet de grand stade de rugby, le projet en détail, le business plan et le financement du projet, ensuite donner vie au projet, la rencontre de l'ambition de la FFR et de celle du territoire et enfin un projet d'aménagement structurant pour le territoire.

Première partie les Maîtres d'ouvrage qui sommes-nous ? Monsieur Raffalli.

*Chapitre 1 « Les maîtres d'ouvrage » : qui sommes-nous ?*

**Stéphane RAFFALLI, Maire de Ris-Orangis, Vice-président de la communauté d'agglomération Évry Centre Essonne :** Comme l'a dit le président Archimbaud il y a

quelques instants, ce projet est porté d'abord par la Fédération française de rugby, donc une grande fédération sportive présidée par Pierre Camou, le Conseil général de l'Essonne présidé par Jérôme Guedj, l'agglomération Évry Centre Essonne présidée par Francis Chouat, la commune de Bondoufle qui est une des communes d'implantation du projet dont le Maire est Jean Hartz qui est ici aussi et la ville de Ris-Orangis que je représente ce soir avec l'ensemble du territoire.

**Pierre CAMOU, Président de la Fédération française de rugby :** Bonsoir à toutes, bonsoir à tous. C'est avec plaisir que je suis ce soir devant autant de monde. Alors qu'est-ce que c'est la Fédération française de rugby ? La Fédération française de rugby, c'est une association reconnue d'utilité publique. Elle a en charge l'ensemble du rugby, que ce soit le rugby amateur, le rugby professionnel, l'ensemble des équipes de France dont évidemment le XV de France. Elle a surtout une mission de service public auquel nous tenons par-dessus tout. Elle est techniquement, administrativement divisée en 34 comités, 1 800 clubs et à peu près actuellement 400 000 licenciés plus ou moins 1 ou 2 % dans un sens ou dans l'autre au fil de l'année. Voilà à peu près ce qu'est grosso modo, puisqu'il faut être bref, la Fédération française de rugby.

**Paul DE KEERLE :** Monsieur Raffalli, si vous pouvez nous parler du territoire.

**Stéphane RAFFALLI :** On vient de le dire, le territoire c'est le département de l'Essonne, l'agglomération d'Évry Centre Essonne et les deux communes d'implantation donc Bondoufle et Ris-Orangis.

**Paul DE KEERLE :** Alors pourquoi un grand stade de rugby ?

*Chapitre 2 « Pourquoi un projet de Grand stade de rugby ?*

**Pierre CAMOU :** Ça a été la rencontre d'un territoire et d'une fédération. Nous avons comme mission de promouvoir notre sport et en particulier ce que nous avons coutume de dire, d'essayer de transmettre des valeurs pour la vie. Notre sport, il nous faut le développer, le développer tant au niveau du rugby amateur, du rugby professionnel et surtout faire tout en sorte et avoir les moyens d'avoir des équipes de France garçons, filles performantes parce que c'est le summum de notre sport. Nous augmentons nos licenciés que ce soit la coupe du monde qui a eu lieu en France en 2007 ou celle qui a eu lieu en Nouvelle-Zélande en 2011 avec en particulier cette finale que très tôt le matin 18 millions de personnes ont regardée et pour ce faire, pour cette mission de service public il nous faut notre autonomie, nos moyens du développement. Nous ne pouvons pas construire toujours en étant dépendants des autres, il nous faut comme dans toute entreprise maîtriser notre outil de production pour que nous puissions être au service de l'ensemble de nos clubs, des 1 800 clubs et si possible davantage de clubs puisque les valeurs que nous prétendons répandre ne sont pas réservées aux contreforts pyrénéens mais c'est des valeurs pour toute notre jeunesse, du moins nous le croyons et nous sommes là pour ça.

**Paul DE KEERLE :** Alors une condition, être propriétaire du stade, pourquoi ? Eh bien parce que l'économie du rugby tourne autour des matchs. Ce sont les matchs internationaux, les

matchs du XV de France qui permettent à l'ensemble du rugby français d'être irrigué, la fédération de recevoir de l'argent, de le reverser aux comités territoriaux qui eux-mêmes font des opérations locales. La fédération qui a cette particularité, je rappelle à chaque fois, c'est de financer l'ensemble des déplacements des équipes, de toutes les équipes que ce soient des équipes de jeunes, de moins de 15 ans, de moins de 17 ans, de moins de 19 ans, qu'on appelle Balandrade, les Phiponeau, les Crabos et d'autres et aussi les équipes seniors, mais pas les équipes seniors de fédérale 1 uniquement comme Massy, non, les équipes aussi de 4e série, 3e série, donc c'est vraiment une particularité du rugby et si la fédération a pu se développer, c'est grâce à l'argent du tournoi, c'est grâce à l'argent des matchs du XV de France. Et ces matchs qui génèrent des ressources très importantes représentent 3/4 des recettes de la fédération, donc toute notre économie repose sur nos matchs. On ne repose pas sur un contrat avec un équipementier quelconque non, on repose sur l'économie et ce qu'attachent nos partenaires ou les gens qui achètent des billets ou les gens qui achètent des hospitalités sur les matchs. Il faut bien comprendre ça pour bien comprendre derrière que pour nous le stade, c'est notre vie, c'est là où se fait le développement du rugby français.

### *Chapitre 3 « Le projet en détail »*

Alors le projet en détail, ça fait quelques années qu'on a commencé à travailler dessus donc il y a eu beaucoup d'études préalables, beaucoup de visites de stades qu'on a pu faire en Europe ou aux États-Unis où on a essayé de prendre un maximum d'idées. On a aussi repéré les mauvaises expériences et sur la base de ces bonnes et de ces mauvaises expériences, on a pu bâtir un programme fonctionnel, c'était la première chose. En parallèle a été lancée aussi toute une sélection, les candidatures des différents territoires, on n'a pas choisi un territoire comme ça, ex cathedra, on a lancé un mini appel à concurrence entre les différents territoires de la région parisienne, on a eu des candidatures, il y a eu plusieurs filtres, on a essayé de faire en sorte que les gens « dépensent peu d'argent » parce que ça ne servait à rien, très rapidement il y avait des territoires qui n'avaient pas les qualités pour porter un stade et notre choix final, il est arrivé sur ce site.

2012, donc choix du site de Ris-Orangis, on en parlera plus tard, pourquoi ce site ? En parallèle, nous avons saisi la CNDP comme la loi le veut par rapport à ce projet qui est d'un montant supérieur à 300 millions d'euros et qui est d'un intérêt plus que national puisque c'est le rayonnement de l'équipe de France à l'international.

2013, ça a été le choix du projet architectural, parce que pour pouvoir débattre du projet il faut quand même qu'on avance un peu dessus et qu'on ait un certain nombre d'informations à donner, puis c'est l'ouverture du débat public qui se terminera début 2014, mi 2014.

Quelques images pour vous montrer ce que c'est que le stade. Là c'est une coupe du stade, on voit que c'est un stade très compact, on voit aussi la particularité de sa pelouse qui est rétractable, qui sera tout le temps à l'extérieur du stade. C'est un stade d'une jauge d'environ 82 000 places avec deux grandes particularités, un toit rétractable, c'est-à-dire un toit qui s'ouvre qui se ferme, d'avoir une pelouse qui est mobile qui sera 350 jours par an à



l'extérieur du stade au soleil, à l'air, pour qu'elle soit parfaite en pleine santé et qui va permettre aussi à ce stade d'avoir une dalle de béton qui va permettre d'organiser très facilement beaucoup d'activités diverses et variées. Quatre écrans géants, parce que le souci c'était de permettre aux gens qui étaient dans le stade d'avoir autant d'informations que les gens qui restaient chez eux devant leur télévision. On peut avoir sur un écran le live du match et sur un autre écran on peut avoir les statistiques d'un joueur qui vient de faire une action remarquable, et puis bien sûr les tribunes très proches du terrain pour être les plus proches possible du terrain.

Une vue extérieure, ça c'est la position - j'ai envie de dire - toute l'année de la pelouse. Vu de l'intérieur, on voit les 4 écrans, là on ne les voit pas très bien puisque vous êtes loin, mais il y a bien 4 écrans géants, on voit qu'il y a un parvis qui est très ouvert, on a eu envie de faire quelque chose de très aéré où les gens se sentent bien à l'intérieur du stade. Notre objectif c'est que quand les gens viennent dans le stade ils s'y sentent bien.

#### *Chapitre 4 « Le business plan et le financement du projet »*

Alors quelques informations sur le business plan parce qu'on n'a pas beaucoup de temps donc je vais passer rapidement. Le business plan va être basé sur les matchs de rugby, les grands matchs de rugby, ceux qui font plus de 50 000 ou 60 000 personnes dans le stade. C'est grosso modo tous les matchs du XV de France, c'est la finale, demi-finales, test matchs, on en fait 3-4 ça dépend, plus 2-3 matchs soit du top 14 soit de coupe d'Europe, il faut savoir qu'il y a quarts de finale, demi-finales qui peuvent se jouer plus une finale qui se joue tous les 6 ans et qui se joue en France.

Ce qui est important à dire c'est que le business plan a été basé d'abord sur une première réalité, c'est que lorsque le XV de France joue, je le rappelle, c'est le moteur financier de la fédération, sur les matchs, actuellement ça génère pour la fédération à peu près 10 millions de recettes nettes, je parle en flux financiers. Ce qui est important c'est que la fédération avec le stade ne voit pas ses finances se dégrader. Elles ne pouvaient être que du même niveau, et donc c'était important pour nous, quand on a fait le business plan avec des grands cabinets prestigieux comme Mc Kinsey ou comme Price, on a pu vérifier que l'économie de la FFR actuellement plus l'économie du stade, nous conservions les mêmes ressources avec un petit avantage qui est quand même considérable, c'est que ça nous garantissait de pouvoir jouer nos matchs quand on voulait et que si un jour les Blacks veulent venir jouer un match extraordinaire contre les Australiens, on pouvait les accueillir, que si on voulait faire une grande étape internationale de rugby à 7, on pouvait les accueillir alors qu'aujourd'hui on ne peut pas. Et puis bien sûr, on est dans une projection qui est sur du long terme, lorsque les emprunts sont remboursés, on est sur des infrastructures qui sont très génératrices de flux financiers et à ce moment-là se dégage pour le développement du rugby français une somme qui est considérable qui représente à peu près 70 millions d'euros par an c'est-à-dire que ça représente 60 millions d'euros de plus par an pour le développement du rugby. Donc, ce qu'on fait aujourd'hui, ce n'est pas pour aujourd'hui, pour nous le rugby, mais c'est surtout pour demain.

Les hypothèses de financement suite à la visite de tous les stades qu'on a pu faire à travers le monde, on est allé voir de grands cabinets qui nous ont fait un premier chiffrage, derrière on a retenu un projet avec des architectes, il y a eu des chiffrages complémentaires qui nous laissent toujours dans cette fourchette maximum aujourd'hui de 600 millions d'euros, coût de construction plus études, taxes et autres. Le financement aujourd'hui est étudié d'une manière très simple sur un tiers de capitaux propres, deux tiers d'emprunt, 200 millions d'euros de fonds propres, 400 millions d'euros d'emprunt sachant que les 400 millions d'euros d'emprunt nous espérons les minorer par un contrat de naming qui nous permettra de diminuer l'emprunt et les 200 millions de fonds propres viendront sur les fonds propres, sur la trésorerie actuelle de la fédération, sur un emprunt obligataire que la fédération lancera, de type debenture, c'est un emprunt qui n'est pas rémunéré mais les gens qui souscrivent ont la garantie de pouvoir acheter une place de manière prioritaire et accessoirement par d'autres partenaires du monde du rugby, pourquoi pas ? Ce modèle, ce n'est pas quelque chose, parce qu'en France une fédération qui veut être maître de son destin, c'est quand même rare. Aujourd'hui c'est un modèle de nos concurrents, des anglais par exemple, on aime bien les Anglais, eh bien ça fait longtemps qu'ils ont investi dans leur stade et aujourd'hui ils sont forts parce qu'ils ont leur stade, donc on a Twickenham en face de nous. Les Gallois l'ont fait en 1999, eux aussi s'y sont mis et aujourd'hui ils sont forts dans le tournoi. Vous avez les Écossais qui l'ont fait depuis très longtemps et puis on a deux exemples qui sont intéressants en France, deux fédérations qui ont aussi leur outil de production, c'est la Fédération française de tennis et grâce à Roland-Garros il faut quand même dire que la Fédération de tennis a pu investir beaucoup sur l'ensemble du territoire et puis il y en a un autre qu'on avait oublié et que j'ai rajouté, ce sont les 24 heures du Mans. Eux aussi ils ont leur outil de production et grâce à cet outil, l'association qui gère les 24 heures du Mans a pu faire beaucoup de choses pour le développement en France.

Donner vie au projet : la rencontre de l'ambition de la FFR et celle du territoire, Monsieur Raffalli c'est pour vous.

#### *Chapitre 5 « Donner vie au projet : la rencontre de l'ambition de la FFR et celle du territoire »*

**Stéphane RAFFALLI** : Il y a bien quatre collectivités locales qui portent ce projet aux côtés de la Fédération française de rugby, c'est donc un partenariat original pour un projet d'envergure nationale et d'intérêt général puisqu'il y a deux modèles généralement qui sont habituels pour ce type d'investissement et ce type d'entreprise, soit des investissements d'État, on se souvient de l'investissement pour le stade de France en 1998 et les années qui ont précédé. Là, il ne s'agit pas de ça comme l'a expliqué la maîtrise d'ouvrage du stade, comme l'a expliqué la Fédération française de rugby, il s'agit d'un investissement opéré par une association qui a une mission de service public et qui sur ses propres moyens décide de construire son propre outil de développement, donc c'est bien un investissement de nature privée qui n'est pas un investissement d'État et ça n'est pas non plus - c'est sans doute l'autre modèle qu'on repère ici ou là dans les constructions en province notamment - ce n'est pas non plus un partenariat public-privé sous sa forme juridique et financière puisque là, on ne constate pas une carence d'investissement de l'opérateur, la fédération a la capacité d'investir or dans un PPP dans sa forme juridique et financière habituelle, c'est une carence qui est comblée par un investissement privé et qui ensuite donne droit à un loyer

10

sur une longue durée. Il ne s'agit donc pas non plus d'une initiative de ce genre, il s'agit d'une logique totalement décentralisée avec le croisement d'une double ambition, celle d'un territoire qui veut exister dans le cadre du débat du Grand Paris à l'échelle de l'Île-de-France et une fédération qui souhaite développer le sport dont elle a la charge.

Ce projet donc en co-construction qui chemine depuis quelques mois maintenant, c'est évidemment d'abord pour le territoire une chance de créer une attractivité nouvelle, une forte identité dans le sud francilien, il y a peu d'infrastructures nous permettant d'identifier l'Essonne et le sud francilien, il y a d'autres territoires plus emblématiques qui ont leurs propres porte-drapeaux, et on pense notamment à l'est à Disney, à l'ouest à La Défense ou à Versailles, au nord au stade de France, au sud nous n'avons pas une infrastructure de cette envergure-là donc on voit bien tout l'intérêt pour l'Essonne et l'ensemble du sud francilien.

C'est évidemment une attente sur l'économie locale à la fois dans la phase de construction du stade puis à terme lorsque le stade sera construit et lorsque l'ensemble des développements alentour seront réalisés, évidemment en termes d'emploi, de fiscalité et d'amélioration des lignes de transport, on y reviendra.

Et c'est enfin aussi un moyen de rééquilibrer, donc c'est un moyen de renforcer l'Île-de-France, la région capitale, de réorganiser en fait autour du sud de la région une destination qui deviendra une destination nationale et internationale, et ce qui permettra de rééquilibrer aussi le flux au sein de l'Île-de-France.

*Un terrain vaste et sans contrainte.*

Le terrain, cela été évoqué tout à l'heure, ce sont des terrains repérés en Essonne, connus en Essonne, c'est d'abord la friche de l'ancienne usine LU-Danone, usine qui a été délocalisée à l'Est au début des années 2000, à peu près une vingtaine d'hectares et puis juste en limite de la francilienne et de l'autoroute A6 les terrains de l'ancien hippodrome de Ris-Orangis avec ses 80 ha. D'ores et déjà, ce foncier est maîtrisé par l'agglomération puisqu'une promesse de vente a été signée entre France galop et l'agglomération d'Évry Centre Essonne nous permettant de respecter la promesse que nous avons faite pendant la phase de compétition territoriale auprès de notre partenaire la Fédération française de rugby.

*Transports : l'existant, le prévu et les améliorations*

C'est le thème de ce soir mais on peut dire à cet instant que la question des transports et la capacité de desservir ce site de manière optimale pendant les jours de match mais aussi en dehors des jours de match avec un accès fluide, rapide et sécurisé est un des enjeux majeurs de ce dossier. Il faut rappeler que les terrains de l'hippodrome et de l'usine LU-Danone sont situés dans un périmètre singulier original en Île-de-France puisqu'il s'agit du territoire de l'ancienne ville nouvelle d'Évry et on peut constater qu'un certain nombre d'investissements ont été faits dans les années 60-70 et qui bénéficient aujourd'hui à ce site puisque flirtent avec les deux terrains d'assiette du projet, des axes majeurs en Île-de-France, des axes routiers mais aussi ferroviaires, ils sont indiqués sur le slide qui vous est présenté. On repère notamment l'autoroute du soleil, l'autoroute A6 qui traverse l'Europe, la nationale 7, la

francilienne qui est le boulevard urbain de la région Île-de-France, on constate aussi la présence de l'aéroport d'Orly qui est à quelques kilomètres du site de l'hippodrome en passant par la nationale 7, la présence des gares TGV à Juvisy et à Massy qui sont à proximité et celle de Massy sera reliée notamment par le tram train Massy-Évry à échéance 2018-2019. Bref, un certain nombre d'infrastructures lourdes qui d'ores et déjà irriguent ces terrains mais évidemment ce projet nécessitera un renforcement de l'ensemble de ces réseaux et c'est tout l'enjeu de nos débats de ce soir et notamment l'enjeu de la branche sud du RER C et du RER D, et nous aurons évidemment ces débats plus longuement tout à l'heure.

### *Chapitre 6 « un projet d'aménagement structurant pour le territoire »*

Le projet de manière extrêmement synthétique, vous l'avez compris, il ne s'agit pas de construire uniquement un stade ou plutôt de poser un stade au milieu de nulle part, notre ambition, l'ambition territoriale, l'ambition de l'agglomération d'Évry Centre Essonne, du département de l'Essonne c'est évidemment de construire autour du stade une destination qui à la fois respectera les besoins locaux, les besoins sociaux locaux et les attentes des habitants de notre territoire et en même temps qui sera une nouvelle adresse internationale en Île-de-France. Pour nous permettre de réussir cet exercice, nous sommes en train de travailler deux axes majeurs de développement, d'abord un projet de village de loisirs tourné autour des activités de sport, de loisirs, de nature, de bien-être. C'est le premier axe qu'on tente de travailler avec notamment la présence d'éléments naturels qui sont à proximité et qui inspirent très largement ce projet, je pense au bois de Saint-Eutrope, qui est un des bois majeurs du centre Essonne avec ses 250 ha.

L'autre grand pilier que nous souhaitons développer, on a appelé ça un pôle d'excellence dédié à la filière de l'économie du sport. En fait, nous souhaitons profiter de cette industrie qui n'est pas exploitée aujourd'hui en France ni même à l'étranger puisque nous avons fait un certain nombre de recherches en Europe et à l'international. Il nous apparaît opportun de chercher à rassembler l'ensemble des acteurs de l'économie du sport, quels qu'ils soient dans un cluster un peu dans la logique de ce que nous avons fait à Évry avec les biotechnologies puisqu'entre 98 et 2008, on a pu faire émerger en 10 ans un des premiers clusters européens en matière de biotechnologie et de génomique sur le territoire d'Évry, eh bien par analogie, on aimerait faire exactement la même chose avec une filière qui représente près de 2 % du produit intérieur brut de notre pays et qui n'est pas aujourd'hui exploitée.

### *Un projet durable*

Évidemment ce projet d'aménagement respectera, et c'est presque pavlovien sur notre territoire, ça fait partie de l'ADN de notre territoire. Nous souhaitons respecter tous les canons du développement durable sur le plan environnemental mais aussi social, vous connaissez bien ce sujet-là à Brétigny puisse que vous avez un éco quartier qui a été primé à la fois par l'État et par la région Île-de-France, eh bien il s'agira autour du stade et avec le stade de passer de l'éco quartier à l'Écopolis, évidemment en respectant l'ensemble des cibles du développement durable et de nos agendas 21.

Ce projet implique naturellement un engagement réciproque, cet engagement a été traduit dans le cadre d'un accord-cadre qui a été voté à l'unanimité de l'ensemble des assemblées délibérantes, celles des deux communes concernées, du département et de l'agglomération. Dans cet accord-cadre, un certain nombre d'engagements sont pris, la maîtrise foncière, je l'évoquais tout à l'heure, cela est respecté, l'obligation pour le territoire de mettre en place l'outil juridique et financier nécessaire à l'aménagement de l'ensemble de la zone, c'est aussi un engagement financier du territoire puisque nous financerons l'ensemble des infrastructures secondaires nécessaires à l'acheminement vers le stade et vers la zone développée. Dans la phase de compétition territoriale avec les bureaux d'études spécialisés, nous avons pu évaluer cet investissement public à hauteur de 118 millions d'euros exactement et l'engagement du territoire c'est évidemment de faire financer ça dans le cadre du droit commun et notamment dans le cadre du plan État région qui sera en négociation dans quelques mois. D'ores et déjà le Conseil général de l'Essonne et l'agglomération ont apporté leur concours à hauteur de 50 % de la somme indiquée. Autre engagement, du territoire à l'égard de la fédération, la garantie d'emprunt pour le stade mais là aussi les équipes du Conseil général ou Jérôme Guedj président du Conseil général pourront y revenir plus précisément tout à l'heure.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Parfait, merci Monsieur Raffalli, Monsieur le maire, Monsieur le vice-président d'avoir tenu les 25 minutes prévues, l'affaire se rode, la parole est désormais à la salle, les questions qui vont être abordées donc à l'exception des transports sont multiples : pourquoi un grand stade, les effets sur le rugby, les effets sur le sport en général, les équilibres économiques, les investissements, qui paye quoi, dépenses publiques, dépenses privées, les effets sur le territoire, les effets emploi, les effets environnement, les effets sociaux le cas échéant, bref et évidemment toutes les questions que vous souhaitez poser. Donc la parole est à la salle, je vous en prie, qui veut commencer ?

Allez-y je vous en prie Monsieur pour une opinion, un avis, une interrogation, une prise de position.

**Michel POUZOL, Député de la 3e circonscription de l'Essonne, Conseiller général chargé des sports** : Merci, bonsoir à toutes et à tous. Simplement pour témoigner un petit peu de l'opinion du tissu sportif essonnien que nous avons beaucoup consulté dès le début de ce projet parce que nous avons une politique très avancée en matière de sports dans notre département. On le dit souvent, Essonne terre de rugby mais aussi Essonne terre de sport, on a notamment un des grands clubs de judo, un club de foot féminin qui est au top du football féminin de la nation et un nombre de licenciés très important dans notre département, un tiers à peu près des habitants de l'Essonne sont licenciés dans un club sportif, c'est vous dire le dynamisme de ce secteur-là dans notre département mais aussi de la politique que nous y conduisons.

Nous ne voulions pas nous engager, même si nous avons une passion forte pour le rugby et pour la Fédération française de rugby qui est installée chez nous dans notre département, nous impliquer dans ce dossier sans avoir la certitude que nous avons les acteurs du sport dans leur ensemble à nos côtés, et je voulais au moins témoigner de ça ce soir, c'est qu'après avoir beaucoup discuté avec l'ensemble de ces acteurs, que ce soit du sport grand

public d'ailleurs ou du sport d'élite, tous nous ont encouragé à suivre ce projet, à le développer et même ce sont des partenaires ferventes et fervents défenseurs de cet équipement parce qu'il crée un dynamisme incroyable autour des valeurs qui sont celles qu'a indiquées la fédération mais de l'ensemble des valeurs du monde sportif. Je voudrais en témoigner ce soir et vous dire même qu'au-delà de ce projet-là, d'autres projets, d'autres fédérations sont venues jusqu'à mon bureau pour nous dire l'Essonne a un vrai dynamisme, une vraie compétence dans ce domaine-là et c'est ce qu'on va montrer avec ce débat public et l'idée de créer un vrai Cluster sport ou une vraie filiale économique attire aussi un certain nombre de fédérations qui sont intéressées par leur propre développement dans un autre modèle que celui de la Fédération française de rugby bien entendu, avec d'autres ambitions qui sont les leurs mais qui font de notre territoire un vrai territoire à fort potentiel pour ce dynamisme-là, donc je voulais en témoigner ce soir.

Merci

**Jacques ARCHIMBAUD** : Merci. Monsieur là-bas.

**Jean-Pierre HOSPITAL, Conseiller municipal à Saint-Michel-sur-Orge** : Je suis ancien joueur et éducateur de rugby. J'avais donc préparé ma question bien entendu, un certain nombre de choses ont été dites mais pour autant je tiens quand même à les donner solennellement ce soir au cours de ce débat. Un stade de rugby à 1 milliard, parce qu'il s'agit de ça en fait. Fervent amateur de rugby, je me pose toutefois la question : est-ce bien raisonnable en Île-de-France, et ça effectivement ça a déjà été dit, nous n'avons pas contrairement à Londres par exemple un stade dédié au rugby d'une capacité suffisante pour les grands événements de rugby qui selon moi contrairement à ce qui a été affirmé, ce seraient 5 à 6 événements par an et pas guère plus, sauf si on y rajoute effectivement les demi-finales du championnat de France et autres. Aujourd'hui effectivement, nous avons le stade de France, nous avons Charléty, le stade Jean Bouin, le nouveau stade Jean Bouin je dis bien, le futur Aréna pour le Racing sans oublier, plus près de chez nous, je crois qu'il ne faut pas l'oublier, le stade de Bondoufle, un stade de 20 000 places pratiquement inutilisé aujourd'hui. Donc en l'occurrence nous ne sommes pas démunis dans le sud francilien. Je peux comprendre comme l'a dit le président Camou que la FFR veuille disposer de son outil mais a-t-elle les moyens de financer un tel projet sans faire appel à des financements privés tels que le naming, la prospection dans les Emirats qui a été notamment dite et les souscriptions type debenture ? Par ailleurs les banques vont-elles suivre ? Bien entendu les collectivités locales, donc nos impôts, vont être mises à contribution à hauteur de 400 000 € mais sans doute bien plus, ceci pour les infrastructures et les transports, 400 000 € ça me paraît un peu juste donc sans doute que l'enveloppe dépassera très largement. On nous dit et je l'espère, je fais partie de ceux qui l'espèrent, que c'est une chance pour l'Europe, c'est une chance pour notre territoire, c'est une chance pour le sud francilien, eh bien l'avenir nous le dira, mais je le souhaite aussi, je ne suis pas là pour... au contraire, je l'espère aussi. Tant que je suis là, parce que j'ai peur de ne pas avoir le temps pour les questions de transports, c'est pas très long. Pour les transports on nous parle de...

**Jacques ARCHIMBAUD** : Je vous en prie, les transports c'est après.

**Jean-Pierre HOSPITAL** : À condition que je puisse avoir la parole...

**Jacques ARCHIMBAUD** : Je m'y engage, je m'y engage.

**Jean-Pierre HOSPITAL** : D'accord Monsieur. Merci.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Une troisième question, on ne va pas prendre de trop grosses brassées de questions, néanmoins Monsieur qui aviez demandé la parole, je vous en prie.

**Hervé CORZANI, Conseiller municipal à Fleury-Mérogis** : Je suis aussi un pratiquant de rugby, un peu moins maintenant mais en tous les cas c'est aussi un de mes sports favoris. J'apprécie personnellement l'installation en Essonne, au cœur d'Essonne, de ce stade, je pense qu'il peut être un point d'appui très important pour le développement de l'ensemble du secteur au-delà même du cœur d'Essonne où il sera situé j'espère, je souhaite beaucoup plus largement. Évidemment si je dis ça c'est parce que je suis favorable à ce projet personnellement, je pense en même temps...alors j'avais une question très précise à poser parce que sur la question du transport, mais je vais être obligé de m'en aller donc il ne faudrait peut-être pas la poser...

**Jacques ARCHIMBAUD** : Écrivez-là.

**Hervé CORZANI** : Je vous la laisserai tout à l'heure mais j'ai une question majeure sur le transport et j'ai bien entendu ce que disait Stéphane Raffalli qui disait qu'il doit y avoir des conséquences structurantes pour l'ensemble de ce secteur et ça s'appuie évidemment sur le prolongement du métro, enfin du tramway jusqu'à Juvisy, y compris la relation tram-train Massy-Évry, enfin bon tout ça mais je vais poser une question bien précise sur cet objet en rapport d'ailleurs au grand stade. Voilà.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Bien, réponses qui veut du Maître d'ouvrage sur les questions posées, les différents stades, leur complémentarité, leur concurrence, les concours privés, les Émirats, l'efficacité de tout ça, je vous en prie Monsieur le président.

**Pierre CAMOU** : Je vais essayer de répondre, d'abord à Monsieur Hospital, si j'ai bien compris, comme c'est de chez moi, c'est facile à se souvenir le nom, on ne rentrera quand même pas dans un débat basquo-basquo. J'ai bien écouté votre question, sur le prix d'abord, nous sommes, nous, engagés pour aller sur 600 millions qui sont dans nos possibilités et nous n'irons pas au-delà. Et pourquoi ce stade et pourquoi ce prix ? Si je prends le business modèle d'un stade et pour le rugby, ça devrait être 60 000 places, c'est là qu'il y a le plus de rentabilité. Simplement je dois recevoir tous mes supporters qu'ils payent 5, 10, 15, ou 30 €, ils doivent être pris et ces 20 000 places supplémentaires qui font le coût de la structure, qui font le coût de l'ensemble, c'est pour eux. C'est pour les accueillir. Ensuite pourquoi un stade ? Vous avez parlé du stade de France, je ne parle pas en comparaison de ce qui se construit, s'il doit y avoir concurrence, ça peut être entre l'Aréna 92 et le nouveau Jean Bouin comme vous l'avez dit, moi le seul éventuellement en capacité pour recevoir l'ensemble du public, l'ensemble des supporters c'est le stade de France. J'ai un problème de stade et de dates, je joue quand ? Nous avons toutes nos dates qui sont faites jusqu'en 2019,

vous avez bien vu pour le France-Ukraine que nous nous sommes fait assassiner parce que nous avons abîmé la pelouse quand nous avons joué les All blacks juste avant. Et j'ai bien lu dans la presse que s'ils ne se qualifiaient pas, je suis très heureux que le foot se soit qualifié, ça aurait été de notre faute et on nous demandait de jouer dans un équilibre de calendrier 3 jours après. Il se trouve simplement que toutes nos dates sont fixées jusqu'en 2019, ce sont des rencontres internationales et ce n'est pas nous qui fixons le calendrier. Donc il y a problème de pelouse et problème de dates entre deux fédérations qui ne maîtrisent pas leur calendrier international. La France du football ne savait pas qu'ils allaient jouer l'Ukraine et pour ces problèmes de dates nous avons été plusieurs fois amenés à jouer à Montpellier, à jouer à Toulouse parce que nous ne pouvions pas jouer au stade de France, parce qu'il y avait des matchs de barrage contre l'Irlande éventuellement, qui n'ont pas eu lieu d'ailleurs mais nous n'avons pas pu jouer, nous sommes toujours la variable d'ajustement d'un autre. Et ce n'est pas possible, il faut qu'on puisse maîtriser.

Alors le coût, nous sommes quand le veuille ou non du privé et nous n'irons pas au-delà, c'est la seule possibilité dans nos moyens, c'est pour ça. Ensuite dans les financements, nous avons été clairs, nous avons dit il y a ce qu'on appelle les debentures qui est un système anglo-saxon d'obligations qui donnent droit à l'achat d'une place, un emprunt garanti par le Conseil général et qu'on essaye de diminuer par des activités qui peuvent être du naming ou d'autres formes de financement. Pour l'instant, nous ne sommes pas allés à Dubaï et si nous devions y aller, je vois à quoi vous faites allusion, c'était une erreur, c'était pour voir à Dubaï toutes les zones qu'il peut y avoir d'entertainment, que ce soit Ferrari à Doha qui sont un peu dans le prolongement du village et du fun qu'on peut faire et de l'animation qu'on peut faire autour. C'est dans ce sens-là que nous y allons. S'il fallait faire un stade de propriété pour 30 ou 40 000 personnes, on peut le faire au sud-ouest, mais est-ce que la France et les moyens de transport..., il se trouve que nous sommes un pays extrêmement centralisé et que tous les circuits, tout amène sur Paris, et que si je veux que l'Alsace, la Bretagne, le Sud-Ouest se retrouvent dans un point de convergence, c'est la région parisienne. Si on le fait chez nous, comment viennent-ils, à quels frais, à quel coût ? C'est la question de fond, pourquoi nous avons mis le siège de la fédération en Essonne, on nous a dit que c'était une erreur, qu'on finançait trop. Nous sommes sur 17 ha avec des canards, avec des oies, nous avons mis le siège. Toutes les équipes de France sont là. Actuellement nous faisons 20 000 nuitées par an, 60 000 couverts pour toutes les entreprises de l'Essonne. Tous les sports de France, que ce soit le tennis, le judo y préparent leurs championnats, nous sommes ouverts à tous et nous avons réussi ce pari et vous êtes du même sport que nous, quand on relève les mêlées généralement on veut aller au bout de notre jeu, mais avec les pieds bien ancrés dans notre terre.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Parfait, merci Monsieur le président. Nous allons reprendre une autre vague ou d'autres questions, Monsieur et ensuite tout au fond dans la salle.

**Christian BERTOLA, habitant de Saint-Michel-sur-Orge** : Je n'ai pas du tout d'idée sur l'opportunité du point de vue sportif, je ne suis maintenant ni pour ni contre ce projet bien au contraire mais j'ai trois inquiétudes. J'ai l'inquiétude pour la forêt de Saint-Eutrope, qui a été citée, qu'est-ce qu'elle va devenir avec 82 000 personnes qui sortent de ce stade ? J'ai une inquiétude sur le côté transports, mais ça on y reviendra tout à l'heure, je crois mais là



c'est de grosses inquiétudes ce côté transports, je pense qu'elles s'exprimeront et je ne serai pas tout seul, il y a le comité d'usagers Circule qui connaît bien la problématique des transports ici. Ma troisième inquiétude c'est financière, pas pour le montage de la fédération, elle fait ce qu'elle veut, si elle coule elle coule, j'ai cru comprendre que dans la fédération tout le monde n'était pas pour, d'ailleurs donc je ne sais pas si votre projet peut être définitif à ce stade si j'ose dire. Donc là financièrement pour les collectivités locales et les contribuables que nous sommes tous, 118 millions qu'on vient d'annoncer, garantie d'emprunt sur 400 millions... Il y a eu un précédent, on va me dire que ça n'a rien à voir cet hippodrome qui a foiré. La grande couronne a une certaine quand même difficulté à exister, elle n'est pas dans le grand Paris donc je suis inquiet quant à la réussite d'un tel projet et donc s'il ne réussit pas, c'est nous qui paierons et j'avais cru comprendre que les collectivités territoriales étaient en ce moment étranglées, que l'État ne leur donnait pas les moyens, je ne comprends plus rien, si vous pouvez m'expliquer....

**Jacques ARCHIMBAUD** : Bien, merci Monsieur pour la netteté de vos propos et de vos questions et je pense que vous aurez des réponses assez nettes. Monsieur tout au fond, deuxième question puis réponses.

**Guillain LAURENT, étudiant francilien** : Bonsoir, j'avais 3 questions. Une première question sur le projet de pelouse mobile. Si j'ai bien compris il y a un projet de pelouse mobile mais vous avez souligné que la pelouse resterait en plein air 350 jours par an. Donc en fait il n'y aurait un projet de pelouse mobile pour couvrir la pelouse de manière automatique que pour 15 jours dans l'année. Est-ce que c'est une dépense qui vaut le coup ? Deuxième question concernant le contrat plan État région, vous avez dit que vous étiez en négociation pour ce contrat, qu'est-ce qu'il adviendra si vous n'avez pas les financements suite à ce contrat, est-ce que vous avez une sorte de plan B. Enfin dernière question qui m'échappe... excusez-moi

**Jacques ARCHIMBAUD** : Vous avez un crédit Monsieur, vous pourrez revenir, sans aucun problème.

**Guillain LAURENT** : Attendez je réfléchis, eh bien je n'ai plus la dernière.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Revenez-y. Bien réponses s'il vous plaît, on a deux catégories de questions, on a un sujet finances, collectivités locales, garantie d'emprunt, risques etc. et évidemment on a un sujet financement, contrat de plan avec la région et puis en a des questions plus... la pelouse, pourquoi ça sert 15 jours...

**Paul DE KEERLE** : Je vais prendre la pelouse mobile. Lorsque vous avez un stade avec un toit, le toit couvre de son emprise donc la pelouse n'est pas ensoleillée. Même chose, plus le toit et la structure du toit est importante, donc mieux elle couvre les gradins et donc les spectateurs sont protégés, moins il y a d'air pour la pelouse donc vous vous retrouvez avec des pelouses de très mauvaise qualité, avec des arrachages, plein de problèmes que vous pouvez voir à la télévision. Aujourd'hui si sur un certain nombre de stades en France les pelouses sont de mauvaise qualité, c'est à cause de ça. Donc on s'est retrouvé devant deux contraintes, avoir de bonnes conditions pour les spectateurs qui venaient dans le stade et

notamment les VIP qui payent assez cher leurs places et qui permettent de financer le stade et que dans ce cadre-là, il fallait avoir un toit qui avance énormément sur les gradins mais avec un problème de gestion de la pelouse. Donc la solution technique qui a été trouvée dans un certain nombre de stades à l'étranger, en Allemagne, en Hollande, en Hollande ça date de 1995, donc ce n'est pas tout récent, aux États-Unis, c'est de mettre la pelouse dehors. Ça a un deuxième avantage le fait d'avoir la pelouse dehors, bien sûr elle est d'une extrême qualité mais ça vous permet aussi de dégager une dalle de béton qui fait à peu près 10 000 m<sup>2</sup> et qui vous permet d'organiser tout type d'activité à l'intérieur. Si vous prenez le stade de Phoenix, ils organisent régulièrement des salons donc j'envisage de dire une brocante géante sur 10 000 m<sup>2</sup>, c'est très facile à organiser parce qu'il n'y a pas de pelouse. Si je veux organiser des animations comme un motocross, je peux faire venir des camions, décharger de la terre, il n'y a pas de pelouse à protéger. Donc le phénomène de sortir la pelouse permet, un, d'avoir une pelouse très bonne qualité, deux, d'avoir un toit qui avance énormément sur les gradins et même d'avoir une partie rétractable donc pour avoir de la bonne qualité et dernière chose c'est une exploitation grosso modo de toute l'année de cette grande salle et d'une manière très simple.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Parfait, collectivités locales, finances, risques, pénurie en cas d'échec sur le contrat de plan État région et ensuite forêt de Saint-Eutrope.

**Stéphane RAFFALLI** : C'est le bois de Saint-Eutrope, d'ailleurs. On va essayer de sérier les difficultés et les problèmes posés.

600 millions d'investissements privés, opérés par le maître d'ouvrage, qu'est la Fédération française de rugby : l'appréciation des collectivités publiques, notamment du département, doit se faire sur la crédibilité de ce projet, sa solidité financière, sur le business plan, sur sa stratégie de financement et donc c'est une appréciation que doit opérer la collectivité lorsqu'elle donne sa caution à une opération comme celle-ci puisqu'effectivement à terme, si l'opération ne fonctionne pas alors la collectivité peut être appelée à la rescousse. L'appréciation, nous avons opéré avec le département, elle est assez simple : il s'agit d'un stade qui sera l'adresse du XV de France, qui sera l'adresse du rugby français or ce sport est un sport aujourd'hui qui a un potentiel de développement qui n'est pas exploité. Il deviendra sport olympique aux prochains jeux et donc pour la première fois à l'échelle planétaire, vous aurez un certain nombre de pays qui vont commencer à pratiquer le sport en question. Évidemment la France qui est un grand pays de rugby aura une marge de progression à faire valoir, extraordinaire. Et donc nous, nous croyons que l'outil mis en place par la fédération ici en Île-de-France dans le Grand Paris est un outil nécessairement rentable au regard de cette marge de progression, à la fois au sein de l'hexagone, puisqu'il y a aussi des régions françaises qui pratiquent peu le rugby et à l'échelle planétaire, et donc rien que cet avantage concurrentiel nous paraît être très solide pour le business plan qui vous a été présenté, certes succinctement tout à l'heure et qui a été validé par les plus grands cabinets d'expertise. Et le moment de vérité, c'est quand la fédération lancera son emprunt obligataire ou quand la fédération sollicitera le réseau bancaire et on verra si oui ou non il y a des gens qui prendront leurs risques à financer cette opération. Moi je le crois, et je pense que c'est très largement partagé par les collectivités publiques, bien sûr celles qui portent le projet aujourd'hui mais aussi celles qui seront sollicitées demain. C'est assez facile à

démontrer mais effectivement il y a une appréciation du risque. Donc face aux 600 millions investis, le risque public c'est celui de la caution, voilà comme on peut l'expliquer.

La deuxième dépense possible, mais là aussi il ne faut pas la fantasmer, c'est la question des développements alentour. Ce qu'on propose de mettre en place, c'est un outil que tous les territoires mettent en place quand ils ont un projet de d'aménagement qu'il soit petit ou très ambitieux, là, il s'agit d'un projet ambitieux, c'est une Zone d'Aménagement Concerté et pour faire l'ensemble des développements autour du stade, il y aura des dépenses à effectuer mais il y aura aussi des recettes dans le bilan de la fameuse ZAC donc nous pensons, parce que là aussi on a une expertise assez fine sur le sujet, on a regardé ça très précisément au regard de nos capacités de développement qui sont celles réalisées aujourd'hui sur le Centre Essonne, on peut dire que cette ZAC sur les 133 hectares de périmètre du projet sera, sur une période de moyen terme, c'est-à-dire sur une quinzaine d'années, équilibrée et donc les dépenses publiques seront compensées par des recettes en charges foncières notamment. Sur cette partie-là, on peut être je crois rassurés même s'il faudra toujours veiller à bien gérer cet espace en aménagement.

Ensuite et c'est le chiffre que j'évoquais tout à l'heure dans la présentation liminaire, on a les grandes infrastructures ferroviaires et routières mais il faut faire la jonction avec le site, notamment par des réseaux secondaires, des ronds-points une passerelle, des parkings donc il y a un certain nombre d'ouvrages secondaires qu'il nous faut financer. 118 millions sur une période de cinq à sept ans, le temps de la construction du stade, ça nous paraît tout à fait assumable par une collectivité comme le Conseil général qui a, à peu près, 1,5 à 1,6 milliard de budget annuel et par une agglomération qui investit en vitesse de croisière à peu près 50 millions par an. Et encore une fois le véhicule que nous allons choisir pour financer ces opérations sur une période de cinq à sept ans, c'est un véhicule là aussi très usuel pour les collectivités territoriales, c'est le contrat Etat-région qui est un contrat inéluctable, après il faut prioriser, c'est le rôle des élus et des administrations concernées, vers les projets que nous décidons et il nous semble majeur de flécher les investissements pour l'opération grand stade. Et puis il reste la question des transports mais ce sera le chapitre d'après.

Sur le bois de Saint-Eutrope, moi je pense que ce projet c'est le bois de Saint-Eutrope, je l'ai dit souvent à Pierre Camou qui partage cet avis, on pense que ce qui fera l'identité de ce projet, évidemment il y aura le stade mais il y aura surtout notre capacité à rendre au public, aux Essonnais, à l'ensemble des habitants du Centre Essonne ce bois qui aujourd'hui n'a pas d'usage, qui fait pourtant 250 ha, qui est une magnifique forêt, qui peut être reliée par une coulée verte vers la Seine et vers la forêt de Sénart et donc on est en train de travailler avec les meilleures équipes d'urbanistes, de paysagistes, de bureaux d'études spécialisés sur la question et avec l'agence des espaces verts, propriétaire du bois pour que ce principe-là d'aménagement soit respecté. L'inspiration du projet autour du stade, c'est les éléments naturels, c'est le bois de Saint-Eutrope, c'est la Seine, c'est la forêt de Sénart et vous verrez que les propositions qui seront faites par nos équipes, qui partagent cette sensibilité, respecteront ce principe de développement durable.

**Jacques ARCHIMBAUD :** Bien, on va prendre de nouveau deux ou trois questions. On essaie de se tenir à la fois pour les questions et pour les réponses dans les 3 minutes et de laisser la

parole au public. Évidemment il faut des réponses, comme vous venez de le faire, très claires.

**Frédéric PETITA, Conseiller général de Sainte-Geneviève-des-Bois, Vice-président du Conseil général de l'Essonne :** Moi je voulais intervenir sur l'opportunité d'un tel équipement dans un département comme le nôtre, département de la grande couronne et pour cela je voulais reprendre les mots prononcés par Pierre Camou le président de la Fédération française de rugby lors de sa première intervention quand il évoquait que ce grand stade était le point de convergence entre l'ambition d'une fédération mais également d'un territoire. Alors, le territoire de la communauté d'agglomération d'Évry Centre Essonne bien évidemment, mais beaucoup plus largement l'ambition d'un territoire celui qui est le département de l'Essonne département de la grande couronne et à l'heure des débats sur la question du Grand Paris notamment, rappeler que l'importance de cet équipement pour notre département qui viendra ancrer, et Stéphane Raffalli le rappelait tout à l'heure, l'identité, viendra marquer aussi l'identité de l'Essonne qui est un équipement majeur pour le développement du rugby et les chiffres et les perspectives de développement pour ce sport ô combien populaire et ô combien aimé par les français, sera important, mais dire aussi que ce grand stade sera pour nous, ce territoire de l'Essonne et pour les Essonniens un équipement qui viendra porter, il y a eu quelques remarques sur le Grand Paris, je crois qu'il viendra aussi peser sur la place de l'Essonne dans les discussions autour du Grand Paris. On a évoqué tout à l'heure la proximité avec l'aéroport d'Orly et on pourrait évoquer les pistes de développement et rappeler aussi, cela a été dit un petit peu, que l'Essonne est déjà une terre de rugby puisque nous avons le centre technique national à quelques kilomètres d'ici, il y a bien des atouts, et je crois qu'au delà même de l'intercommunalité d'Évry, c'est toute l'Essonne qui bénéficiera de l'implantation chez nous de cet équipement national qui aura une visibilité internationale quand on sait combien les matchs du XV de France, mais également les matchs européens ont une rencontre audiovisuelle importante.

**Jacques ARCHIMBAUD :** Parfait, merci Monsieur pour cet éclairage.

**Dominique DEBOISE, Président de l'ADEMUB :** Aujourd'hui si j'interviens, c'est plus à titre de citoyen, ADEMUB c'est une association environnementale, excusez-moi. La question que je vais poser aujourd'hui à M. Camou, c'est par rapport au coût du projet pour la fédération de rugby. Vous parlez de 600 millions d'Euros et c'est votre dernier prix. Si l'on s'en tient aux commentaires de certaines commissions nationales sur le coût des projets publics, on constate bien souvent qu'il y a une dérive qui demeure de 20, 30 ou 50%, donc dans ce cas-là nous irions très au-delà des 600 millions d'Euros et ma question c'est de savoir comment vous pensez échapper à cette fatalité des grands projets de bâtiment et de travaux publics.

La deuxième question, plus à l'attention des collectivités territoriales, actuellement on a une vision qui est somme toute assez idyllique de ce qui va se passer autour du stade, mais on constate que nous avons une ZAC qui est prévue donc d'une centaine d'hectares autour du stade de rugby, nous avons une zone de développement qui est prévue sur la base aérienne 217 de 300 hectares, enfin il faut soustraire le pôle agro biologique même si le cahier d'acteurs de CAVO n'en parle pas, il y a également Val vert avec 70 hectares, il y a toutes les

zones d'activités existantes et en voie de développement, sans oublier le plateau de Saclay qui est aussi sur l'Essonne et j'ai plutôt le sentiment d'une concurrence territoriale qui risque de troubler un petit peu cette vision de tout qui va bien dans une France qui malgré tout a une croissance assez faible. Voilà, je m'arrête là, merci.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Merci Monsieur pour la question qui était directe.

A vous Monsieur, je vous en prie.

**Jacques PICARD, Conseiller régional d'Île-de-France, administrateur du STIF** : Je vous demanderais Monsieur le président de pouvoir réintervenir tout à l'heure au moment du débat sur les transports. Alors toujours dans l'esprit de la convivialité du président Camou et qui a été demandée par le président...

**Jacques ARCHIMBAUD** : Confirmée...

**Jacques PICARD, Conseiller régional d'Île-de-France, administrateur du STIF** : ... quatre ou cinq questions : la première M. Le président, vous nous dites que vous voulez remplir votre mission, et j'ai été moi-même rugbyman au lycée, avec un grand stade. J'aimerais quand même entendre un peu plus comment on développe le sport partout en France avec un grand stade, ça ne me semble pas forcément évident, d'autre part que vous développiez ou en tout cas que le dossier du Maître d'ouvrage intègre les bonnes et les mauvaises expériences puisqu'il y a eu un certain nombre de très mauvaises expériences dans le monde autour des grands stades.

La deuxième question, c'est sur le financement, ça n'a pas été évoquée jusque là, il me semble que les hypothèses financières autour du naming, vous expliquerez ce que c'est, sont assez peu favorables or vous semblez compter dessus pour votre financement donc ça me semble problématique.

La troisième question c'est le pôle d'excellence dédié à l'économie du sport. Alors comme un certain nombre de choses dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est assez peu développé et on peut dire que c'est une hypothèse qui moi me remplit d'interrogation.

La quatrième question, et ce n'est pas de l'humour noir, et elle s'adresse plutôt aux élus, finalement que comprenez-vous de la position de l'Etat dont on a bien compris que la ministre du sport était très sensiblement opposée au projet, et ça me paraît relativement intéressant.

Et la dernière chose pour développer le fil, la concurrence entre territoires : j'aimerais qu'on m'explique comment ce stade de 80 000 places dont certes la pelouse est rétractable et donc qui peut accueillir des grands événements, va résister à la concurrence territoriale de la polyvalence des équipements dans une région Île-de-France dans laquelle le marché des spectacles susceptibles de louer ce type d'emplacements est restreint, dans lequel manifestement il y a déjà concurrence avec le réseau des Zenith, d'autre part que d'autres infrastructures en Île-de-France ont la même ambition. À Nanterre, le Racing 92 réceptionne normalement en 2014 le complexe Arena qui est aussi polyvalent, un stade de 30 000 places

et me semble-t-il le stade de France est déjà, et va rester, positionné sur le marché des grands spectacles sur ce type d'équipement. Alors comment allez-vous résister, vous voyez je suis aujourd'hui très urbain, vous avez compris que je suis peu favorable, pour ne pas dire très peu favorable à ce projet, mais comme élu je peux être dans la compassion avec le président du Conseil général au moment où il signera une garantie d'emprunt de 400 millions d'Euros et comme contribuable local, je peux comprendre ou entendre une certaine angoisse, donc mes questions vont dans le sens de lever cette angoisse.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Bien, donc non seulement des questions mais aussi une prise de position assez claire.

Quelqu'un avait levé la main également ? Monsieur, je vous en prie.

**Jacky BORTOLI, représentant le président de l'agglomération Les lacs de l'Essonne** : Cette fois vous allez me donner la parole. Je représente le président de l'agglomération Les lacs de l'Essonne, vous savez ce petit territoire avec deux petites communes. Je suis très content Monsieur Camou que vous puissiez dire, vous avez osé dire, que vous voulez que la fédération ait ses propres moyens de production. Vu ma couleur politique, ça sonne bien d'avoir ses propres moyens de production. Par contre, je voudrais dire que nous sommes nous, notre territoire, très favorables à la réalisation de ce stade, d'abord parce que nous avons sur nos villes des jeunes qui sont extrêmement attirés par le rugby, puisque le rugby véhicule d'autres valeurs, et dans un territoire comme le nôtre, d'autres valeurs, chacun comprend bien que c'est utile et je remercie moi l'encadrement français de continuer à agir pour ces valeurs et nous voyons les conséquences immédiates des gamins qui pratiquent le rugby. Donc nous sommes favorables à ces équipements. Nous aurions préféré que vous choisissiez Grigny, mais c'est seulement Coca-Cola qui a choisi Grigny et puis Chomette Favor, des grandes entreprises multinationales mais nous n'allons pas bouder parce que nous pensons que tout élément qui permettrait de répondre aux besoins quotidiens des habitants, tout élément qui permettrait d'obtenir ce qui nous est refusé, pour le RER, pour les transports en commun, pour l'emploi, pour le logement, pour toutes ces choses parce que le choix du Grand Paris est fait ailleurs, je dirais nous à Grigny, on veut y croire. Seulement voilà, ça fait deux fois que j'entends les élus parler, je n'ai pas encore entendu le président du Conseil général, je n'ai pas entendu mon camarade Francis Chouat, j'ai entendu mon ami Raffalli, je pense qu'il va falloir nous présenter les choses autrement. C'est trop nombrilistique le territoire. Ce grand stade avec les équipements qui vont être nécessaires pour y accéder, pour le faire exister, c'est tous les Essonnais qui vont le payer. C'est nous tous qui allons le payer parce que le Conseil général est engagé, et heureusement, tant mieux mais c'est nous tous qui payons. Donc ce que moi je voudrais comprendre, c'est comment il va être possible dans les prochaines réunions de M.Raffalli qui a la charge, lourde charge, de présenter l'utilité et l'intérêt de ce projet, je ne souhaiterais pas que l'utilité de ce projet soit amoindrie par le fait qu'il a une présentation qui consiste simplement à dire : notre territoire. J'affirme tranquillement que ce n'est pas le territoire de la CAECE, c'est tout notre territoire qui doit bénéficier de cela et de ce point de vue-là, je le dis tranquillement, c'est la deuxième fois que j'assiste à cette présentation, je le dis amicalement à Raffalli, la dernière fois il a cité par exemple la nécessité de réhabiliter, de

continuer à modifier la gare de Grigny, eh bien je pense qu'il y a besoin de faire ressentir à chacun et mettre sous contrôle des habitants...

**Jacques ARCHIMBAUD** : Il faut conclure Monsieur, j'en suis désolé.

**Jacky BORTOLI** : Monsieur, vous m'avez empêché de parler la dernière fois, vous ne m'avez pas empêché mais je n'ai pas eu la parole la dernière fois, je vous l'ai demandée trois fois...

**Jacques ARCHIMBAUD** : Soyez aimable de conclure.

**Jacky BORTOLI** : Donc je dis tranquillement que cette dimension-là utile à toutes les fonctions sociales des habitants, il faut bien les mettre en avant sinon on va regarder le stade comme quelque chose d'incongru, les engagements de la Fédération française comme incongrus parce que c'est une chance pour nous tous que, nous soutenons M Camou votre initiative, nous le soutenons très fortement et c'est en cela d'ailleurs que nous pourrons faire en sorte qu'elle réussisse.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Merci Monsieur, on va prendre une ou deux dernières questions puisqu'il faut qu'on passe à la deuxième partie, c'est le problème de la répartition du temps. Deux questions puis les réponses sur l'ensemble des points et le passage à la seconde partie qui nous préoccupe ce soir et qui concerne les transports.

Je ne crois pas avoir empêché personne de parler jusqu'à présent, essayez vraiment de tenir dans les 3 minutes qui vous sont imparties.

**Patrick POLVERELLI, simple citoyen** : Je vais être bref. Ma question va vers le territoire et l'Etat. On constate aujourd'hui que le Stade de France est occupé pour 25 dates par an à peu près, qu'un quart de ces dates c'est le rugby qui les occupe, qu'inévitablement le fait que le rugby quitte le stade de France va déstabiliser cette infrastructure et puis toutes les autres enceintes de la région qui ne sont pas en pleine capacité risquent aussi d'être déstabilisées par la construction de ce stade de rugby. Donc moi, ma question elle est simple : qu'est-ce qui justifie que le contribuable via l'Etat doive payer le déficit inévitable du Stade de France par le départ du rugby de ce stade ?

**Jacques ARCHIMBAUD** : C'est très clair. Autre question et ensuite réponses.

**Guillain LAURENT** : J'ai retrouvé ma question de tout à l'heure, c'est sur la maîtrise d'œuvre, on n'en n'a pas parlé ou alors je n'ai pas fait attention, à ce moment-là c'est de ma faute. On parlait de territoires et on parlait que ce projet profitait à l'Essonne, est-ce que dans la maîtrise d'œuvre vous allez faire appel à des entreprises locales ou départementales, et à ce moment-là vous dites que vous avez un budget serré à 600 millions d'Euros, est-ce que le fait de faire appel à des entreprises franciliennes ne va pas tirer les prix vers le haut, est-ce que du coup les entreprises essonniennes ou même de la région vont bénéficier du moins des travaux ou de la période des travaux du grand stade ?

**Jacques ARCHIMBAUD** : Bien, merci à vous Monsieur. Donc maintenant les réponses, si possible pas plus de 10 minutes pour qu'on soit dans les temps pour aborder la deuxième question qui fait l'objet de la réunion de ce soir.

**Pierre CAMOU** : Je vais essayer d'être un peu plus bref que les questions. Monsieur Picard, il y avait quelqu'un qui avait posé une question juste avant vous qui se trouve être derrière, je ne sais pas le nom, sur les investissements publics qui sont annoncés à un prix et qui dérapent ensuite. Je peux le comprendre et je peux même le partager en tant que contribuable. Simplement nous, c'est un investissement privé donc nous ne sommes pas du tout attachés aux mêmes..., nous n'avons pas de clientèle, nous n'avons pas d'électeurs, nous avons juste des actionnaires qui sont nos 400 000 licenciés, nous avons une enveloppe, une chose et un prix, si nous ne pouvons pas le faire nous ne le faisons pas. Nous sommes privés, nous avons fait le CNR, nous l'avons construit, nous avons remboursé nos emprunts, nous y accueillons, il est en Essonne à un quart d'heure d'ici, nous y accueillons tout le monde et nous l'avons financé. J'ai le souvenir des rapports de la Cour des comptes disant que c'était une erreur mais nous l'avons fait et nous continuons à le faire et nous accueillons tous les sports et les entreprises de l'Essonne ou d'ailleurs, donc c'est ce que je voulais dire nous c'est privé.

Alors Monsieur Picard, je ne me souviens pas de toutes les questions que vous avez indiquées, il y en avait 4 ou 5, il y en avait une je crois qui était sur le naming, mais le naming n'est pas dans le financement, il est éventuellement dans la diminution de l'emprunt, c'est une hypothèse comme une autre, il n'est pas dans les fonds propres, il est dans la diminution, ce n'est pas la même chose, s'il y en a, il y en a.

Une autre question je crois, mais je n'ai pas pu toutes les noter puisque je pensais répondre de suite et ma mémoire défaille parfois, c'était sur l'éventuelle concurrence entre les spectacles je crois, mais le jeune homme étudiant a posé une question sur la pelouse qui était à l'extérieur. La pelouse à l'extérieur fait que quand elle est à l'intérieur je ne puis être éventuellement en concurrence avec le Stade de France que trois mois de l'année parce que sur Paris comme en pays basque il pleut et que les spectacles au Stade de France c'est en juin, juillet, août. Et pourquoi à l'inverse d'autres pays, la région, la France et pas que l'Île-de-France, quand c'est 80 000 personnes, ce n'est pas pour Paris, ce n'est pas pour l'Île-de-France, c'est pour la France, on vient du Sud voir les très grands spectacles, on vient de Belgique, on vient d'Allemagne et pourquoi les 10 autres mois de l'année ne pourrait-on rien organiser ? Je ne vois pas pourquoi et je ne vois pas où est la concurrence.

Ensuite il y a une autre question que vous avez posée mais qui est le débat de fond des économistes, sur l'ensemble des stades c'est la question fondamentale qui se pose actuellement entre Ricardo et Keynes, est-ce que c'est l'offre, est-ce que c'est la demande, c'est là le débat de fond. C'est l'un des débats, alors on peut ne pas être d'accord qu'il faut tout ajuster à la demande existante ou qu'une offre variée peut augmenter la demande, c'est un débat économique, politique, on peut ne pas être d'accord éventuellement mais ça fait partie du débat. Je ne me rappelle pas les autres questions mais je crois que Paul s'en souvient, il pourra répondre au reste.



**Paul DE KEERLE :** Oui je vais essayer de les reprendre parce que j'ai noté pendant que Pierre Camou parlait. Les ressources, vous en avez parlé, mais à quoi servent ces ressources ? Moi je vais vous faire une comparaison très simple, à la sortie de la deuxième guerre mondiale il y avait deux grands sports qui jouaient avec un ballon ovale en France, le rugby à XIII et le rugby à XV. Aujourd'hui le rugby à XIII je crois qu'il fait de 20 à 25 000 licenciés, le rugby à XV en fait 400 000. Si le rugby à XV s'est développé c'est parce qu'il a des ressources, il a des ressources de par les grands matchs du XV de France parce que quand vous êtes dans un club et que vous devez déplacer une équipe de rugby, les gens qui sont dans les clubs de rugby ici le savent, c'est un bus, ça coûte cher, il n'y a pas autant de clubs de rugby que de clubs de football donc les distances sont beaucoup plus grandes. Quand vous êtes en Alsace et que vous devez vous déplacer, très rapidement vous allez faire des déplacements de 200 à 300 kilomètres aller - retour. Eh bien la fédération finance. Et si la fédération ne finance pas, pas de déplacements, moins de matchs, moins de licenciés. Donc voilà à quoi sert cet argent entre autres.

**Pierre CAMOU :** Excusez-moi Monsieur De Keerle, une question à laquelle je tenais et que je voulais répondre. Vous avez fait la relation entre stade, enfin quelle était la relation entre stade et missions de service public. La relation est d'importance. Si vous avez regardé le business plan, nous espérons, puisque toute l'économie c'est un pari sur l'avenir, c'est un pari sur nos hommes parce qu'il y a de qualité que d'être, sur nos combats et sur notre possibilité, c'est un pari. Si on ne fait pas de paris, on ne bouge pas, c'est d'essayer d'avoir des financements, l'Etat est impécunieux, l'Etat n'a plus d'argent vous l'avez dit, la mission de service public j'essaie d'avoir des moyens financiers pour avoir mes cadres. Il y a 40 cadres d'Etat, 45, il m'en faudrait 200, l'Angleterre en a 300, pour former les jeunes pour aller dans les quartiers, si je n'en ai pas les moyens, qui me les donnera ? Je ne vais pas tendre la main à l'Etat, il faut bien que je l'assume, c'est pour ça, c'est pour nos successeurs, les jeunes qui arrivent, il n'est pas pour moi ce stade. Il est pour les jeunes qui arrivent, pour que ce sport se développe et qu'ils aient les moyens pour le financer, le sport, en hommes d'abord, ce sont ceux-là qui comptent, pour transmettre. C'est ça ma mission de service public, éduquer, former, transmettre et pour ce faire, il nous faut des hommes.

**Paul DE KEERLE :** Il y a eu une autre question concernant le marché du spectacle sur l'Île-de-France. Alors on compare Charléty, Jean Bouin, le futur Arena 92 et le Stade de France. Tous les stades ne sont pas dans la même catégorie. Le XV de France ne va pas aller jouer à Jean Bouin, ne va pas aller jouer à Charléty donc c'est faux de croire que ce sont des stades concurrents. Aujourd'hui le Stade de France, c'est 80 000 personnes, le XV de France y joue, le seul autre stade dans lequel le XV de France peut jouer, c'est un stade de au moins 60-70 000 personnes. L'ambition de la fédération est de faire un stade de 80, donc c'est l'autre stade qui est concurrent. A Londres il y a Wembley et Twickenham. Lorsqu'on parle de concert, on dit qu'un concert a 10 stades sur Paris. Ce n'est pas vrai. Quand vous avez deux types de grandes tournées, soit vous allez dans une tournée d'une salle qui fait 10 à 15 000 personnes et le producteur et l'artiste vont concevoir leur tournée avec un certain investissement en termes de matériel et en termes de podium. Si l'artiste qui va à Bercy et qui a un podium, je ne connais pas les dimensions exactes mais on va dire qu'il fait 20 m<sup>2</sup> s'il va avec ce même podium dans un grand stade de 80 000, ça ne marche pas. Donc des

artistes qui font de grandes tournées, c'est vrai qu'il y en a beaucoup moins que dans les structures plus petites, ils vont dimensionner un investissement, ils dimensionnent un podium et ils ne font des tournées que dans des grands stades, donc les stades ne sont pas tous concurrents. Petite particularité du projet que nous menons, c'est qu'avoir le toit rétractable et la pelouse rétractable fait qu'on augmente la période de réception de ces grandes tournées. Dans le business plan, on n'a pas mis qu'il y aurait 20 concerts, on en a mis 2 ou 3 et on a demandé à un de nos conseillers qui est AEG, qui est une des plus grandes sociétés à travers le monde, qui gère un certain nombre d'artistes et de salles, qui gère entre autres Justin Bieber, Black Eyed Peas, qui a sous contrat Céline Dion la chanteuse canadienne, il nous a dit 2 ou 3 concerts c'est tout à fait raisonnable, vous avez les moyens de le faire. Donc on ne fait pas les choses n'importe comment.

On a eu une autre question sur le Stade de France, qu'est-ce que va devenir le Stade de France ? Le Stade de France aujourd'hui, ça gagne de l'argent, il ne faut pas dire que ça en perd, ce n'est pas vrai, la seule personne qui est pénalisée aujourd'hui sur le Stade de France c'est la fédération bien sûr et le ministère des sports et de la jeunesse. Mais le ministère des sports et de la jeunesse est ponctionné par l'indemnité d'absence de club résident de football mais il ne dit pas que pendant ce temps-là Bercy prend quand même l'impôt sur les sociétés et il prend aussi la TVA. Donc si on regarde l'économie au niveau de l'Etat et du stade, il faut regarder toutes ces ressources. D'autre part, l'Etat n'en a payé que la moitié, et sur l'économie propre du stade, il y a eu des emprunts qui ont été faits, les emprunts sont tous remboursés depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013. Donc le Stade de France, économiquement parlant, il est amorti. Donc aujourd'hui, s'il y a moins de grandes manifestations de rugby, il n'aura peut-être pas un chiffre d'affaires aussi important mais il est amorti et ses besoins financiers sont beaucoup moins importants.

Une question été posée sur la maîtrise d'œuvre. Sachez que déjà aujourd'hui nous avons des cabinets de conseil qui sont de la région de l'Essonne, donc en effet la fédération se fait un point d'honneur quand on le peut et quand on a les compétences, de travailler avec des sociétés de l'Essonne. Je vais vous donner deux noms, on travaille avec Quadriconsult et une autre société dont j'ai oublié le nom qui s'occupe de toute la partie sécurité et de conseil par rapport à la sécurité du stade, des relations avec le SDIS etc. Quand on le peut, en effet, on essaie de prendre des sociétés de l'Essonne, parce qu'on est une entreprise de l'Essonne et c'est normal qu'on travaille avec le tissu économique départemental ou régional. Lorsqu'il y aura des matchs, il y aura à peu près 3 ou 4 000 personnes qui viendront travailler de manière temporaire les jours de matchs, sécurité, accueil etc., eh bien la fédération fera la même chose puisque c'est elle qui organisera, on essaiera de favoriser si on a les ressources et si on a les profils des gens qui habitent pas loin, parce qu'on ne va pas faire venir des gens qui habitent très loin pour travailler, c'est normal qu'ils habitent ici à côté.

Voilà, je pense que j'ai fait le tour des questions.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Monsieur Raffalli, peut-être ? Sur la concurrence entre territoires en Essonne, complémentarité, projet global...

**Stéphane RAFFALLI :** Oui, il y avait la question de Jacky Bortoli, élu de l'agglomération voisine et la question de la concurrence. On l'a dit au moment de la présentation, on l'a dit deux fois même dans une erreur de présentation : il ne faut pas se tromper, les collectivités qui portent ce projet pour l'instant, c'est bien le département de l'Essonne avec l'agglomération d'Évry Centre Essonne et les deux communes directement concernées donc c'est bien tous les essonnais qui sont porteurs du projet néanmoins ce qu'on peut dire c'est que ce projet bénéficiera bien au-delà des seules frontières du département de l'Essonne, c'est tout le cône sud francilien qui est concerné et d'ores et déjà les départements voisins, je pense notamment à la Seine-et-Marne, se sont manifestés très positivement sur ce sujet-là, les chambres consulaires également donc tout le monde comprend bien l'intérêt pour un espace qui n'est pas défini politiquement et administrativement et va bien au-delà de nos seules frontières.

Sur la concurrence, je m'inscris en faux mais peut-être que le président de l'agglomération du Val d'Orge pourra nous le dire aussi, les territoires sont en ce moment-même en train de réfléchir à une articulation des projets qui émergent sur, il est vrai, des agglomérations distinctes. Mais le projet sur la base 217, le projet du rugby, c'est le même sujet, d'ailleurs ce n'est pas tout à fait un hasard si les équipes de maîtrise d'œuvre que le Val d'Orge a choisies et que l'agglomération d'Évry Centre Essonne a choisies sont les mêmes. Et donc il y a des résonances, des complémentarités et pour traduire tout cela, ce travail en commun, nous avons même créé une entente qui est en fait l'institution la plus a minima qui permet de rapprocher deux territoires et l'accord entre le Val d'Orge et l'agglomération d'Évry Centre Essonne est bien actif sur ces sujets-là notamment, mais aussi sur la complémentarité et le lien sur les sujets Val Vert et sur les portes de Bondoufle qui sont des sujets plus opérationnels aujourd'hui qui ne sont pas dans une perspective de moyen-long terme mais qui sont dans une perspective immédiate puisque ce sont des actes qui sont actifs.

Sur la question de l'Etat, c'est sûr qu'en France on a l'habitude de fonctionner avec un logiciel où on attend beaucoup beaucoup beaucoup et toujours de l'Etat. Là, on est dans une logique totalement différente si on la qualifie ou si on la caricature qui est plutôt girondine, alors même que le Stade de France a été construit de manière jacobine par une décision très verticale. Là on est sur des initiatives locales, des petits territoires, une fédération sportive certes importante mais qui reste une fédération sportive, et qui ont des aspirations, qui ont des ambitions, qui ont une stratégie, qui ont une vision, qui croisent leurs ambitions, qui croisent leurs stratégies et qui essaient de convaincre les étages supérieurs qui sont la région et l'Etat du bien-fondé de leur décision qui sont eux-mêmes porteurs d'intérêt national et d'intérêt général et moi je veux insister là-dessus. Ce n'est pas parce que vous êtes un territoire et un élu local, président d'une fédération sportive que vous n'avez pas chevillé au corps l'intérêt de votre pays, l'intérêt du territoire national et l'intérêt général. On pourrait démontrer très facilement que le projet que nous portons, Fédération française de rugby et territoire, c'est un projet d'intérêt national. C'est un projet d'intérêt national, Pierre Camou l'a répété mais il faut le marteler, parce que la fédération a une mission de service public. Le développement du rugby, c'est une mission de service public, c'est ça le rôle d'une fédération. C'est un projet d'intérêt national parce que, mais évidemment ça prendra du temps, nous souhaitons à cet endroit développer un cluster sur l'économie du

sport comme nous l'avons fait d'ailleurs dans un schéma très similaire avec l'AFM qui est aussi une association, une grande association, avec les territoires et sans l'Etat, en 10 ans, on a créé une génétique-Valley à Évry avec très peu d'apport de l'Etat. Aujourd'hui, sur cette économie qui est une économie à fort potentiel, on souhaiterait faire exactement la même chose mais peut-être que l'Etat viendra à la rescousse et ce serait tant mieux, pour structurer par exemple la première équipe un peu comme celle qui s'est constituée autour de Pierre Tambourin pour nous permettre de créer cette filière de l'économie : service public, fédération, cluster sport. Je dis aussi que ce projet urbain qui est un projet de développement est un moyen aussi de créer de la croissance en France. Reprenez le rapport de Jacques Attali qu'il a fait au précédent Président de la République, vous trouverez un chapitre sur la question des Écopolis comme un des moyens de relancer la croissance en France. On n'est pas obligés d'être dans la sinistrose permanente, dans la crainte de l'apocalypse on peut aussi avoir un souci enthousiaste de développer des projets. Service public, cluster, Écopolis mais aussi et ça rejoint la question de la complémentarité de nos réflexions territoriales, notamment avec le Val d'Orge, aujourd'hui dans les milieux très informés sur ce sujet-là, on parle de plus en plus d'une candidature de la France aux Jeux Olympiques de 2024. Si vous prenez une carte du Grand Paris, donc de la région Île-de-France parce que le Grand Paris c'est la région Île-de-France et j'y reviendrai, il y a très peu d'endroits où c'est possible de développer un village olympique digne de ce nom. Et notre territoire, avec le projet rugby, avec le stade Bobin, avec l'ensemble des équipements qui ont été construits antérieurement pourrait devenir territoire olympique. Là aussi ce projet est d'intérêt national et d'intérêt général et on souhaite aboutir.

**Jacques ARCHIMBAUD :** Bien, on va donc passer si vous le voulez bien à la seconde partie de nos échanges parce qu'évidemment on a entendu un certain nombre de prises de position, d'affirmations politiques, il faut qu'on rentre maintenant dans le sujet lui-même, dans les chiffres, dans les données concrètes, donc je vais passer la parole à Anne-Marie Charvet qui va me remplacer dans cette lourde tâche pour laquelle il faut qu'on respecte les horaires.

#### Les dessertes du Stade et les transports

**Anne-Marie CHARVET :** Bonsoir. Alors, deuxième partie comme vient de vous le dire le président Archimbaud, de cette troisième réunion publique concernant le débat sur le projet de Grand stade de rugby, avec un focus sur une question tout à fait récurrente, que ce soit lors des réunions publiques, mais également au travers des différents modes d'intervention du débat, à savoir, un focus sur la problématique de l'accessibilité – pas que des transports, mais d'une façon générale – à ce futur Grand Équipement.

Comment accéder à ce futur équipement ? Par avion, par train, par bus, par route. Les différents parcs de stationnement, bien entendu, dissuasifs ou pas, pour les riverains. Que va-t-il se passer ? Y aura-t-il concurrence, compatibilité entre les habitants, les usagers traditionnels des différents modes de transports, tous ceux que je viens de citer, mais également à l'occasion des grandes manifestations qui sont appelées, en tout cas c'est ce que prévoit le projet, plus de 80 000 personnes ? Comment tout cela va-t-il s'organiser ? Je crois, pour éclairer ce débat, qu'il va falloir que l'on aborde un état sur les infrastructures existantes ; également savoir très précisément à la date d'aujourd'hui ce qui est projeté au

niveau des études, au niveau des travaux et notamment tout ce qui a déjà été abordé à l'époque à l'occasion du débat sur le Grand Paris parce qu'il est évident qu'à la date d'aujourd'hui, et en tout cas, à l'époque où il y a eu le grand débat, ce projet n'était pas encore d'actualité, en tout cas, non inscrit comme tel, et bien entendu, des questions qui ont été posées et qui se posent légitimement concernant un planning par rapport à une échéance, là encore, compatibilité, incompatibilité ? Plausible ? Pas plausible ?

Pour ce faire, d'abord une présentation courte, mais technique. Je crois que c'est là-dessus que l'on souhaite que vous interveniez, d'une quinzaine de minutes au maximum – je le souligne – par la maîtrise d'ouvrage. Ensuite, il y aura une intervention du Conseil régional d'Île-de-France. Je crois que lors des précédentes réunions, il avait été regretté par des personnes participant au débat public, et qui avaient fait le déplacement, qu'il n'y avait pas de représentant au niveau de la Région. Ce soir, c'est le cas, il y aura quelqu'un en la personne de Madame Sandrine Gourlet qui viendra exposer l'état au niveau du Conseil régional.

Il y aura également, je crois que c'est important, un point de vue exprimé par un représentant d'une grande fédération nationale des usagers utilisant les transports, à savoir, la FNAUT, avec Monsieur Yves Boutry, et je crois que c'est important pour que l'on reste bien sur le calage qui est souhaité.

Il va y avoir une série de techniciens dont je voudrais citer le nom et surtout la qualité, à quel titre ils sont là pour répondre à vos questions. À questions précises, je le souligne bien, volonté qu'il y ait des réponses précises, courtes, si possible moins de trois minutes, cela permet d'avoir plus de vie et de débat, et surtout de réponses aux questions posées. À ce titre-là, il y aura Monsieur Desvignes, qui est le directeur adjoint de la Direction du développement et des investissements de Réseau Ferré de France. Il y a également dans la salle, et je les en remercie tous, Monsieur Robert, chef de la division des schémas directeurs du RER. Il devait y avoir Monsieur Colle qui a été retenu, mais il y aura son représentant, Monsieur Jamet qui appartient à l'organisation professionnelle des transports d'Île-de-France.

Enfin, je voudrais également souligner la présence ce soir de trois représentants de l'État en la personne de la Direction départementale des territoires de l'Essonne, Monsieur Patrick Brie, Madame Cabrit, Monsieur Jean-Pierre Grégoire. En face, si besoin était, il y a également un représentant du Directeur général de la RATP qui sera là si besoin était nécessaire.

Sans plus tarder, je laisse la parole à la maîtrise d'ouvrage afin qu'ils nous disent comment ils souhaitent intervenir, mais de façon très technique.

**Sandy MESSAOUI** : Merci. Nous allons vous présenter les études d'accessibilité qui ont été réalisées en 2011 et 2012 durant la phase de compétition territoriale. Pour effectuer cette présentation, je vais appeler Jérôme Gestin, directeur des transports du Conseil général de l'Essonne qui a piloté ces études, accompagné de Patrick Verammen, consultant d'EGIS France qui a également participé à ces études. Je vais vous demander de venir à la tribune tous les deux.

**Jérôme GESTIN, Directeur des transports du Conseil général de l'Essonne** : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais vous présenter, accompagné de Monsieur Vercammen, le travail qui a été réalisé au stade de la candidature par le groupement candidat.

Lors de la candidature et de cette phase de candidature, en 2011/2012, les collectivités locales se sont engagées à produire le meilleur effort pour convaincre la fédération, les partenaires, de la capacité d'accueillir le Grand stade et bien évidemment de le rendre accessible. C'est sur cette question de l'accessibilité que j'interviens ce soir.

Premier point : c'est un constat, mais il faut le faire, le site du futur Grand stade n'est pas – et cela a été rappelé – situé au milieu de nulle part. Le territoire du Centre-Essonne est d'ores et déjà fortement irrigué, traversé par des infrastructures de transports à la fois nationales, franciliennes.

- ✓ D'abord, des axes routiers : l'autoroute A6, la nationale 7, la nationale 104 ;
- ✓ les transports en commun, bien évidemment : trois lignes de RER (B, C, D), un réseau de bus, de transports intercommunaux, le réseau TIS ;
- ✓ bien évidemment, l'aéroport d'Orly situé à une quinzaine de minutes du futur site, des gares TGV Massy-Juvésy.

Bref, un territoire qui d'ores et déjà est irrigué, traversé par des modes de transports et d'accessibilité, et qui à moyen terme le sera par de nouveaux équipements structurants : a été cité tout à l'heure le tram-train Massy-Evry à l'horizon 2018/2019, le bus à haut niveau de service Tzen 4, entre Viry-Châtillon, Corbeil, prévu également vers 2018.

Bref un territoire d'ores et déjà accessible, traversé par des infrastructures de transports nationaux et régionaux.

C'est dans ce contexte que des études techniques poussées ont été faites par le groupement candidat pour garantir et évaluer la capacité de desserte et d'accessibilité du futur Grand stade. C'est une équipe d'ingénieurs du territoire qui ont été mobilisés, un bureau d'étude spécialisé dans l'ingénierie des transports et de la ville, le cabinet EGIS qui est représenté ce soir, pour à la fois évaluer les besoins en déplacements, expertiser les modes d'accès routiers, transports en commun et proposer des pistes d'amélioration et d'accessibilité en voiture et en matière de stationnement.

Pour entrer un peu plus finement dans le détail de ces études, nous avons bénéficié de toute la connaissance de la fédération en la matière sur une évaluation faite à partir de données transmises par la fédération sur la base des matchs internationaux de la saison 2010/2011 pour connaître le plus finement possible d'abord la provenance des spectateurs.

#### D'où viennent les spectateurs ?

94 % des spectateurs viennent du territoire français. Seuls 6 % sur ces matchs internationaux viennent de l'étranger. La répartition est à peu près à parité : 49 % d'Île-de-France, dont une

quinzaine de pour cent uniquement venant de Paris et 45 % de supporters venant de régions.

Donc pour mener des études techniques, d'abord connaître finement d'où viennent les spectateurs. À partir de cette connaissance fine de l'origine géographique des spectateurs, la question qui se pose évidemment pour les experts techniques, c'est comment ces spectateurs viennent et se rendent sur le lieu du stade. Toujours à partir des données transmises par la fédération sur la base d'une saison complète au Stade de France, y compris, une finale de Championnat, il a été estimé que 52 % des supporters et des spectateurs accèderont au stade via des transports en commun. Au dire d'experts, nous sommes dans un rapport modal d'environ 58 % d'arrivée du stade en transports en commun plus cars, et 42 % en véhicules particuliers. Donc des modes de déplacements qui privilégient essentiellement les transports en commun, mais qui également font une part importante à l'arrivée en véhicules particuliers.

Une fois que nous avons déterminé d'où venaient les spectateurs et comment ils arrivaient au stade, il a fallu aller encore plus finement sur la répartition des accès au stade et la manière d'arriver au stade. Ce sont toutes les étapes nécessaires pour mesurer la capacité d'accessibilité.

#### L'accessibilité au stade

Le RER D et le RER C, le graphique qui est exposé est un peu complexe et peut paraître confus, mais il dit une chose assez simple, c'est que la majorité de l'arrivée au stade se fait via le RER D et le RER C. Le RER D, bien sûr, permet aux spectateurs de venir de Paris, mais aussi de province, via l'accessibilité par la gare de Lyon et qui sera le moyen de transport privilégié par environ un tiers des spectateurs. Ensuite, le RER C, moins direct, mais qui bénéficie de deux possibilités d'accès au stade : par le tram-train Massy-Evry, la gare d'Epinaux sur Orge, de Paris bien sûr, et via un système de navette mis en place à partir de Brétigny. Donc, la répartition, aujourd'hui, tel qu'elle peut être anticipée sur un équipement comme le futur Grand stade est celle-ci.

Pour autant, et c'est un point important en termes d'études d'accessibilité, tous les spectateurs n'arrivent pas au stade au même moment. Les 82 000 spectateurs n'arriveront pas à l'heure H du début du match ou du début de l'évènement au même moment sur le stade. Il y a une répartition en termes horaires où 60 % des spectateurs arrivent en moyenne deux heures avant le coup d'envoi d'un match ou d'un évènement, donc un échelonnement dans le temps de l'arrivée au stade et un départ du stade qui par contre lui est plus resserré puisque 70 % des spectateurs quittent le site et quittent le stade dans l'heure qui suit l'évènement.

À partir de ces études qui nous montrent d'où viennent les spectateurs, comment viennent les spectateurs, les équipes techniques, le bureau d'étude, c'est posé la question de comment rendre accessible le stade.

Nous sommes partis – c’était le travail qui a été demandé – de l’hypothèse maximum, c'est-à-dire comment le site peut être accessible si les 60 % des spectateurs qu’on anticipe comme utilisant les transports en commun utilisent effectivement les transports en commun, si la totalité des spectateurs arrive de Paris intramuros pour un évènement en jauge pleine ? On est parti vraiment de l’hypothèse maximum pour réaliser ce travail.

La desserte se fera tout d’abord via les transports en commun, via les capacités existantes qui sont celles que l’on connaît : 530 000 voyageurs jours pour le RER D, qui doivent bien évidemment connaître des améliorations en matière notamment de fréquence, de desserte, d’équipement des gares – l’adaptation de la gare d’Epinay, le réaménagement de la gare d’Orangis – afin de permettre d’absorber les flux de spectateurs.

Au-delà de cette desserte en transports en commun via les équipements structurants, la deuxième piste et le deuxième mode d’accessibilité, c’est évidemment une desserte de proximité. Une fois que les grands réseaux amènent les spectateurs autour et dans le périmètre du Centre-Essonne, c’est un réseau TICE de proximité lors des matchs qui existe et qui sera mobilisé : 17 km de voies réservées sur des modes de transports en site propre, une vitesse commerciale élevée, 27 km/h en moyenne, qui sera déployé lors des matchs.

Au-delà de l’accessibilité en transports en commun, un peu plus de 50 %, une grande partie des spectateurs arriveront au futur Grand stade via des véhicules particuliers. Sur la base de ces études que je vous ai présentées, ce sont 19 ouvrages et travaux nécessaires à l’accès du Grand stade qui ont été modélisés à partir d’études de trafic pour être dimensionnés à la capacité d’accueil du Grand stade.

- ✓ D’abord des travaux au nord du site du futur Grand stade afin de permettre notamment la liaison vers l’autoroute A6,
- ✓ Au sud, des élargissements de voies, des reconfigurations de ronds-points d’insertion pour permettre l’accès est-ouest par la nationale 104 ;
- ✓ Autour du Grand stade, un réaménagement des voiries, des giratoires, des carrefours à feux afin de permettre la circulation et l’accès au Grand stade.

Ces 19 projets ont été poussés jusqu’au stade de l’étude, ont été dessinés pour permettre vraiment de mesurer le plus précisément possible la capacité routière d’absorption du flux de spectateurs.

Comme cela a été rappelé, ces 19 projets ont été évalués financièrement, autour de 118 millions d’euros, déclinés sur l’ensemble du périmètre du secteur du Grand stade.

L’accès est une chose, le fait de pouvoir stationner autour du Grand stade est une nécessité.

### Les stationnements

Cette capacité de stationnement a été étudiée techniquement pour permettre d’être dimensionné aux évènements.



Le travail qui a été fait par le bureau d'étude a permis d'établir un diagnostic des besoins de stationnement visiteurs. L'offre de stationnement disponible qui est représentée sur ce diaporama permet 5 500 places à proximité immédiate du stade et près de 7 900 places dans les parkings de l'agglomération. Au final, ce stationnement de 7 900 places permet de faire venir environ 23 000 spectateurs en véhicules particuliers.

L'ensemble de ces équipements en parking et en stationnement – et je terminerai par là pour ne pas être trop long – se fait à proximité du Grand stade, le plus près possible, mais également à proximité et pour les parcs de stationnement les plus éloignés un système de navettes et de bus a été expertisé, regardé et projeté pour permettre que 95 % des places de parking visiteurs disponibles soient situées à moins de 5 minutes du Grand stade grâce à l'organisation de navettes de bus.

Ce sont au final ces études techniques qui permettent de montrer techniquement une capacité d'accessibilité du stade, bien évidemment sous réserve d'améliorations, sous réserve d'évolutions qui ont été dessinées au stade de la candidature.

**Anne-Marie CHARVET :** Je vous remercie, Monsieur Gestin de cette intervention. Pour l'instant, pas de débat, on va demander à Madame Sandrine Gourlet, directrice des transports au Conseil régional d'Île-de-France de bien vouloir monter à la tribune et de nous faire part de l'état de la question en matière de l'accessibilité d'un point de vue de la Région et de ce qui est fait.

À vous, Madame.

**Sandrine GOURLET, Directrice des transports, Région Île-de-France :** Merci, bonsoir.

Je viens vous présenter le point de vue de la Région Île-de-France en ce qui concerne les enjeux de transports du projet du Grand stade puisque les transports sont un enjeu essentiel pour la Région, à la fois pour des questions économiques, et aussi parce que l'on sait que c'est une préoccupation des 8,5 millions de voyageurs qui les utilisent au quotidien.

L'amélioration des transports franciliens est une priorité des pouvoirs publics et de la Région en particulier puisque la Région est le premier financeur des transports en commun en Île-de-France, avec une participation moyenne de 60 %.

C'est pour cela qu'avec la décentralisation du STIF en 2006, la Région et les départements ont renoué avec une politique d'investissement massif et de développement de l'offre. Un plan de mobilisation pour les transports a été voté en 2009 et doit permettre à la fois de remettre à niveau les infrastructures existantes, mais aussi de développer les infrastructures qui sont nécessaires au développement de la région puisqu'on le sait, c'est un enjeu majeur pour une région qui est la première région d'Europe.

Je vais vous présenter les projets qui sont sur la carte affichée derrière.

Le rappel du plan de mobilisation pour les transports qui avait été voté par la Région en 2009 qui comprenait en fait trois volets :

- ✓ Un volet qui concernait les urgences, notamment pour ce qui concernait le matériel roulant ; la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 ; les schémas directeurs du RER D et du RER C, et le schéma directeur d'accessibilité du réseau.
- ✓ Le deuxième volet de ce plan de mobilisation pour les transports : les projets accélérés, notamment la constitution des réseaux de rocade, largement déficitaires en Île-de-France. On a notamment parlé de la réalisation du Tram-train Massy-Evry qui apparaît en bas de la carte.

*Une intervention inaudible dans la salle.*

Je sais qu'elle s'arrête à Juvisy, mais il y a quand même des projets au sud.

**Anne-Marie CHARVET :** S'il vous plaît, on n'interrompt pas l'intervenant, on laissera suffisamment de place après aux questions. Merci.

**Sandrine GOURLET :** Parmi les projets accélérés des prolongements de lignes de métro, on peut citer les lignes 4 et 12, 7 nouveaux tramways, comme le T7 Villejuif-Athis-Mons, le tram-train Massy-Evry, je vous en ai parlé dans le cadre de la réalisation d'un certain nombre de réseaux de tangentielle ; un certain nombre de projets de transports en commun en site propre. On a parlé tout à l'heure du Tzen 4, plusieurs projets de pôles, comme le pôle de Juvisy, et des grands projets structurants comme le prolongement du RER E à l'ouest. Ce plan, voté en 2009, a déjà commencé à porter ses fruits.

La modernisation du réseau des RER a débuté, même si effectivement ce sont des travaux de longue haleine, ainsi que le prolongement de lignes de métro, notamment les lignes 4, 8 et 12, ainsi que la ligne 14 dont on engage les travaux ; voire, certains projets sont déjà mis en service – je pense notamment à la ligne 4 et à la ligne 12 du métro et un certain nombre de tramways dont vous avez pu voir la réalisation.

Le matériel roulant sera complètement rénové ou renouvelé à l'horizon 2016.

Nous en avons parlé tout à l'heure, sans refaire toute l'histoire, vous vous souvenez des grands débats publics Arc Express et Grand Paris de la fin 2010. L'État et la Région ont approuvé, en janvier 2011, un protocole d'accord qui entérinait le rapprochement des deux démarches dans un même projet : le réseau Grand Paris Express que l'on peut voir également sur cette carte, qui est le réseau de rocade en métro.

Depuis l'été 2012, le gouvernement et le Conseil régional d'Île-de-France ont souhaité engager une nouvelle étape dans la modernisation des réseaux de transports de la région capitale. Il s'agit d'articuler de façon cohérente les besoins de modernisation et de développement du réseau existant avec la réalisation de ce nouveau métro automatique et c'est ainsi que l'on a rebaptisé cet ensemble de projets le Nouveau Grand Paris qui ne fait plus la distinction entre ce qui était prévu dans le cadre du plan de mobilisation qui avait été décidé par le Conseil régional et le Grand Paris Express.

Le Grand Paris Express, d'un coût total de 26,6 milliards d'euros, sera réalisé dans son intégralité à l'horizon 2030. Par ailleurs, nous avons signé un protocole entre le premier ministre et le président de Région au mois de juillet pour mobiliser 7 milliards d'euros sur la période 2013/2017. Cela représente un investissement pour le Conseil régional de 2,5 milliards d'euros sur ces mêmes années. Cela va permettre de réaliser des projets progressivement.

Les projets qui vont pouvoir être réalisés à l'horizon 2017, vous reconnaissez au sud le tramway T7, le tramway T6, la Tangentielle Ouest. Si maintenant on passe à l'horizon 2020, vous aurez en plus la réalisation de la deuxième phase du tramway T7, du Tram-train Massy-Evry, du premier morceau du Grand Paris Express, de la ligne 15 sud, par exemple. Et si maintenant on se projette en 2023, on voit que le réseau continue à se développer avec notamment un certain nombre de lignes du Grand Paris Express et d'autres tramways qui sont aujourd'hui en études.

Maintenant la question est : qu'est-ce que cela donne pour le Grand stade ?

Comme cela a été rappelé, le site est déjà desservi par la route, avec la Francilienne, l'autoroute A6. Il est aussi relativement proche de l'aéroport d'Orly, ce qui lui offre une bonne desserte sur le plan national et international, mais la réussite d'un équipement d'une telle ampleur passe aussi par une desserte en transports collectifs, on l'a dit, de grande qualité.

C'est vrai, ce secteur profite déjà de la proximité des gares du RER D, des gares du RER C. On a parlé aussi de l'irrigation future du tram-train Massy-Evry. Par contre, il faut avoir en tête que les projets de modernisation des RER C et D, et que le projet TTME, tel qu'il a été conçu à l'origine, ont été lancés avant que le projet de stade n'émerge. C'est pourquoi la Région a décidé de financer, en partenariat avec l'État et le département de l'Essonne, une étude globale des conditions de desserte du stade qui compléteront les études déjà réalisées.

Dans une première approche, l'objet de cette étude est d'établir un diagnostic tout mode : véhicules particuliers, transports en commun, des conditions d'accès au site en situation nominale, c'est-à-dire au quotidien, et lors des manifestations. Il ne faut pas s'intéresser à la desserte d'une telle zone uniquement les soirs de matchs, il faut regarder l'impact pas uniquement sur le territoire, mais sur l'ensemble de l'Île-de-France.

On regardera ensuite s'il faut adapter les infrastructures et les projets : redimensionner les gares le cas échéant, les routes ; regarder la question des parkings. On peut imaginer aussi des voies réservées sur l'autoroute pour les bus pour la desserte de cette zone, mais il faut l'étudier précisément avant de décider un éventuel programme d'investissement qui devra être cohérent avec ceux qui sont déjà programmés dans le secteur, structuré autour des différents modes de déplacement et hiérarchiser en fonction des besoins des utilisateurs.

Côté Région, nous serons particulièrement attentifs à ce que le développement de cette offre de transport public soit conçu pour répondre aux besoins propres à l'équipement sportif et à cette zone d'activité tout en veillant à ce que cette offre nouvelle ne dégrade pas

les performances du réseau de transports en commun et puisse constituer auprès des visiteurs du Grand stade une alternative crédible à la voiture individuelle.

Quant au financement de ces possibles investissements, il faudra ensuite le discuter entre l'État, la Région et les collectivités concernées, comme on le fait pour tout projet de transport.

Merci.

**Anne-Marie CHARVET** : Madame la Directrice, je vous remercie. Merci de regagner votre place et laisser maintenant à Monsieur Yves Boutry, Vice-président de la Fédération nationale des usagers du transport d'exprimer un regard des usagers.

À vous, Monsieur Boutry.

**Yves BOUTRY, Vice-président de la FNAUT** : Merci beaucoup. Bonsoir à tous.

**Anne-Marie CHARVET** : Pardonnez-moi, si vous pouvez respecter au maximum dix minutes, c'est bien pour laisser ensuite le soin d'un échange fructueux et constructif avec la salle.

**Yves BOUTRY** : Merci. Bonsoir à toutes et bonsoir à tous.

Je vais vous parler un petit peu de l'expérience du voyageur et aussi l'expérience de l'association qui a regardé les problématiques de stades, un peu équivalents et qui veut faire ce que l'on appelle en langage dans les entreprises, du benchmarking, c'est-à-dire comparer les dessertes de stades.

Première idée : avec quoi pourrait-on comparer ou ne pas comparer ?

Un très beau stade de rugby vient d'être inauguré à Paris, qui s'appelle le stade Jean-Bouin, dont l'architecte est Ricciotti, qui est un stade magnifique, mais ce n'est évidemment pas l'objet de la comparaison ce soir parce qu'il n'a pas du tout la même jauge et n'a pas du tout les mêmes conditions d'accessibilité que le stade dont on discute ce soir.

Par contre, on peut évidemment parler du Stade de France, tout simplement. Là, il y a des éléments de comparaison, surtout que la jauge est quasiment la même et que les problèmes d'accessibilité ne sont pas très différents entre des matchs de football ou des matchs de rugby. Ce qui se passe dans le stade est très différent, et dans les tribunes aussi, je dirais, est assez différent, mais ce qui se passe pour les accès, c'est relativement similaire : les heures d'arrivée, les heures de départ, ça se passe à peu près pareil pour le foot.

Qu'est-ce que j'ai vu comme différences importantes ?

Tout le monde sait que le Stade de France est relativement bien desservi parce qu'il est à la jonction de deux lignes de RER qui sont assez proches, aussi bien la ligne B Stade de France, la ligne D, Stade de France aussi, et il y a une ligne de métro 13. Donc, ça veut dire que lorsqu'une possibilité à un incident, les spectateurs peuvent se reporter sur une autre

hypothèse, sur un autre réseau, donc le système n'est pas bloqué en cas d'incident grave sur une ligne. Or, vous savez – et là, je suis obligé d'y venir – que le RER D n'est pas un modèle de régularité et de ponctualité. Je pense que je n'apprends cela à personne ici dans cette salle : c'est difficile à gérer, c'est un réseau qui est très compliqué, qui a beaucoup de branches dans le sud, qui n'a qu'une seule branche dans le nord, qui passe par un tunnel extrêmement chargé, donc, c'est simple, les passages de RER D à la gare de Ris-Orangis qui est la gare la plus proche du stade, c'est un au quart d'heure pour Paris et un au quart d'heure pour Juvisy. Par comparaison, au Stade de France, c'est quatre au quart d'heure qui passent, donc évidemment, ça fait quand même une grande différence ; en plus, lors des matchs, on peut faire passer des trains en rafale éventuellement qui se suivent, donc on peut même en faire passer encore plus.

Il y a donc déjà là un problème de capacité et de sécurité du RER D qui est quand même le plus proche.

Il n'y a pas que le RER D, il y a évidemment RER C, mais on va y revenir après, il n'est pas accessible directement, il est accessible par le tramway, mais avant de parler du tramway Massy-Evry, je voudrais quand même dire que ce RER D, comme le RER C, peuvent aboutir à une gare du Grand Paris, mais ne sont pas comme au Stade de France directement sur une gare du Grand Paris. Vous allez remarquer que le Stade de France sera sur une gare du Grand Paris, sur deux lignes : la 15 et la 16 du Grand Paris, donc des améliorations encore importantes qui vont avoir lieu pour le Stade de France, mais ici, ce sera difficile parce que la liaison pour relier une gare du Grand Paris sur le RER C ou sur le RER D, c'est les gares des Ardoines et les gares du Vert de Maisons, ce sont les gares de correspondance avec le Grand Paris, et il y a aussi la gare d'Orly ; or, ce sont des gares qui seront difficile à étendre, qui sont difficile à implanter, qui posent des problèmes d'inter-modalités, des problèmes d'expropriation, enfin de nombreux problèmes parce que ce n'est pas des gares qui étaient conçues à l'origine pour avoir une inter-modalité avec le Grand Paris Express. Donc, il y a un problème, il y a certainement des études complémentaires à faire sur le sujet. Je pense que Madame Gourlet a parlé d'études du STIF qui englobera toute la problématique francilienne. Là, typiquement, il y a quelque chose à étudier sur le sujet.

Le tramway Massy-Evry : j'ai regardé par comparaison avec ce qu'il se fait pour un autre stade : le stade de Lyon. Le nouveau stade de Lyon qui s'appelle le Stade des Lumières, sera desservi par tramway. Je me suis dit, c'est intéressant, on a une étude qui est en cours actuellement, on en est au niveau de la déclaration d'utilité publique, qui est contestée d'ailleurs, mais ça veut dire que c'est bien avancé. Les travaux du stade doivent commencer et j'ai constaté que pour desservir ce stade des lumières par tramway, ça nécessite des infrastructures lourdes, notamment une gare spécialisée qui ne soit pas trop loin de l'entrée, mais pas trop proche non plus pour que les flux se répartissent un petit peu. Ils n'ont pas mégoté à Lyon, ils ont fait quatre voies, quatre quais, deux lignes très importantes avec des tramways toutes les deux ou trois minutes pour aller desservir des parcs relais. Là, ils ont mis les moyens, et je pense que c'est indispensable parce que je pense que le tramway Massy-Evry n'a pas les capacités actuellement, tel qu'il est conçu pour desservir le stade. Il peut le desservir en situation nominale pour toute la vie sportive et économique qui va résider autour du stade, mais pas lors des matchs. Lors des matchs, il est inenvisageable que 10 ou

15 000 voyageurs – j’ai lu dans la documentation 10 000 voyageurs sur le tramway – avec une fréquence de 3 minutes ; ce tramway n’est pas du tout conçu pour ça. Il faut être tout à fait clair, donc il va falloir reprendre le projet ou le modifier ou l’amender ou faire des études pour voir comment on peut changer les choses, mais pour l’instant, ça paraît difficilement envisageable.

Un dernier point pour ne pas être trop long, qui m’a quand même un peu étonné dans la présentation qui a été faite, c’est la problématique du parking du stationnement voitures. Justement, par rapport à Lyon : ils ont décidé de faire des systèmes de navettes avec des parcs relais de très haute capacité, simplement deux parcs relais, mais chacun de 5 à 6 000 voitures et un système de navettes très fréquentes pour relier l’entrée du stade. Ce qui fait que l’automobiliste n’attend pas, il monte tout de suite dans une navette et arrive au stade. Ce qui fait que c’est facilement mémorisable, très visible : deux immenses parkings, il y en a un qui est au parc des expositions, et un autre qui sera dans un nouveau site, un terminus tramway d’ailleurs, et là on peut organiser les choses. C’est lisible, c’est clair, c’est branché sur les roclades routières. Le système de parking tel qu’il est conçu, tel qu’on l’a vu sur la carte tout à l’heure avec les petites taches bleues, m’inquiète un peu plus, et même beaucoup puisque comment desservir facilement des petits parkings relais disséminés un peu partout dans la ville, même si les TICE, les transports intercommunaux d’Évry ont des sites propres, sont bien équipés, sont performants. Là, il y a quelque chose à faire, à réfléchir, mais je ne pense pas que l’on puisse facilement envisager... et comment guider les automobilistes ? Cela ne me paraît pas très simple, donc il y a certainement là aussi quelque chose à étudier.

En dernier point, je pense qu’il faudra mettre l’accent très fortement – ça tombe bien, Évry est la ville spécialiste pour ça – sur les voies de bus en site propre. C’est très efficace, c’est très performant. Dans les villes d’Amérique du Sud, on est capable de faire des débits phénoménaux avec un bus en site propre bien conçu ; il faudra certainement s’engager vers des solutions de ce type parce qu’il n’y a qu’ainsi que l’on arrivera à résoudre le problème des flux très importants que vous aurez en entrée et sortie du stade.

Merci beaucoup.

**Anne-Marie CHARVET :** Merci Monsieur Boutry. Je crois qu’on va maintenant donner la parole à la salle. Beaucoup de doigts se lèvent. On va faire par ordre, chacun ayant son temps, on va prendre toutes les questions, mais ça dépend un peu de vous, aussi : questions courtes, réponses courtes. Monsieur, monsieur, et ensuite là, et après, on continuera. Allez-y. Première question. Si vous pouviez vous présenter.

**Olivier LEONHARDT, Président de la Communauté d’agglomération du Val d’Orge :** Bonjour. Je vais essayer d’être court. Olivier Leonhardt, président de la communauté d’agglomérations du Val d’Orge qui touche l’agglomération d’Évry et qui a une commune qui doit être la plus proche du futur stade puisqu’il s’agit d’une commune que certains connaissent qui est Fleury-Mérogis.

Je voulais intervenir d'abord dans un premier temps pour dire que nous avons été candidats à l'agglomération du Val d'Orge sur la base aérienne de Brétigny à l'arrivée du stade chez nous. On est beaux joueurs, c'est l'esprit sportif, et le lendemain même que nous avons été jusqu'en demi-finale, on pourrait dire ça, et que l'on a appris que la finale se déroulait un petit peu sans nous, nous n'avons pas hésité une seule seconde, nous avons soutenu la candidature d'Évry et j'espère que l'on a pu contribuer à cette victoire que l'on a fêtée avec nos amis d'Évry. Pourquoi ? Parce que simplement, ce sont des amis, et parce qu'au-delà du fait que nous sommes de fervents supporters de l'équipe de France de rugby, de ce sport, c'est le débat qui nous réunit maintenant qui nous a évidemment intéressés.

Si vous avez remarqué tout à l'heure sur la carte de la région que l'on nous a présentés, elle s'arrêtait à Juvisy ; et je trouve qu'il est assez symptomatique de la manière dont on aborde encore, malheureusement, la question des transports en Île- de-France. Pour nous, les choses sont claires. Au-delà du fait que l'on aime le rugby ou qu'on n'aime pas le rugby, au-delà du fait qu'on est pour un grand stade ou un petit stade, on est pour améliorer et enfin servir la grande couronne en matière de transports publics, parce qu'on ne peut plus continuer comme ça. Il y a cinq ans, lorsqu'il y a eu le débat sur le Grand Paris, personnellement, j'avais refusé de soutenir cette affaire-là. Pourquoi ? Parce que sur les 29 milliards dont on a parlé, d'investissements publics, qui étaient réservés à l'Île-de-France, il n'y en a même pas 10 % qui étaient réservés à la grande couronne. La grande couronne, c'est 4,5 millions d'habitants. C'est nos habitants qui viennent embouteiller le périphérique qui fait que tous les soirs ou tous les matins, c'est bloqué parce que les gens n'ont pas d'autres solutions que de prendre leur voiture. Donc, ce qui m'intéresse, et excusez-moi Monsieur le Président de la fédération, c'est certes les 14 ou 15 jours dans l'année où il va y avoir un stade de rugby et un match, mais c'est les 350 autres jours où grâce à l'implantation de ce stade, on va obtenir des transports pour les gens qui galèrent tout au long de l'année, et c'est ça qui est intéressant. En tous cas, il me semble pour l'immense majorité des gens qui vivent en grande couronne et en particulier dans notre secteur du sud.

Je voulais vraiment insister là-dessus. Je vais vous donner un petit exemple : j'ai une fille qui vient...

**Anne-Marie CHARVET** : Très vite, pardonnez-moi, il vous reste quelques secondes.

**Olivier LEONHARDT** : J'ai fini. J'ai une fille qui habite à Sainte-Geneviève-des-Bois, qui vient de rentrer à la fac. Elle a eu son Bac, formidable. Est-ce que vous savez comment elle fait pour aller à Orsay ? Elle passe par Paris. Est-ce que c'est encore supportable ? Ce n'est plus supportable. Et donc, je dis à mes amis d'ailleurs de l'agglomération d'Évry, je leur donne cette idée-là, je leur ai déjà dit, et je souhaiterais que dans les présentations on le retrouve : je pense qu'il y a un axe absolument extrêmement important, qui est absolument sous-estimé dans le cadre de cette présentation, et j'en finis, c'est tout simplement l'axe de la Francilienne qui, quand elle a été construite a été construite dans l'idée d'en faire deux fois trois voies. On a bien fait de ne faire que deux fois deux voies, mais le jour où vous mettez deux sites propres qui se sont le long de la Francilienne qui permettront d'aller de la fac d'Évry jusqu'à la fac d'Orsay qui sont nos deux facs en Essonne et qui permettront de passer

au passage au ras de Marcoussis, je peux vous dire que vous trouverez beaucoup de place, beaucoup de monde à mettre dans ce transport pour pouvoir aller au stade.

**Anne-Marie CHARVET** : Merci infiniment, Monsieur. Donc, première question, on l'a bien compris : pourquoi la carte s'arrête, j'allais dire, en « ignorant » un certain type de territoire non négligeable ; deuxième question également, au niveau des dessertes projetées.

Deuxième question, après on va regrouper. Monsieur, vous vous présentez, s'il vous plait.

**Jean-Claude DOUILLARD, Bondoufle** : Bonsoir, Jean-Claude de Bondoufle, je suis donc riverain du stade.

Je voudrais commencer par dire que les deux interventions qui viennent de se dérouler sont pour moi parfaites, et je les partage complètement, aussi bien la personne de la FNAUT qui a brossé un large panorama des transports que je connais bien, et monsieur Leonhardt aussi, je suis parfaitement d'accord. D'ailleurs, je voulais dire dans l'intervention que plus il y aura d'emplois dans le secteur du Centre-Essonne, moins il y aura de voyageurs qui satureront le RER R vers Paris. Alors, oui, le Grand stade, pour l'emploi et pour autre chose bien sûr, il faut... parce que, les problèmes de transports, c'est parce que les emplois ne sont pas là où habitent les travailleurs, donc un peu de réaménagement du territoire serait le bienvenu.

J'avais préparé quelques questions, mais j'ai trouvé de fortes différences avec ce qui a été présenté sur le tableau et ce qui est à votre page 71 du dossier. J'ai quand même une certaine différence dans ce que j'ai constaté. Je vais simplement dire qu'il n'y aura pas de bonne desserte de stade sans des infrastructures importantes, je pense aux 200 millions de la voie Juvisy-Grigny qui sont dans les cartons depuis 20 ans, et si le Grand stade pouvait la faire déboucher ce serait bien. Je pense aux 30 millions qui sont notés dans le dossier pour la gare de Ris-Orangis. Effectivement, comme l'a dit la personne avant, une voie, un quai, c'est absolument ingérable, il faut aller au-delà, bien au-delà au moins une voie et un quai, et cela me paraît le minimum ; du matériel tramway, évidemment.

Simplement puisque le temps est compté, il faut revoir les chiffres absolument qui ont été affichés, ceux qui sont dans le dossier, parce qu'il y a de fortes différences qui induisent forcément des questions et des réponses différentes. Simplement, sur le tramway, je voudrais que l'on me confirme qu'il y a bien deux sections à voie unique. J'ai vu cela dans les dossiers. Est-ce que c'est toujours valable ? Deux sections à voie unique entre Évry et Massy, cela ne me semble pas favorable du tout à des fréquences. On n'arrivera pas à desservir par le tramway, comme l'a dit la personne précédente. Profitons-en, puisqu'il n'y a aucune infrastructure de construite, de regarder, d'approfondir les dessertes. Par exemple, doublons la longueur du tramway pour les périodes de forte manifestation. Il suffit de faire des quais, d'ajouter un tramway en plus. Ça pourrait être une bonne solution.

Une desserte par voie, réservée, effectivement, cela me paraît une bonne solution, notamment à l'arrivée sur le Grand stade, au minimum entre la Croix-Blanche et Bondoufle.



**Anne-Marie CHARVET** : Une dernière question, et après vous reviendrez, Monsieur, vous pourrez poser une autre question.

**Jean-Claude DOUILLARD** : Je m'arrête là.

**Anne-Marie CHARVET** : Merci infiniment. Une autre question, Monsieur, allez-y, je vous en prie. Voulez-vous vous présenter ?

**Didier DESNUS, Premier Vice-président CCI Essonne** : Didier Desnus, je suis le premier vice-président de la CCI Essonne, et je représente donc ici l'ensemble de mes collègues élus de la CCI et je parle sous le contrôle de mon président qui est à côté de moi et bien sûr, on souhaite faire entendre notre voix autour de ce projet. Et en tant qu'ancien rugbyman, je me félicite bien sûr que la FFR puisse avoir son outil de travail et son stade de référence comme peut-être le Millenium, Twickenham, et bien sûr l'Eden Park.

Effectivement, ce projet est très ambitieux, comme d'autres d'ailleurs dans le département, et nous nous félicitons que l'Essonne soit engagée dans une dynamique de développement aussi forte.

Je tenais d'abord à vous dire à quel point nous sommes satisfaits de ce débat public et également à quel point nous considérons la question des transports comme un sujet central, quels que soient d'ailleurs les projets d'aménagement. Force est de constater aujourd'hui que cette question est de plus en plus prégnante, à la fois au travers des enjeux financiers nécessaires, mais aussi au travers de la demande justifiée des Franciliens qui sont toujours plus nombreux – et là, je rejoins tout à fait ce qu'a dit Monsieur Leonhardt tout à l'heure – et surtout aux délais qui sont la mise en œuvre.

Je voulais évoquer avec vous ce soir les deux points qui sont les enjeux financiers et le délai de la mise en œuvre.

**Anne-Marie CHARVET** : Concernant les délais, on est bien d'accord ?

**Didier DESNUS** : Concernant les transports, bien sûr. Rappelons d'abord qu'une large part du financement des transports en Île-de-France est abondé par les entreprises, et que ce projet de Ris, le développement économique est un enjeu majeur puisqu'il permettra de financer en partie les nouvelles mobilités induites par le stade et ses abords. Je souhaiterais savoir comment nous pourrions envisager ce projet en phase avec des contraintes de financement. Autrement dit, ce sont les développements d'entreprises qui permettront sur le long terme d'assurer au site de Ris un fonctionnement à la hauteur de ses promesses. Pourrions-nous aller un peu plus loin dans l'analyse des valeurs ajoutées du projet économique pour donner encore plus de crédit au projet et auprès des éventuels financeurs ?

Enfin, dernier point, les délais. Au regard des besoins de transports en commun, lourds, indispensables au fonctionnement d'un tel équipement, une amélioration nette de l'efficacité des RER est incontournable. La nette amélioration cela signifie grands et gros travaux. Ça coûte cher, mais ça demande surtout des délais de mise en œuvre. Et nous avons chaque jour l'expérience sur notre réseau sud-francilien. Dans le cas où l'ensemble des

crédits nécessaires serait mobilisé et fléchés sur le Sud francilien, je voulais savoir quels seraient les délais de mise en œuvre, et si ceux-ci seraient cohérents avec la date d'ouverture du Grand stade.

**Anne-Marie CHARVET :** Merci, on va y répondre. On va prendre encore une question, là, et une question, là et ensuite, on va répondre pour qu'il y ait véritablement une alternance. Allez-y, Monsieur, vous vous présentez.

**Bertrand GRANADO, Saint-Michel-sur-Orge :** Bonjour. Bertrand Granado, simple citoyen habitant de Saint-Michel-sur-Orge. Je souscris tout de suite à ce que disait Olivier Leonhardt sur le fait des manques de transports. Ceci dit, je ne sais pas si le Grand stade y répondra. Par contre, j'ai une interrogation financière aujourd'hui. Il a été dit que la Région investissait massivement, on a entendu parler de 7 milliards d'euros pour refaire les transports, sur des transports qui sont défaillants aujourd'hui, mais ces investissements ne satisfont pas les contraintes qui sont annoncées pour le Grand stade, notamment de desserte. Il y a une gare qui est citée, qui est celle de Bois de l'Épine, où, si j'ai bien tout compris, il fallait vider 20 000 voyageurs en une heure. C'est une gare qui est assez périphérique dans la communauté d'Évry-Courcouronnes et je doute que l'on puisse aujourd'hui mettre 20 000 voyageurs comme ça. Donc, il va falloir investir massivement pour la refaire, à l'instar de ce qui a été fait sur les gares du Stade de France, sur les RER B et D, pour pouvoir prendre en charge ce flux-là. Donc, qui va payer ? Est-ce que le financement, pour refaire cette gare et pour refaire toutes les voies, sera pris sur les enveloppes qui aujourd'hui améliorent nos conditions journalières de déplacement ?

J'ai aussi la question qui a été soulevée sur les parkings, que je trouve assez dispersés dans la communauté d'agglomération d'Évry, avec des parkings qui sont aussi utilisés, notamment celui de Carrefour, celui du centre commercial d'Évry 2, celui des mairies. Alors peut-être que la mairie est fermée le samedi après-midi, mais de mémoire, les matchs de rugby, c'est le samedi après-midi à 17 h 30, en tout cas, c'est ce qui est écrit dans le dossier, et les gens, si j'ai tout compris, vont commencer à se garer à partir de 15 h, peut-être 14 h 30. Comment va-t-on faire et comment garantit-on que ces voitures seront bien dans ces parkings, loin et pas dans un stationnement sauvage ?

Et j'ai une dernière question très pratico-pratique : pour pratiquer la Francilienne le samedi, tous les habitants du coin qui passent du côté de la Croix-Blanche, tous les samedis sont quasi embouteillés à l'arrêt – alors, ça passe un petit peu, c'est un filet qui passe, on va rajouter 3 000 voitures à peu près dans une heure...

**Anne-Marie CHARVET :** OK. Merci. Trois questions. Dernière question, Madame. On va répondre, et ensuite nous reprendrons une autre salve, si vous permettez, de questions. Madame.

**Maryvonne NOËL, Vice-présidente du Comité « Circule » :** Merci. Je suis Maryvonne Noël, vice-présidente du Comité « Circule », l'association des usagers du RER C en Essonne.

Je voudrais tout d'abord dire que ce projet de stade, pour nous, est un immense espoir. Parce que c'est l'espoir qu'on puisse améliorer nos conditions de transport au quotidien. C'est évidemment notre combat depuis la création de notre association, il y a une quinzaine d'années, c'est un combat de très, très, très longue haleine où la complexité institutionnelle et la complexité technique font que ça avance très, très lentement, et que l'augmentation de la demande vient toujours annuler toutes les améliorations qui petit à petit se font.

Nous avons fondé un énorme espoir sur le schéma directeur du RER C adopté en 2009. Il a dans un premier temps été interrompu par le débat sur le Grand Paris, il commence à peine en étude pour sa première réalisation principale, le nœud de Brétigny, quelques améliorations de signalisation ; une grande partie n'est même pas encore programmée ; or, elle est indispensable.

Je pense que si l'on veut desservir ce stade, il faut d'abord achever ce schéma directeur qui passe par ce qui était prévu en 2009, mais qui passe aussi par la réalisation d'une troisième paire de voies, l'arrivée dans Paris, parce que ce RER C est saturé à l'arrivée dans Paris, à telle enseigne que l'arrêt, la fin de la pointe du soir est à 18 h 30 parce qu'après, il n'y a plus les moyens d'envoyer suffisamment de trains, il faut faire la place aux grandes lignes et au fret.

Un autre énorme problème est la pénurie de matériel roulant. Ce matériel roulant, il n'y a aucun espoir de le voir s'améliorer ni sur le D ni sur la ligne C avant très longtemps, aucune solution n'est retenue à ce jour. Or, c'est indispensable si l'on veut avoir des trains supplémentaires. Or, les matchs coïncident avec des heures de pointe, et donc, là, il n'y a pas de solution envisageable pour l'instant.

On a parlé du tram-train Massy-Evry, mais le tram-train Massy-Evry, il va de toute façon desservir le RER C, donc on va retomber sur la saturation du RER C. ; or, sur le tram-train Massy-Evry, on a une grosse critique depuis le début sur ce projet, c'est effectivement les voies uniques, que quelqu'un a déjà soulignées, qui plafonnent définitivement la fréquence à une rame toutes les 7 minutes, c'est-à-dire en gros, à 2 500 passagers par heure. L'une des voies uniques a apparemment disparu, et il manque encore un accord de l'État, mais peut-être qu'on va l'avoir, mais la voie unique qui reste fait 630 mètres et à elle toute seule, elle conditionne tout. Donc, il faut absolument la faire sauter. Les études détaillées commencent, il faut vraiment arriver à la faire sauter. Ça pose peut-être quelques petits problèmes aux riverains, mais ils doivent pouvoir se résoudre.

**Anne-Marie CHARVET** : Ne voulez-vous pas prendre la parole tout à l'heure, Madame, parce que vous êtes sur les trois minutes, comme ça, on peut répondre. Vous voulez bien ? Merci infiniment.

Je pense qu'il y a déjà une première série de questions auxquelles il faudrait répondre, et je crois que c'est un préalable absolument indispensable : pourquoi avoir écarté, notamment des cartes, la grande couronne ?

**Sandrine GOURLET** : Je ne suis pas cartographe, je suis ingénieur, mais on a toujours un mal fou à représenter les choses. Soit l'on fait des cartes complètement dézoomées et on ne voit rien, on ne voit pas les projets, soit on essaie de zoomer un peu dessus, et on rabote un peu les départements. Il n'y a pas que le 91 qui est raboté dans la carte, si vous regardez bien, le 77, le 95, le 78... Je suis d'accord, c'est un problème de représentation, ce n'est absolument pas volontaire.

En ce qui concerne les investissements sur la grande couronne, je pense qu'il est faux d'imaginer que la grande couronne est la grande abandonnée des investissements massifs qui se sont en jeu ces dernières années dans les transports. Quand je vous ai présenté le plan de mobilisation pour les transports, j'ai parlé des schémas directeurs des RER C et D. On a déjà mis 120 millions d'euros sur le RER D, on est en train de mettre un investissement de 380 millions sur le RER C et on va compléter l'investissement sur le RER D. On ne peut pas dire qu'aujourd'hui on ne met pas de l'argent sur les transports.

Quand j'ai parlé du réseau des tangentiels, on a parlé du tram-train Massy-Evry, on discute quand même aujourd'hui d'un projet qui est autour de 400 millions d'euros. Ça aussi, c'est quand même des investissements qui sont massifs. On va faire la même chose dans les Yvelines avec la tangentielle ouest, on est en train de réaliser les travaux de la tangentielle nord qui sont au nord de Paris. C'est effectivement des investissements qui sont massifs. De la même façon, on sait très bien qu'il y a gros besoin sur le pôle de Juvisy. Là aussi, on a trouvé les moyens de financer les travaux qui vont être réalisés sur le pôle de Juvisy, qui vont permettre l'arrivée du tramway qui va permettre aussi de desservir ce pôle.

Je ne crois pas que l'on puisse dire que la grande couronne est l'abandonnée des transports. Ça a été une priorité dès le départ. On sait que c'est là qu'il y a des besoins. Ça, c'est pour les réseaux lourds. Le Grand Paris Express va être connecté avec l'ensemble des lignes qui desservent la grande couronne et un des enjeux, une des grosses discussions que l'on a avec la Société du Grand Paris est de garantir des correspondances de qualité entre le réseau des RER et des transiliens et le réseau du Grand Paris pour permettre à tout le monde de pouvoir y accéder.

Enfin, dernier élément, on a aussi un plan bus en grande couronne qui est aussi un investissement très massif. Il faut savoir que quand la Région et les départements ont récupéré le STIF en 2006. Dès la première année, ils ont voté en crédit de fonctionnement. Les crédits de fonctionnement au STIF, c'est 8,5 milliards, c'est ce qui permet de faire payer l'électricité, les chauffeurs, le fonctionnement des bus, des métros, etc. Dès la première année de l'arrivée de la Région et des départements aux manettes du STIF, on a voté 23 % de plus de crédit de fonctionnement et dans ces crédits de fonctionnement il y a eu beaucoup de la desserte en grande couronne, l'extension des horaires, faire en sorte qu'il y ait un bus à l'arrivée du dernier RER.

Effectivement, les choses sont longues, sont compliquées, c'est vrai qu'il y a des complexités techniques ; sur les réseaux de RER, ce sont des projets qui sont très compliqués, le réseau est aussi très utilisé et donc, si on vous dit, on ferme 15 jours pour faire des travaux, on sait

que ce n'est pas gérable, donc effectivement, c'est compliqué et c'est long, mais on met l'argent.

**Anne-Marie CHARVET** : Merci, Madame la Directrice sur ce premier point.

Je note cependant que vous n'avez pas répondu, mais vous le ferez tout à l'heure – vous ou quelqu'un d'autre – en tout cas, il y a une question qui a été posée à laquelle il faudra quand même donner des éléments, concernant les délais de réalisation des travaux, parce que là, vous avez fait un point, j'allais dire, concernant l'intérêt porté sur la grande couronne, également rappelé ce qui était en place à la date aujourd'hui, matériel roulant, au niveau également du bus en matière de fonctionnement – je crois que l'on y reviendra après, d'ailleurs, parce que c'est un mode d'accessibilité important –, mais vous reprendrez la parole tout à l'heure.

Deuxième série de questions. Il y avait également concernant des infrastructures en matière, je crois, SNCF, notamment sur les gares. Voulez-vous répondre maintenant ou tout à l'heure ? Un point a été évoqué, il faudrait peut-être y répondre.

**Vincent DESVIGNES, Réseau Ferré de France** : Je tiens à préciser – je représente Réseau Ferré de France – qu'on s'est inscrit tout à fait dans la logique de dérouler des études pour affiner d'une part les besoins, quels sont les besoins de transports à la sortie des événements ou pour l'arrivée, et ensuite de voir ce qu'il est possible de faire en situation actuelle avec des projets réalistes et des projets plus ambitieux.

Cela a été dit en termes de délais, les projets plus ambitieux, la mise en œuvre complète des schémas directeurs de RER C et D, effectivement, en termes d'horizon, on se situe au-delà de la mise en service du stade. Donc, l'idée est bien de trouver quels sont les projets les plus réalistes qui peuvent être faits pour permettre de transporter les voyageurs dans les meilleures conditions possibles, quitte à ce que ce soit transitoire par rapport au projet plus complet.

La gare de Ris-Orangis - Bois de l'Épine – c'est bien de celle-là dont on parle – aujourd'hui, il y a environ 12 000 voyageurs/jour, si l'on doit passer à 15 000 par heure, effectivement, il faut la refaire complètement. Ça, c'est un projet qui aujourd'hui n'a pas été étudié ; on a en tête des solutions possibles d'aménagement, il va falloir maintenant y travailler, voir comment ça peut s'organiser en lien avec la passerelle qui a été montrée dans le dossier. Tout cela est un travail qui se situe devant nous et auquel on va s'attacher maintenant.

**Anne-Marie CHARVET** : Justement, si vous permettez, cela permettra peut-être de répondre à certaines attentes exprimées, à savoir : il y a des études, vous avez dit Madame, qui ont été votées au niveau du Conseil régional d'Île-de-France. Est-ce que l'on pourrait préciser – je ne sais pas qui va répondre – : les études précises, sur quoi vont-elles porter, s'il vous plaît ? Avec également l'éventuel calendrier des réalisations.

**Sandrine GOURLET** : Je peux détailler les principes généraux. Après, les gens qui font plus de technique pourront y revenir.

**Anne-Marie CHARVET** : Pardonnez-moi, je n'ai pas indiqué que dans la salle il y avait également un chargé de mission au niveau du STIF, qui est un peu le bras séculier, l'opérateur de la Région qui pourra éventuellement apporter des éléments de réponses complémentaires. À vous, Madame.

**Sandrine GOURLET** : Merci. Un des enjeux, c'est effectivement d'avoir... on a fait un focus sur le stade et sur la desserte du stade les soirs de match et c'est vraiment de dézoomer, c'est de dire : quelle est l'influence de ce projet et de cette zone d'activité à l'échelle de l'Île-de-France ? Parce que les gens arrivent là, mais viennent d'ailleurs, ils ne viennent pas forcément de juste à côté, ils viennent peut-être de très loin, ils vont peut-être arriver à un aéroport, reprendre le réseau de transport. Donc, il faut effectivement étudier finement cette zone-là, quand elle va vivre, quand elle va être développée, quand il y aura des activités économiques. D'où vont venir les gens ? Comment vont-ils venir ? Comment fait-on en sorte de favoriser plutôt les transports collectifs – c'est quand même notre politique ? Et puis, les soirs d'évènements, les soirs de concerts, les soirs de matchs, d'où viennent les gens ? Parce que quand vous faites un concert et quand vous faites un match, ce n'est peut-être pas la même population et ce n'est peut-être pas les mêmes besoins de transports.

L'objet de l'étude est bien d'abord de se dire : on prend un peu de recul, on sort de notre problématique stade et juste cette zone, on regarde un peu plus loin et une fois qu'on a dit OK, maintenant, j'ai un endroit, ça ne passe pas parce que la route est trop petite ou le RER ne suit pas ou le tram-train ne suit pas dans telle et telle circonstance, là ensuite, on aura des études plus détaillées qui seront faites par chaque gestionnaire du réseau, c'est-à-dire le gestionnaire de voirie, ça peut très bien être l'État pour l'autoroute, ça peut très bien être le Conseil général pour les voiries départementales, ce sera RFF et SNCF pour les parties RER, et, une fois que l'on aura déterminé quel est l'objet qu'il convient d'étudier, chacun repart chez lui, étudie l'objet et revient avec un projet global et un chiffrage global.

**Anne-Marie CHARVET** : À peu près, quelle période ou quel délai ?

**Sandrine GOURLET** : En fait, sur l'étude des zooms où l'on regarde un peu, c'est une affaire de quelques mois. Après, sur les questions techniques, ça dépend un peu sur quoi on tombe. C'est toujours le même problème. Il y a des problèmes qui sont assez simples à résoudre : refaire une gare, ça peut être facile, revoir tout un schéma d'exploitation d'un RER, ça peut être un peu plus compliqué. Si on savait le faire aussi facilement, je vous rassure, sur le RER D, cela fait longtemps qu'on aurait réussi à mettre en œuvre des améliorations.

**Anne-Marie CHARVET** : Merci. Un complément peut-être ?

Il y avait un point qui a été évoqué, qui est important – enfin, tous les points sont importants, mais un peu dans la même trame, c'est concernant la deuxième section à voie unique qui a été abordée et je crois qui est un problème technique non négligeable qu'il ne faut pas esquiver, parce que c'est le fondement même d'une crédibilité par rapport à un projet.

Qui veut répondre ?

**Un intervenant :** Je vous confirme qu'effectivement sur le projet tram-train Massy-Evry tel qu'il est conçu actuellement, il y a deux sections à voie unique qui encadrent la gare d'Epinais sur Orge. Une qui fait environ 600 mètres, située entre Epinais-sur-Orge et le secteur de Morsang, et une autre immédiatement à la sortie d'Epinais-sur-Orge en allant vers Petit Vaux, donc c'est effectivement, dans le projet tel qu'il est conçu actuellement, un vrai handicap en matière d'amélioration de la fréquence. Et je confirme le chiffre cité par Madame Noël d'un tram-train maximum toutes les 7, 8 minutes dans chaque sens, dans le projet, tel qu'il est conçu actuellement.

**Anne-Marie CHARVET :** Dans le cas où l'on voudrait raccourcir la durée, que se passe-t-il ?

**Un intervenant :** Là, il faut reconsidérer le projet, voir l'impact foncier dans le secteur d'Epinais-sur-Orge, la rue des Rossays, par exemple, c'est dans ce secteur-là que cela se situe.

**Anne-Marie CHARVET :** Merci. Il y avait également une autre question qui concerne le transport de surface. Quelqu'un posait la question de la comptabilité entre la livraison du stade et la réalisation d'infrastructures relativement lourdes. Et l'on sait tous ici que les projets d'infrastructures notamment ferroviaires s'inscrivent dans un délai relativement long, qui est connu. Donc, dans le cas où il y aurait véritablement une décision qui serait prise en matière de réalisation de travaux, mais qui ne serait pas strictement équivalente à la date prévue, projetée de réalisation du stade. Que va-t-il se passer pour qu'effectivement il y ait malgré tout une compatibilité entre permettre aux usagers, j'allais dire, traditionnels des lignes existantes des différents RER et faire face bien évidemment à un afflux à certains moments ? Y a-t-il une alternative qui est prévue, de quelle nature, qui couvrirait tous les besoins, un certain nombre de besoins ? Et je crois que ce qui est important, ce à quoi il faut répondre ce soir : est-ce que ces différents aspects font bien partie de la réflexion en lien entre ce projet et les différents financeurs et opérateurs en matière de déplacements ?

Qui veut répondre en tout ou partie à cette problématique que j'ai essayé de synthétiser et qui a été exprimée de différentes façons ? Vous pouvez répondre à plusieurs voix puisqu'il y a eu plusieurs questions. Qui veut répondre.

Monsieur Tixier, chargé d'opérations et de projets au STIF.

**Ivan TIXIER, Chargé d'opérations et de projets au STIF :** Effectivement, vous posez une bonne question de compatibilité de la réalisation du réseau avec le calendrier du Grand stade.

D'ores et déjà, il y a quand même un point d'attention qu'on souhaite soulever, c'est la difficulté que l'on aura à associer à la fois à acheminer par le RER D typiquement, qui sera la ligne la plus sollicitée du réseau francilien en heure de pointe du soir pour des manifestations le soir, à la fois les usagers quotidiens du RER D et des spectateurs à destination du stade.

Cela passe par une augmentation de la capacité des trains en plus. On voit quand même que le réseau dans le secteur de la gare de Lyon est relativement congestionné. Vincent Desvignes l'a dit, ce n'est pas forcément les aménagements qui seraient réalistes d'envisager à l'horizon de la mise en service du stade. Alors après, ça peut aussi renvoyer sur des aménagements qui eux peuvent être compatibles avec des manifestations au stade. Je ne sais pas, peut-être qu'un match – ce sont les études qui vont le dire –, peut-être qu'une manifestation le week-end est peut-être plus compatible avec des aménagements qui peuvent être faits à l'horizon annoncé de mise en service du stade par le maître d'ouvrage ; peut-être qu'il y a une graduation à envisager. En tout cas, les études s'emploieront aussi à intégrer cette dimension de mise en service peut-être progressive du réseau idéal pour la desserte du stade.

**Anne-Marie CHARVET :** Merci, Monsieur Tixier. Est-ce que dans le cadre des études est prévu également l'approche concernant des aménagements de surface à l'instar de ce qu'il se fait notamment aux États-Unis ou ailleurs pour favoriser des sites propres en matière de bus, de covoiturage, etc. Est-ce que ça fait partie des éléments qui seront pris ou pas ?

**Ivan TIXIER :** Effectivement, Sandrine Gourlet en a parlé, c'est une étude globale des déplacements de la desserte, pas uniquement en transports en commun. J'ai noté aussi l'idée de Monsieur Boutry, relativement intéressante...

**Anne-Marie CHARVET :** Très intéressante. Si vous le permettez, je vais vous proposer une règle du jeu, parce qu'on rentre, là, dans un vif du sujet très technique. Ce n'est pas une heure et demie qu'il nous faudrait, c'est beaucoup plus, par contre l'objectif que Monsieur Archimbaud, notre Président, l'a bien dit : question précise, réponse précise. Tout est enregistré, tout est posé. Donc, ce que je vous propose, c'est qu'on fasse véritablement une problématique questions/éléments de réponse, mais sur certaines questions, où vraiment ça demande un approfondissement, nous nous engageons – et il en va de la crédibilité de cette Commission Particulière du Débat Public que nous voulons complètement assumer – de répondre de façon très technique et détaillée dans le cadre du site pour qu'on puisse répondre et que vous ayez satisfaction. Est-ce que cela vous va ? Parce que ça nous permet de prendre d'autres questions, autrement, on va rester polarisé sur quelques-unes. Pas d'opposition ? Donc, je vous propose de prendre une autre série de questions, et si vous permettez, Monsieur, on va peut-être d'abord dans un premier temps – parce que je vois que l'heure tourne très vite, c'est tout à fait passionnant ce débat, onze heures moins dix, on devrait le clore à 23 h 30.

Monsieur, vous n'avez pas encore parlé, je vous en prie, merci de vous présenter.

**Michel PARROT, Adjoint au maire à Brétigny :** Merci. Michel Parrot, adjoint au maire à Brétigny en charge de l'espace public.

J'ai une question un petit peu plus locale. Dans l'ensemble de votre présentation, vous avez évoqué un flux de voyageurs entre le stade et la gare de Brétigny par un système dit de navettes. Par contre, dans votre présentation d'estimation, je n'ai pas vu d'investissement accompagnant ce projet.



La question est : comment imagine-t-on avoir des navettes de bus, on suppose, entre le stade et la gare de Brétigny qui est une gare classique du RER C, donc enclavée dans la ville ?

Deuxième question, juste accolée, qui va être courte : toujours dans le cadre de la desserte entre la ligne C et le Grand stade, je n'ai pas vu de projets de flux imaginant un flux de circulation le long du CD 19, c'est-à-dire quelque chose organisé plus au sud du territoire pour compléter l'ensemble des flux de circulation toujours entre le Grand stade et la ligne C.

Voilà mes deux questions.

**Anne-Marie CHARVET** : Merci, Monsieur. Votre deuxième question, si vous le voulez bien, on y répondra par écrit parce que c'est un complément d'une première qui a déjà été posée.

Je prends d'autres questions et on répondra. Monsieur, allez-y. Monsieur Picard, je crois. Vous êtes intervenu.

**Jacques PICARD** : Oui, j'avais demandé à pouvoir reparler...

**Anne-Marie CHARVET** : Tout à fait ; accepté, on remplit le contrat !

**Jacques PICARD** : La situation est un peu curieuse puisque le STIF et la Région Île-de-France n'ont pas de position officielle aujourd'hui sur le schéma de mobilité. Donc, l'administration a été amenée à donner l'état des lieux, et pour mon compte, comme administrateur du STIF et conseiller régional, secrétaire de la commission des transports et mobilité, je ne m'exprime pas au nom de l'institution, mais en mon nom personnel, bien entendu.

**Anne-Marie CHARVET** : On l'avait compris comme ça.

**Jacques PICARD** : D'autant, je précise, que je prends le RER C et D tous les jours. Je pense que ce modèle de mobilité ne pourra pas tenir, et je vais expliquer pourquoi. Je pourrai être convaincu quand on aura les études, mais enfin, soyons sérieux. L'histoire de la carte, ce n'est pas seulement une question d'échelle. L'Essonne est absente – ceux qui en sont responsables se reconnaîtront – du débat des transports en Île-de-France depuis 20 ans. Et donc, objectivement, la question est qu'aujourd'hui, en dehors des RER sur lesquels la Région et le STIF, depuis le plan de mobilisation, depuis que nous avons pris en charge l'ex STP, donc des élus du suffrage universel, le président et le gèrent, mettent des centaines de millions d'euros pour améliorer les RER, RER D qui, je vous le rappelle, a augmenté de 50 % de trafic en 10 ans. Vous imaginez qu'au sein de l'institution régionale, voir arriver un défi qui serait d'introduire à l'heure de pointe – à l'heure de pointe ! 29 000 voyageurs sur deux heures pour alimenter ou écouler un stade, vous imaginez quand même qu'on est un petit peu sur les rotules ou sur les genoux. Je pense que c'est cela qu'il faut bien voir aujourd'hui, c'est cela le défi. C'est la première chose.

Deuxième chose que je voudrais dire, c'est qu'il y a une erreur manifeste sur les schémas du dossier ou ici. Le RER D, ce n'est pas une ligne au sud, c'est trois branches. C'est marrant, c'est aveugle, elles n'y sont pas. Il y a une branche Vallée de La Seine et il y a une branche Sénart, qui est la plus sinistrée – je m'excuse pour les gens d'Évry –, c'est la plus sinistrée,

c'est là que les gens sont le plus longtemps debout. De ce point de vue, prétendre que l'on va mettre des RER toutes les cinq minutes, quelle que soit la gare 02 :50 :31 refaite, à l'heure de pointe, alors qu'il faut de toute façon, à partir de Villeneuve-Saint-Georges ou de Juvisy, écouler tous les trains qui viennent des trois branches, il y a de l'ordre de l'impossibilité physique dont j'aimerais qu'on m'explique comment on va la lever.

Ce que je veux dire aujourd'hui, et je termine là-dessus, c'est que j'ai étudié très précisément le modèle de mobilité autour du Stade de France. Pour les matchs de rugby ou pour les matchs de football, 82 000 spectateurs avez-vous dit, en utilisation maximum. Je m'excuse, à 400 mètres du stade, il y a le RER D avec des trains à trois minutes, le RER B avec des trains à trois minutes et une ligne de métro et des lignes de bus. Et nous sommes à cinq minutes du centre de Paris. Ça, c'est la réalité d'un modèle qui fonctionne, d'évacuation d'un stade. À qui va-t-on faire croire, malgré toutes les hypothèses qui ne sont pas totalement stupides, de dire : les gens arriveront par des canaux diffus, on va offrir – je l'ai entendu et je l'entends – de la mobilité en même temps qu'un billet, à qui va-t-on faire croire que c'est la même chose alors que le TTME aujourd'hui peut évacuer en gros 600 personnes par rame et vers le RER C ?

Je m'excuse, nous sommes dans un défi majeur de répondre aux trains du quotidien pour les usagers du quotidien, nous y arrivons jour par jour en tentant de ne pas casser les choses parce que nous ne pouvons pas aller plus vite, parce que ça se fait RER marchant de 5 heures du matin à 1 heure du matin.

**Anne-Marie CHARVET** : Vous voulez bien conclure, s'il vous plait.

**Jacques PICARD** : Je termine, 3 minutes 18, je n'ai pas été très long. Je termine. Simplement, ce défi-là, c'est le défi majeur. Rajouter le stade aujourd'hui, je m'excuse, en l'état actuel de mes informations, en l'état actuel de ce que les dossiers que nous brassons au STIF, tous les jours, et ils sont relativement épais, je dis aujourd'hui casse-cou.

**Anne-Marie CHARVET** : Merci, Monsieur. Alors, deux aspects : une prise de position et d'opinion et puis des aspects plus techniques sur lesquels on vous répondra soit partie aujourd'hui, soit ultérieurement.

Autre question ? Monsieur, s'il vous plait, allez-y.

**Un intervenant** : Dans vos estimations, vous avez prévu 42 % de personnes se déplaçant en véhicule. Or, 42 % de personnes se déplacent en véhicule sur 82 000 places, ça fait en gros, 32 ou 33 000 personnes. Et vous avez prévu des parkings pour 23 000 personnes. Donc, il y a 10 000 personnes qui vont se garer de façon sauvage.

**Anne-Marie CHARVET** : Je crois que ça rejoint un petit peu aussi la problématique des parkings de dissuasion, des aspects d'ailleurs qui ont été notés et auxquels il sera répondu.

Au fond, d'abord, et ensuite Madame.

**Guillain LAURENT, étudiant** : Je tiens à préciser que je suis étudiant en géographie et cartographe, donc, si ça intéresse la région Île-de-France...

**Anne-Marie CHARVET** : C'est une offre de service, si je comprends bien ! D'accord.

**Guillain LAURENT** : ... qu'elle diversifie son offre de recrutement et arrête de ne se tourner que vers des ingénieurs, parce qu'on a de très bons intellectuels dans nos facultés !

Pour compléter ce qu'a dit l'intervenant, deux personnes avant moi, sur la saturation des transports, si on se projette sur le temps long avec le projet de cluster, si l'essai est transformé, si j'ose dire, et si des entreprises viennent s'installer, on va aussi avoir une saturation, on va aussi avoir plus de personnes qui vont venir travailler dans ce pôle autour du Grand stade, donc vous allez avoir des gens qui vont venir par le RER D, qui vont venir par la route, et si on place sur le temps long, tout ça va encore aggraver la saturation à la fois du RER et à la fois des routes. Donc, c'est bien de faire un cluster et de penser le développement économique, on va attirer des gens et de l'emploi, mais il faut prévoir les infrastructures qui vont avec ; or, aujourd'hui, elles sont déjà saturées, donc si dans 20 ans tout ce passe bien pour le Grand stade, et qu'on a un développement économique, est-ce que les transports vont suivre alors qu'ils sont dans un état assez déplorable ?

**Anne-Marie CHARVET** : Merci, Monsieur. Madame, s'il vous plait.

**Dahliette SUCHEYRE, Évry** : Bonsoir à tous. Je m'appelle Dahliette Sucheyre et j'habite à Évry depuis deux ans. Je vais faire vite.

**Anne-Marie CHARVET** : S'il vous plait, comme ça on pourra prendre encore une ou deux questions, mais très, très vite.

**Dahliette SUCHEYRE** : Faire du sport c'est bien, mais encore faut-il pouvoir respirer et si possible un air de qualité.

Dans votre étude, vous avez prévu environ 23 000 véhicules dans un temps restreint, donc l'impact sur l'environnement ne sera pas neutre. Les Français aiment le diesel, même si on sait que cela provoque des maladies très graves et des morts. On nous le répète à la météo chaque jour, particules fines. J'en sais quelque chose, j'ai vécu 35 ans Porte de Bagnolet, et je suis asthmatique, maintenant. Pas gravement, mais quand même.

Pourquoi ne pas intégrer dans l'étude les dégâts sur la santé des habitants ? Et qui se soucie de l'air que l'on respire ?

Autre question, pour finir, avez-vous évalué les dégâts collatéraux des clubs qui dégradent les transports publics à la fin des matchs ? J'ai des amis qui habitent à Paris, assez nombreux, et à chaque fin de match, on décampe parce qu'on sait que, hélas !, que ce soit le foot, le rugby, enfin les matchs qui entraînent les clubs et les foules, à un moment donné il faut... en groupe, on se lâche, et ça fait quand même de gros dégâts. Merci.

**Anne-Marie CHARVET** : Merci, Madame. Monsieur.

**Jérôme GUEDJ, Président Conseil général de l'Essonne** : Bonsoir tout le monde. Jérôme Guedj, je suis président du Conseil général et à ce titre un des porteurs de ce projet. Très brièvement, sans rentrer dans le discours technique, vous dire que ce débat probablement est un des plus importants. Ils sont tous importants dans le débat public, mais parce que, comme d'autres l'ont dit avant moi, ce stade, c'est bien plus qu'un stade. C'est le questionnement sur : que se passe-t-il en grande couronne à 22 ou 23 kilomètres de Paris et quel est le destin qu'on offre et qu'on propose aux habitants de la grande couronne ?

Il y a deux manières d'appréhender les choses. Il y a un discours de l'impuissance, de l'inertie et d'une forme de frilosité. Et il y a un discours qui consiste à se dire – cela a été dit tout à l'heure par Olivier Leonhardt – que ce projet-là, et c'est la raison pour laquelle le Conseil général, et tout le Conseil général de l'Essonne, soutient ce projet et considère que c'est catalyseur, un accélérateur, un levier pour répondre à ce qu'on vit tous : les difficultés de la grande couronne et notamment en matière de transports. Vous savez, la France – je vais être très bref – il y a 65 millions d'habitants. On va être 70 millions, donc on a une croissance de la population. On ne peut pas se contenter et constater qu'on va rester dans le même type de situation. Il ne peut pas y avoir de décroissance. Il y a une croissance de la population, il y a donc une croissance des infrastructures, il y a donc une croissance du logement, il y a donc une croissance de l'aménagement économique et du développement. Et la question, quand on est en Essonne, c'est de savoir : va-t-on continuer à faire des logements en Essonne et de l'activité économique dans l'ouest parisien et dans le cœur d'agglomération, avec comme conséquence que les Essonnais passent en moyenne 2 h 44 dans les transports ? Mon enjeu, c'est que quand ils sont les transports, il faut qu'ils aient des transports de qualité et mon enjeu plus long, il est d'ailleurs cohérent avec le SDRIF de la région Île-de-France, c'est de faire de l'activité économique, de l'emploi, du loisir, bref, de l'intérêt et de la vie, y compris aussi sur le territoire essonnien. Et c'est ça la perspective que nous offre le stade, et c'est ça que nous devons mettre en œuvre en matière de transports.

Je suis administrateur du STIF. Je suis au Conseil de la société du Grand Paris. Le challenge auquel on est confronté en Île-de-France en matière de transports, c'est de planifier et de dégager les moyens pour l'ensemble de ces infrastructures, c'est chose faite avec le plan de mobilisation dans les transports. J'ai aussi la conviction qu'avec, je dirais, cette perspective, et c'est peut-être un mal français que de dire : oui, parce qu'on aura un Grand stade, parce qu'on accueillera l'ouverture du match de la Coupe du Monde de rugby en 2023 à Évry-Ris-Orangis – et je vous donne rendez-vous pour l'ouverture de ce match de la Coupe du Monde de rugby – parce qu'on aura cette perspective, alors oui, dans la réalisation du schéma directeur, et je rejoins ce que disait Madame de « Circule », tout à l'heure : oui, ça va être un levier pour l'accélération des schémas tels qu'ils ont été votés et aussi, et c'est le sens des études qu'on vient de décider au STIF, pour ajuster, affiner en tenant compte de l'arrivée de cette infrastructure et au-delà, du pôle qui sera installé autour de cette infrastructure.

Donc, je peux entendre toutes les interrogations, elles sont légitimes, mais je les trouve contradictoires avec ce qui est l'origine même de ces interrogations, à savoir, l'amélioration de la desserte pour l'ensemble des habitants de l'Essonne. C'est ça que nous offre ce dossier. J'ai confiance dans l'imagination, dans la technicité, dans l'inventivité de l'ensemble des techniciens qui mettront en œuvre un volontarisme qui est celui de la FFR, mais qui rejoint

un volontarisme politique de l'ensemble des élus du territoire, qui mobiliseront tous ceux qui peuvent encore avoir des interrogations sur le projet.

La question des transports, c'est la conséquence positive de l'installation de ce projet de la FFR dans le département de l'Essonne.

**Anne-Marie CHARVET :** Merci, Monsieur Guedj. Il y avait deux questions. Monsieur. Pardonnez-moi, il y avait un monsieur avec un foulard blanc, et ensuite, Monsieur. Allez-y.

**Sébastien PICOT, Soisy-sur-Seine :** Bonsoir. Sébastien Picot. Je vais avoir une question très rapide parce que Monsieur Guedj, je vais le dire avec bien moins de verve que lui, a résumé ce que je voulais dire, à savoir.

**Anne-Marie CHARVET :** Pardonnez-moi, vous avez donné votre nom, pouvez-vous indiquer à quel titre vous parlez ? Personnel ?

**Sébastien PICOT :** Oui, je parle à titre personnel. Je suis résident de Soisy-sur-Seine...

**Anne-Marie CHARVET :** Merci.

**Sébastien PICOT :** ... et je suis très impliqué dans le rugby pour être moi-même joueur, éducateur, etc.

**Anne-Marie CHARVET :** Merci de ces précisions.

**Sébastien PICOT :** Si j'interviens, c'est surtout par rapport au monsieur du STIF qui était assez vigoureux il y a quelques minutes.

Je m'interroge : on a la Fédération française de rugby qui vient en Essonne, qui nous propose d'implanter le stade chez nous, ce qui a mon sens est un levier pour débloquent plein choses, pour attirer pas mal de possibilités économiques derrière. Je n'ai pas vu forcément beaucoup de grands projets en Essonne déboulent ces derniers temps ; je ne suis pas spécialiste, je ne les ai peut-être pas bien vus, mais... je n'en ai pas vu beaucoup. On a l'opportunité d'utiliser ce levier pour développer plein de choses autour, on n'a pas dit que ça allait être facile, il y a des techniciens qui sont en train de dire que c'est compliqué, mais la première approche qu'on a c'est de dire : ça ne va pas marcher, ça va être trop cher, on ne peut pas le faire, il ne faut pas faire ; on va cautionner le prêt, ça ne va pas marcher, ça va nous coûter aux impôts, etc. Alors, qu'est-ce qu'on fait ? On ne fait rien ? On laisse les projets aller ailleurs ? On laisse effectivement l'Ouest parisien et tous les gens qui ont la capacité à s'implanter dans les banlieues ouest, dans les banlieues nord-ouest, et on laisse nos zones, en fait, de plus en plus avoir des populations qui sont de moins en moins riches, et avoir des populations qui sont de plus en plus en situation de difficulté ? Moi, je ne suis pas d'accord. J'ai envie qu'on se batte. J'ai juste envie qu'on se batte pour le projet et qu'on essaie au maximum de faire en sorte que le projet passe et surtout qu'il soit le levier pour apporter autre chose.

J'aimerais demander à Monsieur : dans quelle mesure on peut aujourd'hui réallouer des fonds pour que les choses fonctionnent ? Ce n'est pas de dire « ça ne marche pas », c'est dans quelle mesure on peut aujourd'hui réallouer du cash pour que ça fonctionne. C'est ça, ma question.

Merci.

**Anne-Marie CHARVET** : Vous avez posé une question. Je vais en prendre encore une autre. Il ne faudrait pas qu'il y ait un débat. Il est déjà 23 h 10. Avec l'accord du Président, on a déjà passé de 10 minutes. On va prendre une question, encore une autre, et après je demanderais à Monsieur Raffalli, s'il le souhaite, de prendre la parole, et après il faudra conclure. Mais l'on s'engage véritablement à apporter réponse.

**Gérard LAC, Brétigny** : Je m'appelle Lac Gérard, j'habite Brétigny, je suis bénévole avec l'équipe de France de rugby. Je tiens aussi à vous signaler que tous les matchs de rugby de l'équipe de France du Top 14 se déroulent soit le samedi, soit le dimanche, jamais la semaine. C'est une précision.

**Anne-Marie CHARVET** : Peut-être très vite, si l'on peut répondre à cette question, Monsieur Camou. C'est une affirmation, mais vous confirmez que tout va se dérouler le week-end ?

**Pierre CAMOU** : Les matchs que l'on va jouer cette année, c'est deux matchs : samedi soir à 21 h, et l'autre le dimanche à 15 h. Et je crois qu'il y a une chanson qui est « Le dimanche à 15 h ».

**Anne-Marie CHARVET** : Merci Président Camou. Une autre question éventuellement ? La dernière.

Monsieur le Maire.

**Bernard DECAUX, Maire de Brétigny-sur-Orge** : Bernard Decaux, maire de Brétigny. Jérôme Guedj évoquait tout à l'heure la volonté de tout le territoire – au sens large, que ce soit le territoire du Centre-Essonne ou du Val d'Orge – de défendre et de fabriquer les emplois. Monsieur évoquait également à l'instant les difficultés qui peuvent être évoquées, et amèneraient à ne rien faire ou à renoncer.

Je crois que l'on a une chance extraordinaire, c'est que l'on a deux projets qui sont très voisins : le stade dont on a évoqué toutes les données ce soir, et puis la base aérienne de Brétigny. Ils sont à quelques centaines de mètres l'un de l'autre. La question que je me pose, quand le dernier intervenant disait : peut-être faut-il se poser la question de réallouer certains fonds, je crois que l'on est à peu près sûr, vu le fonctionnement du Stade de France, qu'il faut des transports lourds, genre RER, pour pouvoir accueillir et surtout pouvoir laisser repartir les spectateurs du stade, que ce soit pour une manifestation sportive ou une manifestation culturelle.

On a besoin de desservir ces deux grands projets et je crois qu'on a la ligne C du RER, on a à 300 mètres d'ici un réseau ferroviaire qui est disponible, et je crois que la question qui se

pose, c'est une question d'aménagement du territoire : comment peut-on réallouer des moyens lourds à moyen terme pour desservir les deux projets à partir de la ligne C du RER ?

**Anne-Marie CHARVET** : Merci. Une dernière question à laquelle je le dis d'ores et déjà on n'apportera pas de réponse, mais pour être inscrite pendant le débat, étant entendu que vous pourrez après soit par SMS, soit par Tweeter, soit par le site, compléter les questions auxquelles on apportera, j'insiste bien, une réponse.

Au niveau de la maîtrise d'ouvrage, quelqu'un veut intervenir ?

Il y a encore une question dans la salle ou pas ? Je suis sûre qu'il y en aurait plein, mais... allez, deux dernières, mais vous posez une question en 15 secondes, OK ?

**Philippe LAVIALLE, Président de la CCI Essonne** : Bonsoir, Philippe Lavielle, chef d'entreprises à Mennecy et aussi président de la Chambre de commerce et de l'industrie de l'Essonne.

Simplement pour dire qu'en effet, on croit à ce projet justement comme dynamiseur, pour créer des emplois, pour permettre d'avoir justement des transports améliorés sur notre territoire et je voudrais dire aussi que tous les chefs d'entreprise concernés ici sur le territoire – vous savez, on dit souvent, l'Essonne c'est une terre d'innovation – sont aussi à la disposition pour essayer d'imaginer. On parle, par exemple, de parkings. Rien n'est plus triste que de voir des parkings qui sont utilisés une fois dans la semaine et pas du tout dans le reste de la semaine. Là, je pense que justement la complémentarité d'un cluster d'une part, et d'une capacité d'avoir une infrastructure qui fait de l'évènementiel, serait aussi très intéressante à travailler. Et d'autre part, ce pour quoi nous militons aussi, c'est qu'il y ait justement de l'activité économique.

Pourquoi – excusez-moi, je vais utiliser une image un petit peu triviale – on imagine toujours qu'à partir du moment où il y a un coup de sifflet final, hop, on tire une chasse d'eau et tout le monde doit partir d'un seul coup ? Pourquoi on n'imagine pas – on parle beaucoup d'hospitalité autour du rugby, mais on pourrait en parler autour aussi d'évènements culturels – de créer justement de l'activité autour de ça et d'être capable de recevoir les gens ?

**Anne-Marie CHARVET** : OK.

**Philippe LAVIALLE** : C'était deux questions.

**Anne-Marie CHARVET** : Oui, pas directement dans le transport, mais pourquoi pas ? Dernière question, et l'on clôt. Monsieur, allez-y.

**Régis DESGATS, Conseiller municipal Linas** : Bonsoir, Monsieur Desgats Régis, conseiller à Linas : Je voudrais poser deux questions.

La première : Parce qu'il y a une partie État et une partie privée. Est-ce que vous aurez l'autorisation de l'État de faire les transports, d'aménagements du stade et ensuite vous pourrez faire votre projet, qui est impeccable, je n'en doute pas.

Deuxième question : la nationale 20, avant il y avait 10 000 voitures/jour, maintenant, c'est 60 000. Qu'est-ce que vous allez faire de toutes les voitures qui vont aller par la nationale 20, qui veulent aller à Bondoufle ? Il y a une gare routière à Linas. Est-ce que vous en avez eu connaissance ? Peut-être pas.

Et la troisième question, mais ça c'est une idée personnelle : il y a 50 ans, rappelez-vous, 50 ans, il y avait Monsieur Bertin qui avait quelque chose qui était impeccable, c'était l'aérotrain, vous pouvez en voir un modèle à Gometz. Pourquoi ne pas faire un aérotrain au lieu de prendre toujours sur la terre : des routes, des chemins de fer, des bus, des rames ? Pourquoi ne pas faire quelque chose d'aérien ?

**Anne-Marie CHARVET** : Merci. De toute façon, on a bien noté qu'on n'a pas totalement répondu ce soir, notamment à ce que je rappellerais comme la thrombose des transports de surface routière. On va y répondre.

Je vous remercie. Je vais donner la parole à Monsieur le Président de la Commission pour conclure ce débat.

**Jacques ARCHIMBAUD** : Est-ce que, au fond de la salle, vous pouvez me laisser une minute, non pas pour conclure, mais pour quand même faire quelques observations à l'issue de ce débat.

La première chose, c'est qu'évidemment c'est un des débats les plus importants que nous ayons eus, je crois que le Président Guedj le rappelait et on ne peut pas s'en tenir là. La Commission du débat public et sa Commission particulière n'ont pas d'avis sur le sujet. Néanmoins, si l'on avait une recommandation à faire, une suggestion à faire aux différentes parties qui se sont exprimées, c'est d'imaginer un cadre dans lequel le débat se poursuit.

À la première réunion de Ris-Orangis est venu sur le tapis par un participant, la question de faire un atelier transport. Je ne sais pas si c'est la bonne formule, en tout cas, je souhaite vraiment et ce sera une des recommandations qu'on fera, que l'échange qu'on a eu qui est fort intéressant et qui porte la plupart des aspects du problème, se poursuive dans des conditions qui honorent la qualité du débat qu'on a eue ce soir. Il appartiendra sans doute à la maîtrise d'ouvrage de répondre sur ce point.

Par ailleurs, évidemment, on répondra à l'ensemble des questions par écrit qui ont été posées et qui sont extrêmement précises ; et enfin, dernière chose, je vous donne rendez-vous, pour ceux qui vont suivre le débat dans sa continuité, à Massy où nous discuterons cette fois-ci d'un aspect plus particulier qui touche à : qui paie quoi ? Qui finance quoi ? Investissement privé, investissement public ? Comment va fonctionner ce projet ?



Je vous remercie d'avoir participé avec beaucoup de curiosité, beaucoup d'attention et beaucoup de courtoisie, même si la passion n'était pas absente à certains moments, et je crois que tout ça fait honneur au débat public et à la démocratie.

Merci beaucoup.

*(Légers applaudissements.)*

*(Fin à 23h20)*