

GRAND STADE DE RUGBY

DÉBAT PUBLIC du 7 novembre 2013
au 21 février 2014

Réunion publique

Paris, le 13 février 2014

20h00-23h00



Réunion de synthèse

(Participants : 100)

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,
- Françoise CHAPTAL,
- 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
- 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).

Jacques ARCHIMBAUD, Président de la Commission particulière du Débat public : Bien, je vous remercie donc pour votre présence ce soir.

Je remercie aussi toutes celles et ceux qui, du côté du public, du côté de la Maîtrise d'ouvrage, des élus, des personnels de la fédération et des collectivités, des prestataires de la commission, ont permis à ce débat d'être riche et je l'espère utile.

La réunion de ce soir, plus resserrée que les précédentes, se présente d'une manière un peu différente.

Je l'introduirai par quelques remarques formulées au nom de la commission ici présente et au complet sur le déroulement et sur les enseignements de notre débat.

Puis les membres de la commission feront le point sur les questionnements apparus autour des quatre thèmes qu'avait identifiés l'atelier introductif.

Pour chacun de ces thèmes, la maîtrise d'ouvrage apportera des réponses complémentaires et les personnes présentes dans la salle pourront prendre la parole, ou les personnes qui sont devant leur écran, puisque la séance est retransmise sur Internet, pourront également exprimer une question ou un point de vue.

Alors quelques mots si vous le voulez bien en introduction.

Dans une semaine, très exactement le 21 février, s'achèvera la procédure officielle de débat public concernant le projet de grand stade de la Fédération française de rugby.

La commission particulière ici présente, présentera son compte rendu collectif d'ici deux mois, le président de la CNDP, Christian Leyrit dont je salue la présence ici, ce soir, où est-il le président Leyrit ? Il est là, il en dressera le bilan.

Nous tiendrons une conférence de presse le jeudi 24 avril au matin.

Les Maîtres d'ouvrage disposeront alors de trois mois, cela nous emmène en été, pour dire par délibération dans les mêmes termes de leurs instances, les suites qu'ils entendent donner solidairement au débat et aux recommandations qui auront été formulées par la commission.

C'est également la période où s'achèvera le dialogue compétitif pour l'aménagement de la zone autour du projet et on peut espérer, lorsque sera fait le choix des aménageurs, qu'il tiendra le plus grand compte de ces recommandations.

Le débat était assez inédit sur la forme et sur le fond : c'était la première fois qu'un équipement sportif de grande ampleur faisait l'objet d'un débat avec Commission particulière. Il y avait eu une concertation sur l'Aréna 92 mais la mise en place d'une Commission particulière du débat public, c'était la première fois.

La maîtrise d'ouvrage était bicéphale, une fédération et des collectivités locales et le débat portait inévitablement tout à la fois sur le stade et sur le projet d'aménagement alentour, projet d'aménagement alentour censé bénéficier de la marque « Grand Stade » et en retour, en conforter l'attractivité.

Je me félicite d'abord des conditions de tenue de ce débat pendant les quatre derniers mois.

Nous avons trouvé avec les Maîtres d'ouvrage un mode de collaboration qu'on qualifiera de « correct, franc et musclé ».

Je me réjouis que le président de la FFR ait participé à toutes les réunions, et je vous en remercie, et que les élus parties prenantes, le maire de Ris, le président de la communauté d'agglomération, Monsieur Chouat, le président du Conseil général aient été également patiemment présents pendant la plupart de ces réunions.

Je remercie également les opposants au projet et tous ceux qui sont plus ou moins critiques d'avoir joué le jeu et d'avoir maintenu aux échanges une tonalité respectueuse de tous.

Nous avons cependant à exprimer ici trois regrets :

– Le lancement par la FFR de son programme de debentures quelques jours avant la fin du débat. Même si nous comprenons et les contraintes de calendrier, et la nécessité d'un calibrage du produit en grandeur réelle, cette coïncidence des temps introduit forcément chez nos concitoyens un doute sur le fait que l'on débattenne vraiment sur l'opportunité du projet. Plus anecdotique, Monsieur le président, le déploiement d'une belle et grande banderole sur la façade de l'hôtel d'agglomération nous est apparu, de même, en contradiction avec la nécessaire réserve du maître d'ouvrage en termes de communication publique pendant la période de débat.

– Un second regret tient à la difficulté à intégrer au débat lui-même, au-delà de son cahier des charges, les premiers enseignements du dialogue compétitif portant sur l'aménagement de la zone autour du stade. Cette difficulté a été mentionnée par certains participants comme pouvant aboutir à un manque d'information du public.

– Un troisième porte sur le silence des services de l'État, dont la position n'est pas connue à ce jour. Les pouvoirs publics à l'échelle gouvernementale seront pourtant amenés à dire leur position dans le cours de la négociation du contrat de plan 2014/2020 pour le financement des équipements de transports, ils sont concernés par l'avenir du stade de France et ils joueront par ailleurs un rôle forcément important dans l'hypothèse d'une candidature française aux JO, candidature qui ne pourrait être sans effet sur l'avenir du projet de grand stade.

Il nous faut saluer a contrario la prise de position de la Région Île-de-France qui dans son cahier d'acteurs a clairement indiqué sa politique en matière de déplacements et de sports. Ce cahier d'acteurs décrit les critères à la lumière desquels la région prendra position le moment venu quant aux modalités éventuelles de son intervention, notamment sur le

cofinancement des transports pour lequel elle a décidé récemment d'engager les études nécessaires.

Ces difficultés que je mentionne en début de compte rendu ne sont pas cependant de nature à avoir faussé le débat qui a pu porter sur l'opportunité et les conditions de faisabilité de l'équipement.

Sans être exhaustifs, nous pouvons clairement affirmer avec une certaine fierté que les avis et les opinions recueillis donnent une physionomie satisfaisante des arguments présents à ce jour dans l'opinion aux différentes échelles de territoires.

Nous avons, sur la méthode, pratiqué plusieurs modes de contact avec le public :

Les réunions publiques dont le rôle est irremplaçable, ont rassemblé 2 000 personnes dont plus de 1 100 sur les deux villes principales concernées, à Ris et à Évry.

Elles ont été complétées par un contact plus direct avec les habitants à travers huit opérations de rencontres en face à face qui nous ont permis de recueillir par oral et par écrit 125 avis nominatifs et de toucher des personnes qui ne fréquentent guère les réunions publiques.

Nous avons été particulièrement attentifs au débat avec des jeunes qui sont évidemment concernés au premier chef par un équipement sportif de cette envergure et inscrit dans le temps long.

Nous sommes donc, comme nous avons prévu, allés très au-delà des fans ou des supporters de rugby et même des sportifs en général.

Nous sommes allés au-delà des frontières de l'Essonne puisque nous avons tenu deux réunions l'une à Saint Denis et l'autre à Toulouse.

La fréquentation de notre site internet, (10 000 visites dont 5 000 visiteurs uniques), les 1 000 spectateurs des retransmissions en direct montrent aussi la diversité des provenances géographiques des personnes intéressées qui renvoient à l'enjeu national de ce projet de stade.

Nous avons recueilli 110 questions et 27 commentaires.

Notre page Facebook compte plus de 6 200 abonnés, 225 nous ont suivis sur Twitter.

Les 15 cahiers d'acteurs et les 12 contributions paraissent équilibrés quant à leur positionnement au regard des sensibilités exprimées. Ils sont également, je dois le dire, de bon niveau quant à la qualité de leur argumentation.

Les échanges font d'abord apparaître un fort consensus droite/gauche en faveur du projet, qu'expriment les maires et les élus majoritaires des agglomérations voisines de la communauté d'agglomération.

Les acteurs socio-économiques du territoire et de la région soutiennent manifestement le projet.

Celles des organisations syndicales qui ont pris publiquement position se sont plutôt et conditionnellement prononcées en faveur du projet avec une attention particulière à la quantité et la qualité des emplois.

Les associations d'usagers des transports ne se sont pas prononcées sur l'objet du projet, mais elles considèrent que le projet peut être une opportunité pour la desserte de toute cette partie du territoire.

Les réserves sont assez fortes, très fortes même, parmi les écologistes et les environnementalistes, l'extrême gauche et l'association d'éducation populaire ATTAC qui ont fait des cahiers d'acteurs dans ce sens.

Mais évidemment tous ces positionnements peuvent probablement évoluer à la lumière des leçons que tireront les Maîtres d'ouvrage du débat et à la suite des décisions qu'ils prendront dans le cadre du dialogue compétitif.

Les auditions complémentaires auxquelles nous nous sommes livrés ont permis d'apporter des éléments d'information supplémentaires.

Elles nous ont permis d'enregistrer ou de confirmer la position nettement favorable d'autres fédérations ou du mouvement olympique et sportif français au grand stade de rugby.

Elles ont été l'occasion de dresser un état des lieux plus complet en matière de pollution de l'air, en matière de bruit, en matière de déchets, en matière de biodiversité dans un milieu très sensible et par conséquent de décrire les éléments d'un véritable cahier des charges environnemental pour toute action d'aménagement sur le site envisagé, quelles que soient par ailleurs son ampleur et sa nature.

Sachant que la commission qui est neutre, ne donne pas d'avis et ne s'exprime pas sur le fond du projet, voici dans les grandes lignes quelques-unes des observations recueillies et qu'elle aura l'occasion de développer dans son rapport :

Premier élément, le débat a d'abord soulevé des problèmes d'ordre général qui renvoient à des visions différentes du modèle de développement à mettre en place pour faire face aux crises et aux blocages de notre société.

Il a attiré l'attention sur l'inscription de très grands équipements dans le temps long et leurs facteurs d'obsolescence dans un monde imprévisible.

Il a soulevé les questions importantes des priorités en matière de dépenses publiques dans un contexte de crise.

Il a confronté de manière forte, en matière d'initiatives, les logiques d'audace voire de volontarisme à des logiques de précaution ou de prudence.

Il a posé la question du niveau d'accompagnement, par la puissance publique, d'initiatives privées.

Il a souligné la nécessité de mieux coordonner les politiques d'équipements sportifs au niveau national et au niveau de l'Île-de-France.

Il a également fait apparaître clairement chez nos concitoyens de l'Essonne, quelles que soient leurs positions sur le stade, la volonté d'un net rééquilibrage du grand Paris vers le sud.

Deuxième enseignement, alors que ce point n'était pas forcément acquis, le débat a fait plus nettement comprendre et probablement admettre les tenants et les aboutissants de la volonté de la FFR de se doter de son propre stade, l'importance du XV de France dans la stratégie globale de ses dirigeants, la difficulté de la poursuite d'une cohabitation compliquée avec le football dans la même enceinte.

Autrement dit, ceux qui pensaient qu'il ne s'agissait pour les rugbymen que de monter la barre dans la renégociation avec le consortium, ont ainsi pu percevoir la force de leur volonté d'être chez eux.

Mais par conséquent le débat a fait apparaître l'urgente nécessité qu'ont les pouvoirs publics de se pencher sur l'avenir du stade de France.

Des remarques issues du monde du rugby ont porté sur la nécessité de bien tenir l'équilibre affiché dans le dossier du Maître d'ouvrage entre les hospitalités pour un public aisé et l'accès d'un public populaire à l'équipement.

Dans l'hypothèse où, pour une raison ou pour une autre, la FFR devrait revenir à une jauge inférieure, des inquiétudes ont été relevées sur le fait que les places les moins chères ne soient la variable de cet ajustement.

La localisation francilienne a de son côté fait l'objet de divergences en terme de politique d'aménagement du territoire.

Des arguments ont été exposés en faveur de ce positionnement au sud de Paris : intérêt pour une pratique territoriale équilibrée du rugby, meilleure accessibilité pour les supporters venus du sud, accessibilité égale pour ceux venant en train depuis le nord.

Le débat a fait cependant émerger la demande que certains matches du XV de France continuent à être joués en régions.

Des critiques et des doutes se sont exprimés aussi sur le fait qu'on doive ou qu'on puisse y jouer aussi les demi-finales du top 14.

Alors que se désengagent certaines collectivités et que les exigences des pratiquants et des parents augmentent en termes de sécurité, d'encadrement et de qualité des équipements, les participants ont pris bonne note de l'engagement clair des dirigeants de la FFR : le poids

des contraintes financières liées à la construction et l'entretien ultérieur du stade ne pèsera pas sur le financement de la pratique du rugby amateur et de la formation.

Les questions de foncier et de construction ont été débattues :

Les conditions de cession du terrain au prix coûtant à la FFR par les collectivités, ainsi que de la participation de celle-ci au financement de l'accès routier ou ferroviaire ont fait l'objet d'interpellations.

Le modèle architectural et les fonctionnalités du stade du point de vue des spectateurs, (pelouse, toit, écrans, espaces conviviaux, visibilité) ont paru innovants et appréciés, à la condition que le stade trouve son propre « esprit » en lien sans doute avec les supporters et la communauté du rugby dans son ensemble.

Quelques interpellations ont porté cependant sur l'insertion paysagère de ce « Colysée », je reprends l'expression employée, dans l'espace, sur une politique de réduction à la source et de recyclage des déchets, sur les consommations énergétiques et le chauffage (ou pas ?) du stade.

D'utiles précisions ont été apportées sur les conditions d'amortissement, sur les échéances de rénovation prévisibles.

Une interpellation forte est apparue quant à la gestion des matériaux durant toute la phase de vie du stade et d'une façon plus générale sur son empreinte écologique durant tout son cycle de vie.

Au passage, la commission souligne que sur tous ces sujets (construction et exploitation des très grands équipements, événements sportifs majeurs, grands spectacles) la rareté des expertises plurielles et indépendantes en France pose un problème d'évaluation contradictoire des coûts de construction et de maintenance, des risques de leur dérive, de leur maîtrise, et évidemment en particulier des évolutions liées au durcissement des normes, et par conséquent une contre-expertise sur ce sujet n'a pas été encore vraiment possible.

Au plan national, la réalisation du stade est bien sûr apparue au cours du débat comme fortement indicée sur la capacité de la FFR à lever les fonds et à obtenir les emprunts nécessaires. Cette capacité est liée étroitement aux yeux des participants à plusieurs facteurs : les performances du XV de France, elles sont, en tout cas cette année, intéressantes, le niveau de consensus dans la famille dite de l'ovalie, la stabilité de l'équipe de dirigeants fédéraux, l'inscription du projet dans la continuité quelle que soit l'équipe de dirigeants, la relation de la fédération avec les autres sports et aussi sa relation avec les pouvoirs publics, bref au maintien de l'image positive du rugby dans la société française dans un contexte de forte évolution de ce sport.

Sur un plan départemental et local, la faisabilité du projet de stade et j'allais dire son acceptation sociale paraissent profondément liées à l'amélioration de la desserte du site en

transports en commun pour toutes les villes environnantes et aussi à l'amélioration de la desserte routière et autoroutière aujourd'hui fortement congestionnée.

D'une manière plus générale, le projet a été discuté comme un facteur d'accélération, ou au contraire un obstacle, à la réalisation d'infrastructures attendues depuis longtemps par la population.

En tout état de cause nous devons mentionner un fort doute, parmi les participants au débat, sur la capacité à faire que le stade ouvre en même temps que tous les équipements de transports envisagés. La demande a été formulée clairement de ce qu'il adviendrait pendant la période de transition.

Cette zone d'incertitude appelle des réflexions innovantes sur la desserte par cars, sur des navettes, sur des voies réservées, sur du covoiturage et même, cela a été évoqué, par la voie fluviale.

Des questions ont également été posées sur la politique tarifaire spécifique d'accès par les transports en commun.

Compte tenu de sa localisation, la crédibilité globale et la crédibilité économique, dans ce cadre, du projet de stade en fonctionnement est apparue au cours du débat comme très dépendante de la qualité des aménagements appelés à former un nouveau pôle de vie et une porte d'accès repérée au grand Paris.

Les caractéristiques du stade et du quartier environnant devraient ainsi, ce sont les enseignements que nous tirons du débat, combiner plusieurs dimensions dont beaucoup figurent d'ores et déjà dans le document du maître d'ouvrage mais sur lesquels le débat a apporté un éclairage tout particulier :

1. L'offre de services sur place devrait attirer sur place les supporters de rugby et les spectateurs avant et après les matches ou les spectacles.
2. L'arène devrait être ouverte à d'autres grands événements sportifs que le rugby, rendre un service supplémentaire et être un élément de fierté pour tout le mouvement sportif.
3. Son attractivité pour les visiteurs, y compris en dehors des matches et spectacles, devrait reposer non seulement sur un haut niveau de performance architecturale du stade et des bâtiments environnants, mais sur une insertion paysagère remarquable, en frontière du bois de Saint-Eutrope, et sur une excellence écologique au niveau, c'est le mot qui a été employé, planétaire.

Le débat a fait apparaître dans ce contexte l'importance attachée à ces critères, par exemple la qualité de l'air, notamment par les publics anglo-saxons.

4. Autre enseignement, autre critère, autre condition, cette forte identité et ce haut niveau de valeur ajoutée devraient s'exprimer à travers la mixité et la complémentarité des fonctions prévues pour l'aménagement de tout l'espace. Cela d'autant plus que les

opérations immobilières de bureaux sont nombreuses et fortement concurrentielles en Essonne et dans les départements voisins.

Un contenu « nature », « jeu », « pédagogie ludique » ou « scientifique » pour le village loisirs a paru à cet égard compatible avec les valeurs affichées par le rugby.

Le thème du cluster « sport /santé /loisirs » dont l'idée a été peu contestée, a été insuffisamment approfondi. La démonstration doit encore être faite que le projet fonctionnera mieux en réseau ou en grappe autour du produit d'appel « grand stade » que dans certaines villes françaises où le bilan est parfois mitigé.

La question d'une offre nouvelle de logement sur le site est curieusement peu venue dans le débat, sinon sous l'angle d'une résidence étudiante pouvant accompagner le transfert de certains enseignements de l'université d'Évry.

Avant-dernier enseignement, cette recherche d'une marque d'excellence, à laquelle la question du naming n'est pas indifférente, ne pourrait ainsi faire l'impasse sur un haut niveau et un bon contenu social des emplois induits dans le stade et autour du stade et par conséquent par un accompagnement très fort en terme de gestion prévisionnelle des emplois et de formation.

Comme c'était logique, dans les réunions publiques au moins, beaucoup sont restés sceptiques quant au mode de comptage des emplois prévisionnels, ceux-ci n'étant, à ce point du projet, qu'une projection par ratio, à partir de réalisations ou de contextes considérés comme faiblement comparables.

Si le projet allait à son terme, il appartiendrait à la maîtrise d'ouvrage, en lien avec les acteurs économiques et sociaux de mettre en place un dispositif de suivi très en amont.

Enfin, l'attention portée aux visiteurs venus de loin ne devrait pas faire l'impasse sur les usages récréatifs locaux et les équipements sportifs et culturels de proximité à usage de la population locale.

Des sportifs du territoire, rugby évidemment mais aussi, c'est ceux que nous avons rencontrés en face à face, hockey, badminton, basket, cyclotourisme ont exprimé cette demande. Le devenir du stade voisin Robert Bobin, qui n'apparaît pas comme incarnant le meilleur exemple par le passé d'une intervention publique réussie, a été fréquemment interrogé.

Au total, je résumerais les enseignements du débat de la façon suivante :

Indépendamment du jugement qu'ils portent sur la faisabilité de l'opération et des craintes qu'ils expriment par ailleurs, l'idée de réutiliser un espace aujourd'hui délaissé pour y accueillir un grand stade de rugby nous a semblé plutôt perçue comme positive par les habitants de Ris et d'Évry et des villes voisines qui se sont exprimés lors des rencontres en face à face. Cela nous a semblé particulièrement notable chez les jeunes.

Aux yeux des citoyens, un certain nombre de conditions doivent cependant être réunies pour qu'ils passent de l'adhésion à une idée à l'adhésion à un projet, la dynamique de cette adhésion à un projet nous paraissant fondamentale pour que la région et l'État prennent les décisions attendues par la Maîtrise d'ouvrage.

Des conditions globales d'abord :

Qu'au-delà de son inscription dans la stratégie française d'organisation de grands événements, il s'inscrive dans un projet urbain original et vraiment exemplaire en termes de qualité de vie, d'emplois et de soutenabilité.

C'est d'ailleurs, comme l'indique le cahier d'acteurs de la CCI Essonne cette même exigence qui conditionne l'arrivée d'investisseurs privés de haut niveau, y compris pour le projet de cluster et le village de loisirs.

Il devrait ainsi être majoritairement perçu comme ayant une forte dimension d'intérêt général, comme profitant à toutes les catégories de population et non à quelques-unes et par conséquent comme un objet de fierté partagée.

Des conditions locales devraient être réunies pour cela également :

L'éclairage que nous a donné le président de la coordination des associations de riverains du stade de France, que je salue et qui est ce soir présent, sur toute une série d'impacts d'un grand stade (aspects qui ont surgi pendant ces quatre mois de débat, stationnement anarchique, bruit, propreté) est tout à fait instructif sur l'une des facettes de la concertation nécessaire.

Nous avons d'ores et déjà rencontré des personnes prêtes à s'impliquer en termes de création d'activités, de services, des entrepreneurs locaux pouvant être mobilisés. Il appartiendrait dans ces domaines aussi de mobiliser la ressource du territoire.

Mesdames, Messieurs, l'unanimité n'est jamais possible sur un projet de cette envergure, mais nous voulons attirer fortement l'attention des Maîtres d'ouvrage sur les éléments suivants :

Alors même que sont soulignées dans le document du Maître d'ouvrage les retombées fiscales positives qu'ils attendent du projet, les membres de la commission ont été frappés, vraiment frappés par la forte crainte d'un crash fiscal provoqué par l'échec du montage annoncé et l'appel en garantie des pouvoirs publics.

Même si les modèles et les montages sont totalement différents, l'analogie faite avec les dérives constatées pour d'autres équipements dans d'autres sports, pèse fortement sur les représentations de nos concitoyens.

Tout comme l'idée, nourrie par l'actualité, que les grandes compétitions mondiales sont forcément déficitaires et que les risques en sont toujours in fine supportés par la puissance publique.

Voilà Mesdames, Messieurs, très résumées, quelques-unes des observations synthétiques qui ressortent du débat et que j'aurai l'occasion, avec la Commission que nous aurons l'occasion, de présenter de façon beaucoup plus détaillée évidemment dans notre rapport.

Ces conclusions impliquent que la concertation avec le public et les différents acteurs du territoire se poursuive de façon ardente jusqu'à la fin des tours de table que nécessitera de toute façon le projet.

Et si la conclusion des tours de table était positive, elle devrait se poursuivre pendant toute la phase de construction et d'aménagement du stade et du site.

Si la conclusion en était négative, je parle du tour de table qui se ferait avec la Région et avec l'État, il conviendrait de mettre le patrimoine des informations accumulées au service d'alternatives correspondant au même cahier des charges.

Nous ferons dans ce sens des recommandations aux Maîtres d'ouvrage, nous souhaitons que les procédures légales qui suivraient les décisions d'une poursuite du projet, et que nous présenterons en annexe du rapport de la Commission, tiennent compte des observations du débat public et qu'un dispositif global de gouvernance, qu'on ne fasse pas les choses au coup par coup, en assure la cohérence et la continuité.

Si vous le voulez bien maintenant, à partir des éléments un peu généraux, que j'ai présentés, qui donnent la physionomie de ce débat, nous allons rentrer dans le détail à travers l'examen des quatre thèmes indiqués et qui ont fait l'objet d'ailleurs des réunions publiques. Donc, chacun de mes collègues va présenter sur chacun de ces quatre points les éléments qui sont venus en débat et quelques-unes des questions qu'il nous reste à soumettre au maître d'ouvrage et à votre sagacité évidemment d'ici la fin du débat. Chaque moment correspondant à chacune de ces interrogations, vous êtes invités à poser des questions, à donner l'opinion qui correspond à votre sentiment.

Merci à vous, la parole est à mes collègues sur chacun de ces points maintenant.

LES IMPACTS DU PROJET POUR LE RUGBY ET POUR LE SPORT FRANÇAIS EN GÉNÉRAL

Danielle DESGUEES, membre de la CPDP : Bonsoir, alors sur ce premier thème nous allons traiter deux volets, d'une part le volet de l'intégration du Grand Stade de rugby dans le paysage des infrastructures sportives franciliennes et d'autre part, nous allons aborder les conséquences de la construction du Grand Stade à l'échelon du rugby français.

Donc, première question, la question de la situation précisément, pourquoi ce choix, pourquoi Ris et question corollaire, pourquoi pas le sud-ouest ?

Ensuite, la concurrence du Grand Stade avec le Stade de France, l'intégration du Grand Stade avec les autres stades de rugby franciliens, et plus généralement avec les autres équipements, sa viabilité économique évidemment au regard de cette concurrence.

Et enfin le caractère multifonctionnel, en termes sportifs, du stade et de son impact dans les futures candidatures françaises à de grands événements.

Sur ce premier chapitre, on a résumé les questions qu'on a retrouvées dans ces différents thèmes. Le deuxième thème, les conséquences donc de la construction du Grand Stade de rugby à l'échelle du rugby français, donc ça pose évidemment la question de l'indépendance financière, logistique et de la liberté en termes de calendrier induite par le Grand Stade, les conséquences sur la répartition des ressources de la FFR, notamment en termes de rugby amateur, l'inéluctable centralisation des grands événements de rugby au détriment des événements dans les régions et la viabilité du modèle économique confronté à la qualité des relations entre les clubs et la FFR.

Alors, sur toutes ces questions qui ont été posées, vous avez répondu à un très grand nombre d'entre elles, cependant quelques-unes n'ont pas encore trouvé réponses, donc on espère qu'on pourra avoir un éclairage ce soir.

Donc cinq questions :

Dans les 600 millions, et en coûts de fonctionnement, avez-vous intégré le coût des aménagements dans le cas d'intégration d'autres sports, par exemple le montage-démontage de pistes d'athlétisme indoor ?

(Commentaire dans la salle inaudible)

Danielle DESGUEES : Donc une augmentation des coûts de construction qui pourrait se produire en cas de dérive, d'explosion des prix, des coûts ? Est-ce que ça voudrait dire que cela se traduirait par une réduction de la jauge et de cette réduction, comment elle se traduirait, est-ce qu'elle se traduirait proportionnellement à l'ensemble des places, que ce soient les places d'hospitalités ou que ce soient les places grand public ?

Troisième question, pendant toute la phase de remboursement des emprunts, l'aide aux clubs amateurs sera-t-elle bien sanctuarisée et comment allez-vous cloisonner, isoler le financement de l'équipement ?

Quatrième question, pensez-vous que les entreprises pourront vraiment financer l'achat de loges sur tous les équipements existants ou à venir en Île-de-France et dans ce cas, les stades ne seront-ils pas de ce fait concurrents entre eux sur ce segment de marché des hospitalités ?

Et enfin, dernière question, êtes-vous juridiquement en situation de contraindre les clubs à jouer les demi-finales du top 14 au Grand Stade, et que feriez-vous si éventuellement l'un d'entre eux refusait ou voire même les supporters appelaient à la boycotter ?

Voilà, merci infiniment de votre attention.

Paul DE KEERLE, Directeur financier de la Fédération française de rugby : Donc les 600 millions en fonctionnement, est-ce qu'on a inclus les aménagements nécessaires si on devait

faire un match de basket, un match de handball ou un meeting athlétisme ? Alors ça fait partie des coûts d'organisation, exactement comme lorsque un concert s'organise dans un stade, soit le chanteur, le producteur vient avec son propre podium, son propre montage, il monte lui-même le podium et il vient avec ses camions, donc c'est lui qui supporte les coûts, soit il a besoin d'éléments complémentaires et ça fait partie des coûts d'organisation qui sont ensuite facturés par le propriétaire, le gestionnaire du stade. Donc, dans le cas particulier par exemple d'une piste d'athlétisme, la fédération n'a pas de pistes d'athlétisme, donc ce serait l'organisateur qui viendrait avec une piste d'athlétisme.

Danielle DESGUEES : Donc, ce n'est pas dans les 600 millions.

Paul DE KEERLE : Ce n'est pas dans les 600 millions, et s'il y avait des coûts qui étaient à mettre en place par le stade, ils seraient refacturés à l'organisateur comme ça se fait un peu partout.

Danielle DESGUEES : Donc si vous voulez, on peut reprendre la première question, si on veut remettre dans l'ordre... donc cette question justement de la concurrence entre équipements sur cette question des hospitalités sur les équipements en cours et à venir, enfin existants et à venir, Arena, Jean Bouin et bien sûr Stade de France... sur ce segment.

Paul DE KEERLE : Alors pour la concurrence on va reposer les choses. D'abord tous les stades ne sont pas concurrents, on le dit, l'équipe de France lorsqu'on va jouer un France-Angleterre, même si le stade Jean Bouin a été très bien conçu, on ne va pas le jouer au stade Jean Bouin puisqu'il y aurait beaucoup trop de monde qui voudrait venir dans ce stade. La Fédération va avoir son stade, devrait avoir son stade, est-ce que les clients vont la suivre ? Les clients qui aiment le rugby, les entreprises qui aiment le rugby et qui veulent communiquer sur le rugby, viendront dans le stade où se jouent les matchs de rugby. Maintenant, on a d'autres exemples par le passé, lorsque le Stade de France s'est créé, est-ce que les entreprises qui faisaient des hospitalités à Roland-Garros sont parties ? Non. On a aujourd'hui une équipe au Parc des Princes qui joue remarquablement bien, qui atteint les sommets de l'Europe, qui est le PSG, est-ce que les entreprises qui font des opérations d'hospitalités au PSG ont quitté Roland-Garros ou ont-elles quitté le Stade de France ? Non plus. Donc c'est un bon exemple où c'est l'offre qui crée la demande

Danielle DESGUEES : Évidemment le budget des entreprises est quand même limité, donc quand elles vont financer les hospitalités...

Paul DE KEERLE : On a l'exemple du Stade de France. Il n'existait pas avant, il est arrivé et il y a eu 3 000 places de loges qui ont été installées au Stade de France et il y a eu 3 000 clients d'entreprises qui sont venus au Stade de France. Y a-t-il moins d'entreprises qui vont à Roland-Garros ? Non.

Danielle DESGUEES : D'accord. Donc deuxième question, la question de la dérive éventuelle des coûts, qu'est-ce qu'elle pourrait générer si une réduction de la jauge était envisagée ?

Paul DE KEERLE : Alors aujourd'hui, la réduction de la jauge n'est pas envisagée, on a des estimations sur les coûts, qui sont toujours aujourd'hui en cohérence, de l'ordre de 600 millions. On fait beaucoup d'études, on n'étudie pas tous les cas de figure, et donc aujourd'hui le cas de figure de dire que le stade ne va pas coûter 600 millions mais 700 millions n'est pas étudié. On est aujourd'hui dans un dialogue compétitif avec des constructeurs. On l'a fait d'abord par une première étude préalable il y a un an et demi, ensuite avec des architectes. On n'a aucune inquiétude à ce que le coût, qui sera négocié et qui sera contractualisé avec le constructeur, puisse dépasser les 600 millions d'euros et à partir du moment où ce coût sera contractualisé, ce sera le constructeur qui portera le risque de la construction. Donc, là, de nouveau, il n'y aura pas de risque pour la fédération de dérapage du coût en cours de construction.

Danielle DESGUEES : D'accord, donc cette éventualité, on ne l'envisage pas.

Question suivante, c'est donc la question des emprunts, du remboursement des emprunts et donc l'éventuelle implication que cela peut avoir sur l'aide aux clubs amateurs.

Paul DE KEERLE : Alors le montage juridique aujourd'hui qui est étudié, c'est que la fédération ait une filiale, cette filiale dans laquelle la fédération sera majoritaire, si possible détiendra la totalité du capital, mais j'ai bien dit majoritaire, cette filiale portera la construction du stade, c'est elle qui portera les emprunts et donc votre question de sanctuariser le remboursement de l'emprunt, eh bien il sera fait au travers de cette filiale.

Pierre CAMOU, Président de la Fédération française de rugby : Je peux continuer ? Ce que je voudrais dire sur cette question, il y a deux choses. Un, le business modèle que nous avons construit a été fait en gardant toujours le résultat des matchs, tels que nous les avons, c'est-à-dire 10 millions d'euros, validé par McKinsey. Si je veux parler de sanctuarisation, nous prélevons actuellement, la communauté du rugby, 22 millions par an, nous sommes la seule fédération à s'occuper de nos grands blessés et avoir une assurance très particulière. Ces 22 millions par an ne rentrent pas dans le budget général, ils sont sanctuarisés parce qu'ils appartiennent aux clubs. Nous avons déjà l'habitude de sanctuariser totalement les choses et de bien isoler ce qui touche la gestion courante de la vie de tous les jours et ce qui touche de l'important, d'assurance ou autres.

Danielle DESGUEES : Ce sera bien le cas donc des clubs amateurs.

Pierre CAMOU : Ce sont des clubs pas amateurs, c'est la vie de la Fédération française de rugby dans laquelle se trouvent aussi les 23 millions que nous versons à la Ligue Nationale de Rugby, c'est l'ensemble du rugby français.

Danielle DESGUEES : Merci Président. Et donc la dernière question, êtes-vous juridiquement en situation de contraindre les demi-finales du top 14, dans le cas où il y aurait un petit rapport de force...

Pierre CAMOU : Je crois que les rapports entre une fédération et une ligue sont régis par la loi, et nous venons de renouveler la convention. Alors, si nous rentrons dans des rapports de

force, le mot juridique me paraît exagéré et je crois que les clubs professionnels, ils le montrent actuellement plus que jamais, sont aussi très attentifs aux rapports financiers. Ils sont très attentifs et les demi-finales, dont on parle, sont déjà fixées bien en amont avant d'en connaître les acteurs, les prochaines seront à Lille, ce qui me paraît un peu plus loin que Paris pour les clubs du sud-ouest, l'an dernier elles étaient à Nantes, tout ça parce qu'il faut chercher des jauges de grandes capacités, que l'intérêt des uns et des autres est important et que les supporters ne sont pas simplement ceux des clubs, c'est le monde du rugby, quel qu'il soit, qu'il se trouve en région parisienne, la région parisienne n'est pas très loin de la Bretagne et d'ailleurs qui viennent voir des équipes qu'ils n'ont pas l'occasion de voir et peut-être que des gens du sud, du sud-ouest ou de Catalogne ou peut-être du Racing ou du Stade Français voient plus souvent, mais c'est un événement qui touche la France. Les prochaines sont à Lille.

Danielle DESGUEES : Très bien, donc vous dites on n'est pas obligé d'aller jusqu'au juridique puisque de fait on trouvera...

Alors est-ce que dans la salle il y a des questions sur ce thème particulier ? Peut-on mettre le slide sur le thème particulier ?

Non, pas de questions ? On va donc passer à la deuxième thématique, le financement.

LE FINANCEMENT DE L'ÉQUIPEMENT LUI-MÊME (CONSTRUCTION ET FONCTIONNEMENT)

Jean-Louis LAURE, membre de la CPDP : La question du financement, cette question économique a été une question traitée de façon transversale pendant tout le débat. On vient de voir d'ailleurs qu'on a déjà abordé ce sujet, on l'abordera à nouveau tout à l'heure sur la question des transports, de l'insertion économique et sociale. L'atelier préparatoire avait bien identifié cette question, elle est importante et bien qu'elle soit une question relativement technique, elle a beaucoup intéressé, il y a eu beaucoup de questions, y compris sur Internet et sur les réseaux sociaux.

Les deux grandes thématiques qu'on peut identifier sont celle de la faisabilité et celle de l'utilité. La faisabilité questionne la capacité financière, on se pose la question de savoir si les opérateurs vont avoir les moyens de ce projet ambitieux et l'utilité interroge l'opportunité économique et sociale, c'est-à-dire est-ce qu'il est pertinent ici et maintenant de faire ce grand projet ? C'est-à-dire qu'on peut très bien avoir ou ne pas avoir les moyens et si on trouve les moyens, est-ce que c'est pour faire ce projet qu'il faut investir ?

Nous avons organisé une réunion thématique qui s'est tenue au mois de décembre à Massy, le 19 décembre, sur l'économie du Grand Stade et les engagements publics. On avait ouvert trois questions autour de ce thème, combien ça coûte ? Qui paie quoi ? Quel est le modèle économique, quel est le business plan dont on a beaucoup parlé ? Et puis il y avait deux autres sujets apparentés que sont les retombées économiques et fiscales pour les territoires avec des questions sur, comme l'a dit le président tout à l'heure, l'inquiétude

éventuellement sur les risques pour les finances locales et les impacts sur l'organisation du rugby en France et la pratique sportive.

Alors quelques sujets, je vais essayer de ne pas être redondant avec ce qu'a dit le Président tout à l'heure, parce qu'il a brossé déjà un paysage assez large, mais je reprends un certain nombre de questions qui sont venues, si on peut dire, sur le tapis. D'abord le coût du projet, le coût intrinsèque du projet mais aussi le coût global. Certains intervenants ont considéré qu'il ne fallait pas parler d'un projet strictement privé, qui est le discours de la maîtrise d'ouvrage, mais d'un projet qui faisait intervenir des financements publics importants. Et donc, on a pu lire ou entendre que c'était un projet non pas à 600 millions d'euros mais un projet à 1 ou 1,2 milliard. Là-dessus d'ailleurs on a besoin de creuser, on a entendu parler aussi du prix d'une rame à 20 millions d'euros etc. Ces chiffres sont des chiffres qui sont lancés un petit peu en l'air, mais qui demandent à être vérifiés, celui de 600 millions est un chiffre qu'on peut considérer comme étant étudié de façon fine par la maîtrise d'ouvrage.

La deuxième question liée au prix de l'équipement, au prix du stade c'est celui - on vient d'en parler un petit peu - de la date de valeur en quelque sorte, que se passerait-il s'il y avait des dérives, notamment bien sûr le risque d'inflation ? Aujourd'hui, elle n'est pas très importante, mais d'autres éléments qui pourraient venir impacter comme le taux de remplissage, le prix des places, le nombre d'événements, la concordance de livraison des équipements qui pourraient venir affecter le fonctionnement.

Je l'ai évoqué tout à l'heure, dans le prix global, on pourrait parler aussi de prix consolidés, c'est-à-dire que la relation de partenariat, et l'équipe est vraiment là, à la table, entre la Fédération française de rugby et les collectivités locales qui sont ce soir représentées, est une relation qui crée des liens, des liens de convention et des liens de portage financier. Ce principal lien financier est celui de la garantie qui serait accordée par le département de l'Essonne. Ce sujet a été également abordé, certains critiquent le principe de cette garantie, le Président du Conseil général a plusieurs fois eu l'occasion d'expliquer le sens de cet acte et de cette délibération qui serait prise. Certains acceptent le principe de la garantie, mais évoquent les risques que cette garantie pourrait faire peser sur les finances locales.

Concernant l'utilité sociale du projet, on oppose quelquefois ce grand projet ambitieux, ce grand équipement ambitieux avec les besoins du quotidien, la maîtrise d'ouvrage a eu l'occasion de répondre à ce sujet, notamment au travers des questions de transports, qu'on évoquera tout à l'heure.

Sur les enjeux sociétaux, la marchandisation du sport, le fait qu'on aille vers une société du spectacle a été également évoqué. La localisation en Île-de-France vs la décentralisation, on en a parlé tout de suite, est considérée comme étant liée simplement à des raisons de rentabilité commerciale, aussi à des raisons d'accessibilité mais beaucoup à des raisons de rentabilité commerciale.

Les conséquences sur le Stade de France, la gestion du Stade de France est venue souvent dans les discussions, dans la conversation et il a été apporté également des éléments de réponse par la maîtrise d'ouvrage, vous pourrez y revenir si vous le souhaitez tout à l'heure.

Puis dernier point, je ne parle pas de l'économie locale puisque cela fera partie de la quatrième intervention, la gestion et la valorisation du foncier ont souvent été évoquées avec des questions concernant les conditions de portage, d'acquisition, de rétrocession, à qui ? Dans quelles conditions ? La réponse du prix coûtant, qui a été souvent évoquée par la maîtrise d'ouvrage, ne semble pas complètement compréhensible. Pourquoi disent certains interlocuteurs, recéderait-on les terrains au prix coûtant alors que la collectivité est en charge de leur aménagement ?

Voilà un petit panorama des questions qui ont pu se poser sur ce thème du financement du projet, des aspects économiques, des aspects fiscaux et des inquiétudes qui ont pu naître. Encore une fois, de nombreuses réponses ont été apportées pendant le débat, sur Internet, pendant les réunions publiques mais quelques questions méritent peut-être approfondissements, précisions, justifications, argumentation. Je vais y venir rapidement si vous pouvez me passer la diapositive.

Par exemple, pouvez-vous détailler les coûts et les modalités d'évaluation pour le toit ouvrant et la pelouse rétractable ? On voit dans le dossier du Maître d'ouvrage, dans la distribution des coûts, que ce sont deux postes de dépenses qui sont faits de façon un petit peu globale. C'est vrai que vous avez travaillé je crois, vous nous l'avez expliqué, beaucoup par analogie, en regardant ce qui se fait ailleurs dans d'autres pays, d'autres équipements sportifs et c'est vrai que dans ces deux techniques, il y a peu de comparaisons encore, donc ce sont des points d'interrogations qu'il pourrait être intéressant de développer.

Le chauffage du stade en hiver, vous avez je crois répondu en partie, il y a des études qui sont faites, est-ce qu'on peut un peu approfondir également cet aspect ?

Vous avez lancé, le Président en a parlé tout à l'heure, cette première émission de debentures, qui est en cours, qui va s'achever, je ne sais pas si la date était choisie, le 21 février, jour de la fin également du débat public si je ne me trompe pas, est-ce que aujourd'hui vous avez des indications à nous donner sur le succès de cette opération ? Et bien entendu, pour vous et pour tout le monde ce sont des indications qui sont très importantes pour l'avenir, pour le financement.

Concernant l'apport, l'intégration ou l'arrivée d'un acteur extérieur dans la société de projet, est-ce que vous récusez l'idée d'avoir recours à des apports en capital ? Avez-vous fait des démarches en ce sens ? Et comment les choses se construisent actuellement ?

On passe à la diapo suivante, concernant le naming, je pense que tout le monde sait ce qu'est le naming, on ne va pas le développer mais vous pourrez le faire si vous voulez, quelle est la nature de ce naming, de ce projet, pour quel montant, est-ce qu'aujourd'hui on peut en savoir un petit peu plus ? Est-ce qu'il y a des noms de partenaires que vous souhaitez ? Ou une typologie de partenaires que vous souhaiteriez ? Et au contraire d'autres que vous ne souhaitez pas avoir comme partenaires ?

Est-ce que vous pouvez rappeler également le coût et les modalités de financement de l'emprise, je viens d'évoquer la question du foncier et les conditions de cette valorisation et

enfin, c'est une question qui était posée, je l'ai évoquée, pourquoi la FFR ne contribuerait-elle pas au financement des accès au stade par exemple ou d'autres équipements autour du stade puisqu'elle en bénéficiera ?

Voilà un panel de questions qui ont été abordées, c'est un panel, il n'y a peut-être pas tout, d'autres questions peuvent rester en suspens. Vous avez maintenant messieurs de la maîtrise d'ouvrage la parole pour apporter des précisions. Je crois que cela concerne autant les collectivités que la fédération.

Pierre CAMOU : Si je peux me permettre, je vais répondre à la question 3 d'abord, Monsieur le président l'avait abordée, c'est-à-dire les débentures. Je crois que nous avons indiqué, ça a été voté à Hyères, la possibilité d'emprunter pour financer le rugby français. J'avais le choix entre lancer quelque chose à hauteur de 5 millions d'euros ou les emprunter à une banque. Nous investissons dans les deux dernières années 13 millions d'euros, nous en avons déjà fait sur fonds propres et nous souhaitons, et ça me faisait l'occasion de tester sur l'éventualité de lancer un programme général quand le débat public est fermé. Donc j'avais le choix de faire un emprunt à un taux, ou de tester un nouveau modèle de financement, à ce jour il y a eu 15 000 visites, je ne peux pas savoir puisque ça va dans la banque, il y a 8 800 demandes, qu'est-ce qu'il sera à l'arrivée ? Je n'en sais strictement rien, et le 21, c'est parce que dans la discussion générale, c'est une date qu'on nous a mise et qui n'a aucun lien, ce pouvait être une concomitance.

Jean-Louis LAURE : Est-ce que ces chiffres que vous nous citez correspondent à vos attentes ou...

Pierre CAMOU : Oh non, non, moi je n'ai aucune attente.

Jean-Louis LAURE : Vous n'avez pas d'attente !

Pierre CAMOU : Je n'ai aucune attente particulière, c'est le projet qui éventuellement dans le moyen long terme, quand on aura la possibilité de donner un Go, mais il faut d'abord avancer dans la possibilité d'un Go et c'est un système de financement qui n'est pas prélevé en permanence sur nos fonds propres puisque comme dans les questions précédentes, nous avons une communauté humaine à aider et on ne va pas prélever toujours sur nos fonds propres ni emprunter.

Paul DE KEERLE : Sur les statistiques de trafic, il y a peut-être des gens dans cette salle, des étudiants qui trouvent ça intéressant, qui ont été sur le site, donc qui sont comptés comme visiteurs uniques, qui ne sont pas nécessairement intéressés pour souscrire eux-mêmes, donc il faut savoir raison garder, la seule chose qu'on sait, c'est qu'il y a du trafic, des gens sont intéressés. Après, le processus est compliqué parce que la banque qui reçoit les dossiers derrière doit vérifier l'origine des fonds, il y a des processus de contrôle MIFID, KYC. Je ne suis pas spécialiste et grosso modo c'est de savoir est-ce que la personne a la capacité d'investir etc. etc., ce sont les nouvelles réglementations européennes.

Ceci dit, je vais revenir à la première question sur le coût du toit rétractable et de la pelouse rétractable. Dans le DMO, il y a un coût pour le toit rétractable qui est de 40 millions d'euros et un coût pour la pelouse rétractable qui est de 30 millions d'euros. Alors, vous allez me dire est-ce qu'on a fait ça par ratio ? Non, on a interrogé les fabricants ; donc c'est un fabricant qui nous a donné son coût de fourniture de la technologie sachant qu'un toit rétractable, ce n'est pas que la partie mobile, ça va avoir des impacts, comme ça pèse très lourd, le fabricant a dit quelles étaient ses contraintes en termes de poids et bien sûr les ingénieurs qui faisaient partie du groupement ont travaillé là-dessus, derrière ont impacté en termes de structure ce que ça allait faire en coût supplémentaire. C'est pour ça qu'on arrive à ces coûts de 40 millions et 30 millions ; donc d'un côté il y a un coût fourni par un fournisseur qui a déjà installé ces technologies et puis derrière il y a l'impact de l'installation de cette technologie sur la structure même du stade, qui fait un coût complémentaire ; c'est comme ça qu'on est arrivé à ces deux coûts.

La deuxième question concerne le chauffage en hiver. Dans un stade, c'est une petite ville, il y a plusieurs zones donc il y a d'abord des zones fermées, j'ai envie de dire fermées ce sont les couloirs, les bureaux, les salons, un certain nombre de choses, toutes ces zones-là sont climatisées et chauffées, de base. Ensuite, il y a la partie gradins, c'est là où il y a le public de manière générale. Les gradins ont des systèmes aérés et ventilés, avec bien sûr une ventilation naturelle, on ne peut pas bien sûr s'il fait -20° à l'extérieur faire en sorte que dans les gradins il fasse plus 20°, c'est bien évident, mais lorsque l'air va circuler au travers de tout un système il ne va pas arriver dans le gradin à -20°, il aura changé de température entre temps mais le différentiel n'est pas aussi important.

Ensuite on a la scène, où se produit l'artiste. Alors certains artistes ont des exigences de température donc là-dessus on travaille avec les architectes, avec des ingénieurs sur des solutions de chauffage par radiant, je vais rentrer dans la partie un peu plus technique. Le stade, on a imaginé que sur la structure porteuse du toit, on pourrait attacher un gril qui pourrait coulisser de la moitié du stade vers la zone d'en-but, ce gril permettrait d'accrocher toute la partie dont les gens qui font du spectacle ont besoin, des lampes, des baffles etc. et on pourrait aussi accrocher un système de chauffage par radiant. Il faut qu'on mesure derrière et qu'on optimise le coût énergétique de ce type de solution par rapport au chauffage de la scène. Je voudrais juste préciser qu'il y a des stades en Allemagne, des stades en Suède qui sont des stades de 40-50 000 personnes où il y a des Pulsairs en hiver et donc c'est possible d'avoir des concerts en hiver. Mais le plus important est d'avoir un toit fermé parce qu'en effet, si on est en hiver et qu'il pleut ou qu'il neige, là, ce n'est pas possible.

La question suivante, c'étaient les débentures j'ai déjà répondu.

Jean-Louis LAURE : L'entrée au capital.

Paul DE KEERLE : Alors le capital, la Fédération souhaite être indépendante dans la gestion de cet équipement sportif. Qui dit indépendance dit majorité. Alors une majorité ça se fait à 51 % lorsqu'on est dans un système de vote simple. Si d'autres partenaires souhaitaient ou pouvaient venir dans le tour de table, la Fédération regarderait les propositions qui seraient

faites. Alors, il y a d'abord les partenaires ou les autres acteurs du monde sportif, qui ont déjà les mêmes intérêts que la Fédération en termes d'événements à organiser dans le stade, donc là ce serait plus facile. Après, un partenaire qui serait plus financier, ce serait un peu plus compliqué mais là, de nouveau, la Fédération veut garder la majorité pour ne pas avoir de conflits d'utilisation du stade. La Fédération peut très bien choisir d'organiser des finales fédérales du monde amateur qui ne sont pas d'une rentabilité financière importante mais qui sont d'une rentabilité très forte en termes de communication et de développement du sport. C'est pour ça qu'on ne fait pas une recherche systématique du bénéfice, nous, on recherche systématiquement à développer notre sport, donc on va le développer soit par des ressources financières soit par des actions de communication et de promotion.

Le naming, alors vous voudriez savoir quelle est la valeur du naming dans notre business plan. Alors c'est un peu embêtant parce que ça fait partie du secret des affaires, donc on ne va pas donner un chiffre, on ne sait jamais, si quelqu'un voulait proposer un montant plus important qu'il n'avait été prévu.

Vous avez complété votre question en demandant s'il pouvait y avoir des noms de partenaires qu'on exclut totalement. On n'a pas encore réfléchi à ce niveau-là, mais il est clair qu'on ne peut pas associer le développement du rugby à des gens qui ne porteraient pas les mêmes valeurs que nous. Aujourd'hui, on a des partenaires, on estime que les partenaires que nous avons portent les mêmes valeurs que nous donc je voudrais juste les reciter : on a la Société Générale, la GMF, Orange, BMW et Adidas, ce sont nos cinq partenaires majeurs. La Fédération aujourd'hui considère qu'ils portent ses valeurs et que ce sont de bons partenaires, notamment les deux premiers qui sont des partenaires très anciens parce qu'ils étaient là avant que j'arrive, il y a plus de 20 ans, 30 ans de partenariat.

Jean-Louis LAURE : Quelles seraient les contreparties que pourraient obtenir les sponsors ?

Paul DE KEERLE : Sur un naming, notre ambition n'est pas d'avoir quelqu'un qui vient mettre juste un nom sur une boîte, ce n'est pas ça, on veut quelqu'un qui puisse utiliser et qui puisse s'identifier au stade toute l'année. Donc, en effet, on a une réflexion où on pourrait avoir des salons qui soient complètement privatisés dans le stade, que le partenaire pourrait utiliser toute l'année pour faire de la formation s'il en a besoin, pour faire des opérations de communication. On va donner un exemple simple, BMW pourrait avoir un show-room avec des simulateurs de voitures où il pourrait inviter ses meilleurs clients pour tester la dernière BMW sur le circuit de Spa Francorchamps par exemple.

Sur les coûts et modalités de financement de l'emprise, là, on a toujours parlé de prix coûtant mais je vais laisser la main à Stéphane Raffalli.

Jean-Louis LAURE : Juste avant de vous donner la parole, Monsieur Raffalli, est-ce que sur ce premier jeu de réponses, il y a des réactions ou des demandes de précisions ?

Monsieur, on va vous apporter un micro, on vous connaît mais comme d'habitude vous vous présentez.

Jacques PICARD, Conseiller régional d'Île-de-France : Je vais intervenir sur ces questions-là, peut-être en faisant un petit peu d'idéologie, si vous le permettez, autour des valeurs, c'est vous qui employez le mot « valeur », alors j'ai plusieurs choses à dire, d'une part sur le naming, il faut qu'on m'explique pourquoi le stade de Lille n'a pas réussi, n'a pas débouché. Ça c'est une première chose. Il me semble qu'il y a un pari qui est relativement risqué.

La deuxième, je vois bien le naming sur le stade, le meeting d'athlétisme de Saint-Denis. Le meeting s'appelle maintenant le meeting Areva, je ne sais pas quelles sont les valeurs d'Areva par rapport à l'athlétisme. Il y aurait des choses à dire sur l'entreprise Areva et ça pose une question plus générale, qui est une question de société, si vous ne voulez pas que ce soit une question politique. Aujourd'hui, il est de bon ton de ne pas critiquer les entreprises, de ne pas étudier leur fonctions sociales. Moi je ne sais pas au nom de quoi, dans notre société, des stades devraient se substituer au nom du territoire, au nom du financement et je voudrais qu'on me dise. Ensuite, je n'ai rien contre la Société Générale, je crois bien que c'est elle qui m'a donné mon prêt pour ma maison, voilà, comme beaucoup d'autres, d'autres banques, c'est quoi les valeurs du rugby qui tombent en phase, en harmonie avec les valeurs d'une banque qui a produit Kerviel et d'autres choses ? Excusez-moi d'être assez brutal sur ces questionnements-là mais pour le coup, je pose la question, parce que le naming peut très bien se substituer totalement à l'identité du territoire. Or, tous les gens qui sont ici ont dit que le projet était la rencontre entre le projet d'une fédération et un territoire. Moi, je ne vois pas au nom de quoi, je ne vois pas dans mon territoire pourquoi cela devrait s'appeler le stade Areva ou le stade Orange Société Générale. Il y a quelque chose qui me choque très profondément aujourd'hui dans le rôle que nous faisons tenir aux grandes entreprises dans ce type de projet. Je pense que ça nécessitait de le dire me semble-t-il.

Alors la place du naming dans le business plan, je veux bien que ce soit un secret industriel, mais où ça a vraiment marché en France cette affaire-là ? La question mérite des réponses plus précises me semble-t-il.

Jean-Louis LAURE : Merci Monsieur. Est-ce que sur cette série de réponses il y a d'autres réactions ? Monsieur, on vous apporte un micro.

Jacques CADELEC, Palaiseau : Ma question est très simple, moi je suis un citoyen de base et je ne comprends pas le terme « débentures », c'est de l'anglais, c'est du toulousain je ne sais pas, si vous pouvez me le traduire, ça m'arrangerait.

Jean-Louis LAURE : Ça va être fait tout de suite Monsieur. Autre question ? Non. Alors je vous propose sur ces deux sujets, naming et débentures, qu'on vous réponde puis ensuite Monsieur Raffalli, vous aurez la parole.

Pierre CAMOU : Il y a des débats qui sont toujours un plaisir. Je crois que, si je peux me permettre, la définition du mot naming que vous utilisez est très restrictive. Vous utilisez le mot naming sur un nom donné à une enceinte. La question, et la question que nous nous posons, ce n'est pas obligatoirement celle-là, c'est la sectorisation d'une enceinte et je crois que Monsieur de Keerle vous a répondu, sur tel salon, telle entrée, telle chose qui a le nom

d'une société, d'une entreprise, ce n'est pas obligatoirement l'enceinte générale telle que vous l'entendez. Si vous allez et c'est fréquent, vous allez au Staples Center, vous allez à lotto Arena, vous allez à New York, vous rentrez à l'entrée Untel, au lieu que ce soit l'Ouest, c'est l'Est, ce n'est pas le stade. C'est une autre approche, il y a cette approche typiquement française que vous indiquez où certains essaient de vendre une enceinte qu'elle s'appelle Mauroy ou autre chose, mais ce n'est pas obligatoirement le chemin et qui n'est peut-être pas non plus financièrement le plus intéressant, donc c'est pour ça que je veux dire qu'il n'y ait pas de confusion sur ce que peut être la définition d'un naming, ce n'est pas absolument obligatoirement le nom d'un stade ou d'une enceinte ou de quoi que ce soit, ce n'est pas obligatoirement cela, peut-être que Monsieur de Keerle précisera, (mon anglais à cette heure-ci est toujours compliqué), vous expliquera le mot débentures, et je laisse Monsieur De Keerle répondre à l'ensemble.

Paul DE KEERLE : Alors, je voudrais préciser sur le naming qu'il y a des expériences en France qui ont bien marché, puisqu'on a le Matmut, c'est un stade qui a été fait par GL Events à Lyon, on a une Aréna à Rouen qui s'appelle la Kinder Arena, on a un autre stade, dont j'oublie toujours le nom, qui est une Aréna à Montpellier, vous avez le MMA Aréna, qui n'a pas très bien marché, parce qu'il y avait un aléa sportif et le dernier c'est l'Allianz Riviera. Je reviens sur le MMA, il y avait un risque, un aléa sportif, que l'on n'aura pas sur le stade de la Fédération française de rugby.

Je vais me permettre de répondre sur les valeurs, soit ! mais ça veut dire à ce moment-là qu'il n'y aurait pas de partenaires non plus pour l'équipe de France. Cela veut dire que vous refusez aussi que l'équipe de France ait des partenaires sur son maillot lorsqu'elle joue, sur ses maillots d'entraînement. C'est le même principe. Mais, à ce moment-là, comment fait-on pour développer le rugby en France si l'on n'a pas ces ressources ? On fait comment ? Si l'on se coupe de nos ressources, à ce moment-là, on ne peut plus.

Jean-Louis LAURE : C'est le maître d'ouvrage qui pose les questions ! Allez-y.

Paul DE KEERLE : Le mot debenture, les Anglais l'ont pris du latin, qu'il nous renvoie. Aujourd'hui, c'est un terme courant en Grande-Bretagne. Si vous regardez sur Wikipédia « debenture », vous verrez que c'est un titre qui a permis de financer les grandes enceintes sportives que sont Wimbledon, Cardiff, le Millenium, Twickenham, etc. Cela veut dire aussi « emprunt obligataire ». Donc, c'est la traduction en français de « emprunt obligataire », cela vient de « debere » devoir, devoir à quelqu'un, c'est une dette.

Jean-Louis LAURE : C'est compréhensible, Monsieur ?

(commentaires dans la salle hors micro)

Parce que c'est un petit peu différent, je pense.

Paul DE KEERLE : C'est le nom d'une marque, on a préféré prendre un nom connu déjà dans le monde du financement des stades. Si l'on dit « emprunt obligataire », cela fait très produit financier, et ce n'est pas un produit financier. On ne veut pas que les gens se disent que c'est

un produit financier avec une rentabilité. C'est un produit commercial où l'on permet à des gens d'accéder à une enceinte, à un sport, une équipe pendant longtemps.

Jean-Louis LAURE : Donc, il y a une petite nuance.

Deuxième série de questions qui s'adressent plutôt aux collectivités locales, Monsieur Raffalli, on peut dire que vous êtes le porte-parole de l'ensemble des collectivités. Je crois qu'on a parlé de : pourquoi la Fédération ne participe-t-elle pas aux équipements d'accompagnement ? La fiscalité et le foncier, la valorisation du foncier.

Stéphane RAFFALLI : Sur le foncier, qui est la première question, très clairement, les terrains d'assiette du projet sont composés de deux parcelles, la parcelle dite hippodrome qui était une propriété de France Galop. Nous sommes rentrés en négociation avec France Galop avant d'avoir été choisi par la Fédération française de rugby. Le choix du territoire était de se rendre propriétaire de cet espace, qui est un espace à grande valeur ajoutée pour notre territoire, qui est en entrée d'agglomération d'Évry Centre Essonne, en lisière d'autoroute et de Francilienne.

Après de longs pourparlers car France Galop était très attaché son patrimoine, le Conseil d'administration de France Galop a toujours refusé de céder ses terrains sans connaître le projet qui allait y être développé. Lorsque nous sommes rentrés en compétition pour convaincre la Fédération française de rugby d'installer leur stade chez nous, alors France Galop a donné son accord. Le terrain a été acheté sur la base du prix des Domaines, c'est-à-dire à 13,5 millions d'euros pour les 80 ha de l'hippodrome, ce qui correspond à peu près à 17 euros du mètre carré.

L'accord qui a été scellé avec la Fédération française de rugby, je rappelle que cet accord a été scellé après une mise en compétition territoriale de dix villes, dix territoires franciliens, prévoit effectivement la cession de 18 ha au prix coûtant, permettant d'installer le stade – donc, le territoire ne fera pas de plus-value en vendant ses terrains à la Fédération qui est son partenaire – plus 12 autres hectares dans le périmètre de projet, dont il s'agira de définir le prix et qui sera lui-même compris dans une ZAC, qui est un outil très habituel pour des projets d'aménagement. 18 ha à 17 euros, je n'ai plus les chiffres en tête, mais on doit être aux alentours de 3 millions d'euros, qui servent d'assiette à la construction du stade, strictement.

Jean-Louis LAURE : Ceux qui vous disent...

Stéphane RAFFALLI : Ce qu'on peut ajouter, et d'ailleurs on n'en a pas parlé pendant le débat public, je pense que c'est très important – et c'est important de le dire avant de conclure – tous les actes de ce projet (article 16 du protocole d'accord signé avec la Fédération française de rugby) seront visés par une autorité morale dépendant d'un corps d'État, cela peut être la Cour des Comptes – on n'a pas encore décidé qui composera ce « comité des sages » nous permettant d'avoir une sécurité juridique réglementaire, pour que les choses soient parfaitement légales. Il y a sans doute plein d'embuches dans ce type de

dossier. A chaque fois qu'on sera amené à produire un acte majeur pour le dossier, nous saisissons cette commission pour être sûrs que les choses sont dans les clous.

Jean-Louis LAURE : Quand même, je reprends la question qui a été posée à différentes reprises. Certains disent : « pourquoi la Fédération qui va bénéficier en fait d'un terrain à un prix tout à fait avantageux de 17 euros (c'est ce que j'ai entendu) ne paierait pas un peu plus cher, au fond pour participer à l'aménagement, comme dans une zone d'aménagement, comme dans une ZAC ? ».

Stéphane RAFFALLI : Ceux qu'on va faire participer, ce sont ceux qui vont développer des projets strictement commerciaux. Là, on est face à une association qui gère un service public, il nous paraît de bonne politique, d'autant que vous le rappeliez dans votre propos liminaire, nous sommes nous-mêmes garants du risque engagé par la Fédération. Donc, il nous paraît tout à fait cohérent de ne pas spéculer en fait avec notre partenaire. Mais, on trouvera des recettes par la cession des autres charges foncières, de la centaine d'hectares qui restent à valoriser.

Jean-Louis LAURE : Autre question qui vous concerne, Monsieur le Maire, particulièrement, car elle a été posée par de nombreux Rissois : « est-ce que ce grand projet aura un impact sur la fiscalité locale ? ». Certains pensent que cela peut être un impact tout à fait favorable, d'autres au contraire sont inquiets. Qu'est-ce que vous leur répondez ?

Stéphane RAFFALLI : C'est la question que vous posiez, mais Jérôme Guedj et Francis Chouat pourront aussi répondre, il y a l'appréciation du risque sur la garantie d'emprunt. Nous pensons très clairement que ce projet, qui est fabriqué localement par une Fédération, par un territoire, est un projet d'intérêt national sur lequel il n'y a pas de risque. Pourquoi ? Parce qu'on est en train de construire l'adresse du XV de France, c'est un sport qui est en plein développement, qui n'est pas encore olympique et qui va le devenir. Donc, il y a des marges de développement considérables qui garantissent en fait une rentabilité de l'outil. Et c'est l'adresse de l'équipe nationale.

Il ne s'agit pas, et d'ailleurs tout à l'heure l'analogie me paraît une idée courte, l'analogie faite avec des stades en province n'est pas intellectuellement satisfaisante, puisque ce sont des stades qui ont été construits pour des clubs qui sont soumis à l'aléa sportif d'une compétition, d'une ligue, d'un championnat. On n'a pas cet aléa, et on l'a rappelé à de nombreuses reprises dans le cadre du débat public. Il s'agit d'une compétition fermée qui garantit en fait que les stades sont remplis par le XV de France. Donc, l'appréciation du risque par les collectivités est celle-ci : nous pensons qu'en réalité, c'est une « bonne affaire » que de participer à ce projet. Après sur les retombées fiscales, pour le territoire, elles ont été évaluées par nos cabinets d'études qui, je crois, ont fait des études assez sérieuses au regard de ce qui a été connu dans la phase de compétition territoriale du projet. Pendant la phase de développement, on est à peu près à 4 millions - 4,5 millions de retombées fiscales consolidées pour l'ensemble des collectivités concernées, et à terme 13,5 millions. Moi, je vais vous dire, comme maire de Ris-Orangis, ça garantit pour les caisses de la commune pratiquement 5 millions d'euros par an de recettes fiscales nouvelles. 5 millions d'euros par an : c'est le double de la capacité d'autofinancement pour ma commune. Ce qui

veut dire que pour Ris-Orangis, on pourrait même penser à baisser les impôts à terme si le projet réussit comme nous le pensons.

Jean-Louis LAURE : Certains participants posent cette question. Est-ce que sur cette deuxième série de réponses et de prise de parole, la salle veut réagir, demander une précision, donner un avis ? Monsieur au fond à gauche, s'il vous plait. Vous vous présentez également.

Laurent STILLEN, Ris-Orangis : Bonsoir, vous m'entendez là ? Je m'appelle Laurent Stillen, je suis un opposant au maire pour les prochaines municipales, pour le Rassemblement Bleu Marine, mais ce n'est pas ça qui m'amène ici.

Jean-Louis LAURE : Nous ne sommes pas, Monsieur, en campagne municipale.

Laurent STILLEN : Eh bien, je pense que ça va quand même être au cœur de la campagne, chez nous.

Jean-Louis LAURE : ça se passe dans d'autres instances.

Laurent STILLEN : Tout à fait. Le maire vient de parler de 5 millions de revenus par an, il faudrait vérifier sur la dernière intervention publique qui a eu lieu à Évry, il me semble qu'il a parlé de 2 millions. Donc, si c'est le cas, il y a quand même eu un gonflement des chiffres et il faudrait se demander pourquoi ?

D'autre part, la Fédération, pour ce qui est de la viabilité du projet, garantit – on a du mal à suivre – sur le site, c'est marqué 5 à 6 matchs par an, sur la gazette de Ris-Orangis on entend 8. Des économistes disent qu'il faudrait que le stade soit rempli au minimum 17 à 18 fois annuellement, donc le reste serait comblé par des manifestations de type culturel, ça me paraît quand même très alambiqué. Nous sommes sur un site, nous sommes sur une région où il y a déjà une offre présente avec le Stade de France, stade qui est tant d'années après toujours déficitaire, je me demande comment vous allez réussir à le rendre viable avec deux offres sur une telle surface.

Jean-Louis LAURE : Merci Monsieur. C'est tout ? Après, je passerai la parole à Anne-Marie Charvet, on va vous écouter bien sûr répondre. Je vous en prie.

Pierre CAMOU : Je laisserai répondre sur la première partie, mais sur la deuxième partie, sur le nombre d'événements, je crois que tout est indiqué dans le dossier dans la maîtrise d'ouvrage que nous avons distribué depuis très longtemps. Le reste, sur le combat, au-delà du septième débat public où l'on a abordé ces sujets... après, je crois qu'on reviendra dans les questions : Stade de France/nouveau stade ou nouvelle enceinte, sur le nombre et le modèle économique nous l'avons abordé tout à l'heure, et le nombre d'événements sportifs : c'est ce que nous faisons actuellement et c'est tout dans la maîtrise d'ouvrage, dans le document tel qu'il est, à disposition de tous.

Jean-Louis LAURE : Monsieur le Maire, vous avez été interpellé.

Stéphane RAFFALLI : Oui, donc, je confirme, c'est bien 5 millions d'euros de recettes nouvelles à terme pour la Ville de Ris-Orangis, et notamment la taxe sur les spectacles qui est touchée par la commune d'implantation et pas par le Conseil général, ni par l'agglomération, c'est une recette importante. Les 2,5 millions auxquels je faisais référence, c'est notre capacité actuelle (ville de Ris-Orangis) d'autofinancement en vitesse de croisière. Quand on regarde les 10 derniers budgets primitifs votés par la Ville, on a à peu près cette capacité en fait d'épargne brute.

Jean-Louis LAURE : Merci, très bien, nous allons passer au thème suivant, présenté par Anne-Marie Charvet sur les transports.

LA QUESTION DES TRANSPORTS ET DES MODES D'ACCÈS AU STADE ET AU SITE

Anne-Marie CHARVET, membre de la CPDP : Ce fut un sujet largement débattu, de façon bien sûr transversale mais également il ressort – et cela a également été une surprise – que ce thème a été un centre d'intérêt exprimé par des élèves. A l'occasion des débats mobiles, notamment dans les lycées, ils en ont beaucoup parlé et cela a fait l'objet d'un certain nombre d'interpellations dont je vais vous faire part, notamment sur une question concernant les bus, mais on y reviendra tout à l'heure.

Les transports, cela a été quelque chose qui a été considéré à la fois comme la possibilité d'être un formidable levier de développement pour tout ce sud francilien, mais d'un autre côté un obstacle majeur, car au regard du sous-équipement, il faut bien le dire relatif mais réel, de ce sud francilien, les sommes et la nature des équipements à mettre en place étant tellement importantes, la crainte sous-jacente est que de levier cela risque de devenir un écueil. Je pense que c'était quelque chose qu'il fallait rappeler de façon liminaire.

Il y avait le dossier de la maîtrise d'ouvrage, dans lequel ce thème a été abordé. Au cours des différents débats, vous avez répondu à bon nombre de questions. Si l'on fait un peu la synthèse concernant les équipements d'infrastructure, il est évident que les interpellations relèvent d'une façon tout à fait là encore récurrente des inquiétudes fortes des citoyens. Les principales interpellations d'ailleurs ont porté sur des choses, telles que le tram-train Massy-Évry. Pourquoi le tram-train alors que les enquêtes ont eu lieu, la DUP a été prise, le projet est relativement avancé ? Tout simplement, car bon nombre d'interpellations portent sur une affirmation qui semble d'après eux erronée, à savoir que le tram-train pourrait transporter par heure 10 000 voyageurs. Certains disant que pour ce faire, et que ce soit réel, il conviendrait de réaliser une voie supplémentaire, notamment pour que ce soit possible. Donc, ce serait de nature à remettre en cause tout le projet qui lui est déjà bien avancé.

Autre élément également important, ce sont les aménagements des gares qui ont été annoncés, mais ces aménagements de gares, d'après les questions posées, n'ont pas forcément de réponses données par rapport à une réelle inter modalité.

Autre question également, très souvent posée : celle du RER et notamment de sa capacité à pouvoir accueillir l'acheminement de 82 000 personnes, même si ce n'est pas la totalité, puisqu'il n'y en a qu'une partie en transport en commun, mais d'avoir au moment que ce soit en semaine, les jours de match ou des activités qui se dérouleraient en semaine, en fin de journée, le dimanche, le week-end ; là manifestation, les coûts semblent exorbitants. Au-delà des coûts également, les emprises éventuellement foncières nécessaires pour accueillir un nouveau faisceau d'abord et également les rames, 20 rames supplémentaires seraient acquises. On fait la parenthèse sur l'erreur de frappe du coût de ces rames, ça a été largement évoqué et il y a été répondu, mais il faudrait aussi entreposer ces rames, cela veut dire, là encore, des disponibilités foncières qui, à ce jour, n'ont pas été identifiées. Et si elles sont identifiées : enquête publique, acquisition... donc une procédure relativement longue.

Également autre question qui a été très souvent posée, celle de l'accessibilité à cet équipement par l'autoroute A6, et également par la Francilienne. Chacun sait que les week-ends, les grands départs en vacances..., cette autoroute est largement saturée. Là encore, l'accessibilité au stade poserait les questions, d'après les internautes bien entendu et les intervenants. Idem également pour la Francilienne, s'il y a des aménagements à faire.

Autre sujet de préoccupation très souvent évoqué : les places de stationnement. Vous en avez prévu dans le projet de la maîtrise d'ouvrage, mais la ventilation et la localisation de ces parcs de stationnement ne semblent pas satisfaire les internautes, dans la mesure où ils considèrent que c'est trop éclaté, et que cela entraînera des transports à pied pour se rendre au stade, à l'équipement, trop longs. Il n'y a pas forcément de « navettes » ou tout au moins une complexité d'organisation des navettes sur un éclatement aussi important des parcs de stationnement, puisque le projet, apparemment, d'après les internautes, ne prévoit pas de parkings de dissuasion. Donc, là aussi, problème. Certains ont employé des termes de « ségrégation sociale » à propos des parcs de stationnement prévus pour les VIP qui eux sont prévus à proximité immédiate du stade.

Autre question également qui est posée, certains s'étonnent que soient aussi peu abordés les modes de transport doux, et notamment on ne parle pas beaucoup d'acheminements par cars, par des navettes dédiées, par des aménagements de surface.

Autre question qui a été très largement posée : les coûts de transport des infrastructures, infrastructures aussi bien primaires, c'est-à-dire les infrastructures lourdes : on parlait tout à l'heure du RER D, du RER C, des aménagements autoroutiers, et également le poids que cela risque de faire peser sur les finances pour tous les équipements plus tertiaires autour du stade, que vous avez d'ailleurs évalués (les routes) mais qui risquent d'alourdir, d'après les internautes encore, les finances de l'agglomération.

Certains d'ailleurs s'interrogent aussi et interpellent la FFR : pourquoi ne participeraient-ils pas, pour partie, au financement de ces équipements ?

Et enfin, j'en arrête là, mais pour donner l'essentiel des questions posées par les internautes, et c'est tout à fait récent, ce sont les derniers jours, cela n'a pas été vraiment évoqué lors des réunions publiques ou même dans les débats, mais ça vient de sortir en quelque sorte :

c'est l'impact environnemental, la pollution de l'air. Là, il y a beaucoup de questions des internautes sur le sujet.

C'était un peu le panel de toutes les questions qui ont été posées pendant le débat concernant les transports. On se rend bien compte que c'est vraiment au cœur du débat. Et puis, un certain nombre de questions sur lesquelles il n'y a pas eu véritablement d'après les internautes des réponses suffisantes et/ou satisfaisantes. On va les reposer, si vous voulez bien les mettre.

La première question qui revient : dans l'attente de la réalisation des infrastructures et dans l'hypothèse où le stade serait réalisé dans les quatre ans, même si l'on ne donne pas une date 2018-2019, peu importe, mais dans ce cas-là, le stade, l'équipement est construit par contre les infrastructures, notamment lourdes, ne seront pas réalisées. Donc, comment seront acheminés dans ce cas-là les 82 000 spectateurs plus grosso modo les 10 000 emplois annoncés sur le site, ou tout au moins les 1 500 emplois qui seront là, à peine le stade ouvert, nécessaires pour le fonctionnement du stade. Première question.

Deuxième question également qui revient : un souhait, une attente forte d'un calendrier prévisionnel des travaux et par type d'équipement. Certes, on sait que les études devront le dire, mais d'avoir une vision plus claire sur le sujet.

Troisième question : quel est le coût des travaux par type d'infrastructure RER, gare, etc. Tout à l'heure, on parlait justement de ces chiffres qui circulent : 500 millions, 300 millions, etc. C'est un petit peu la foire, mais c'est quand même important. Là, il y a une attente forte pour crédibiliser en quelque sorte le projet global en matière d'infrastructures qui est posée.

De même autre question qui est ressortie tout à l'heure, c'est la clé de répartition de ce financement et la participation des différents financeurs publics, les gros financeurs publics, notamment l'État et la Région. A ce propos, je voulais dire qu'il y a eu une délibération tout à fait récente du Conseil régional d'Ile-de-France avec l'État pour lancer des études pour un montant de 300 000 €, qui devraient justement permettre de répondre en partie aux questions posées sur les différents types de travaux et leur inter modalité.

Autre question également en suspens : là aussi, quelle place sera faite au mode doux de transport ?

Autre question qui est intéressante me semble-t-il : une tarification combinée a-t-elle été envisagée ? Et comment serait-elle montée, organisée ?

Enfin dernière question parmi les plus importantes bien sûr : un comité de pilotage et de suivi est-il prévu ? Un atelier transport avait été suggéré à l'occasion d'un débat. Quelle suite pourrait être donnée à cette proposition ?

Voilà, donc si vous voulez bien essayer de répondre à ces questions dans l'ordre que vous souhaitez, peu importe.

Stéphane RAFFALLI : Les trois premières, et on fera ça à deux voix avec Sandy Messaoui qui suit le projet techniquement pour l'équipe du territoire, et qui évidemment pourra apporter des précisions.

Simplement, rappeler que sur cette question des transports, pendant la phase du débat public, les choses ont avancé.

Anne-Marie CHARVET : C'est bien.

Stéphane RAFFALLI : Non, mais il y a eu une utilité au débat public. Je me souviens du débat à Brétigny où l'ensemble des autorités de transport, qui ne sont pas des autorités locales, ont pu s'exprimer, prendre des positions qui ont ensuite été confirmées notamment par le cahier d'acteurs de la Région et la décision prise par l'instance délibérante de la Région, que vous venez de rappeler.

En fait, c'est sans doute la limite de notre capacité à faire, nous collectivités locales et fédération sportive, nous avons à traiter des sujets qui ne relevaient pas de notre compétence a priori. La question des transports, en France en tout cas, se structure à un niveau régional, un niveau d'administration d'État. Mais, bien que ces compétences et ces administrations-là soient concernées, pendant la phase « de mariage » entre la fédération et le territoire, il a fallu quand même travailler ces questions avec les moyens dont nous disposons. Ce qui fait que je distingue deux périodes, il y a eu la phase de compétition territoriale où avec des bureaux d'études spécialisés, notamment le cabinet Egis qui est adossé à la Caisse des dépôts qui est un expert reconnu sur la question des transports, on a essayé de modéliser le fonctionnement des transports publics et des transports routiers sur le site considéré. Alors là, on a appliqué une méthode qui a aussi ses limites, on a été chercher ce qui se passait au Stade de France et on l'a appliqué sur le site de Ris-Orangis, de manière assez mécanique. Cette méthode a donc des limites. Mais, nous avons fait ainsi la démonstration que grosso modo, avec un report modal de près de 50% voitures et 50% trains, on pouvait acheminer les 82 000 spectateurs en toute sécurité sur les H-2, H+2. Évidemment, tout cela a été fait – encore une fois – avec les moyens du bord et on savait que cela nécessitait des contre-expertises.

On a un autre outil à notre disposition, qui est en cours de travail, ce sont nos équipes qui sont en concurrence dans le cadre du dialogue compétitif. On a trois équipes aujourd'hui de grand renom, pluridisciplinaires : urbanistes, paysagistes, architectes mais aussi des bureaux d'études spécialisés sur la question des transports ; eux-mêmes sont en ce moment en train d'interroger la question des transports publics et des cheminements autoroutiers sur cette question.

Donc, là il y a une matière première, qui n'a pas été présentée dans le cadre du débat public, mais qui est en cours de gestation.

Mais, surtout – et je finis là-dessus et après je passe la parole à Sandy qui précisera les choses – le vrai moment de vérité interviendra lorsque le Syndicat des transports d'Ile-de-France, seule autorité compétente ayant autorité sur ces questions, aura produit le travail qui

est d'ores et déjà décidé par la Région. Donc, les équipes du STIF vont faire ça en quelques mois. Et sur cette base, nous pourrions établir une stratégie.

Vous posez la question de la phase..., je vais juste rappeler que nous sommes aussi allés à Saint-Denis, Monsieur Braouezec qui a été à l'origine de la construction de Saint-Denis nous a rappelé que sur la question des transports lorsque la décision avait été prise et le moment où les choses se sont réalisées, il n'a fallu que trois à quatre ans.

En réalité en France, ce que je crois et que croit la maîtrise d'ouvrage, quand une décision volontaire des autorités d'État, des autorités régionales, sur la question des transports est prise, elle peut accélérer très largement des mouvements qui sont attendus depuis longtemps par les populations locales.

Anne-Marie CHARVET : C'est l'aspect levier, Monsieur le Maire. Là-dessus, tous les internautes, tous les intervenants s'accordent pour dire que ça peut avoir un effet levier remarquable. Là, la question posée est plus courte, plus directe : quels sont les moyens alternatifs substitutifs, si dans les quatre ans, vous avez achevé le stade, comment va-t-on pouvoir y accéder ? Y avez-vous réfléchi ? Quels sont les moyens alternatifs pour que ce ne soit pas un échec ? Parce que les gens se seront lassés, parce qu'il y aura des bouchons exceptionnels sur l'A6, la Francilienne, etc. C'est la question qui préoccupe, à juste titre d'ailleurs, toutes les personnes et Dieu sait si elles sont nombreuses, qui ont posé cette question.

Stéphane RAFFALLI : Le STIF nous répondra. Est-on en capacité d'établir des scénarios d'attente au regard de la montée en charge du projet d'aménagement du stade, puis de ses alentours ?

Je pense que le STIF va sans doute travailler avec cette boussole en tête et pas forcément d'être sur le scénario maximaliste dès 2018.

Anne-Marie CHARVET : Ok, allez-y.

Sandy MESSAOUI, chef du projet Grand stade pour la Communauté d'agglomération : Simplement, je vais apporter une petite précision technique sur la notion de saturation de l'autoroute A6 et de la Francilienne. Comment a-t-on fait pour apprécier l'impact du développement de la zone d'activité économique autour du stade ?

Anne-Marie CHARVET : Attendez, pardonnez-moi, je m'excuse de vous interrompre, il y a l'aspect, l'impact de la zone d'activité, là on est dans les questions des transports. Véritablement, j'espère si le projet se réalise, que la ZAC, toutes les procédures seront achevées ou en tout cas bien avancées, qu'il commencera à y avoir des surfaces qui auront été vendues sans problème. Par contre, toujours pareil, la question de l'accessibilité, car on sait très bien qu'à la date d'aujourd'hui ce n'est pas satisfaisant en l'état actuel : transports en commun, transports particuliers, même si vous faites une série d'aménagements des accès tertiaires ou secondaires pour arriver, il y a quand même tous les faisceaux de transports en commun, qu'ils soient autoroutiers et qu'ils soient plus lourds en

infrastructure propre, qui posent problèmes. Donc, c'est une question me semble-t-il légitime. J'entends et vous avez répondu en disant que le STIF va s'y pencher – et on s'en réjouit – mais cela fait quand même partie des préoccupations majeures.

Sandy MESSAOUI : Simplement sur cette question de l'accessibilité, je vais plutôt répondre sur le volet routier. Nous avons apprécié les flux de véhicules particuliers qui vont se rendre au stade, sur la base de chiffres transmis par la Fédération.

Première phase (2018) de l'opération : à partir de la programmation économique et de la part modale des actifs sur notre territoire, c'est-à-dire de gens qui travaillent sur notre territoire, on a une vision extrêmement claire, on sait que l'on a à peu près 64% des salariés qui se déplacent en véhicules particuliers. On a projeté ces flux en fonction du phasage et de la programmation, en prenant en compte surtout les flux résiduels de l'autoroute A6 et de la Francilienne. En regardant de plus près le dossier du maître d'ouvrage, on se rend compte que nous ne créons pas de voie supplémentaire pour absorber des flux nouveaux sur l'autoroute A6 et sur la Francilienne, mais nous procédons à des modifications pour améliorer le fonctionnement des échangeurs routiers. Donc, actuellement l'autoroute A6 et la Francilienne sont en capacité d'absorber les flux de salariés qui vont travailler sur le site à la fois en première phase et à la fois à terminaison. Après, les investissements qu'il y aura porteront essentiellement sur des échangeurs, des collectrices pour améliorer le fonctionnement, mais on ne créera pas une énième voie sur l'autoroute A6.

Anne-Marie CHARVET : Ok, merci, dont acte. C'est pris en compte dans le cadre du débat. Ensuite, les autres questions ? Là, vous avez répondu globalement aux un, deux, trois, je crois, alors on va passer aux quatre, cinq, six.

Stéphane RAFFALLI : Là aussi très clairement, on aurait aimé pouvoir dévoiler le travail des urbanistes, des paysagistes qui sont à l'œuvre en ce moment. Et pas plus tard que cet après-midi, nous étions avec le Président Chouat et toute l'équipe de projet face à nos équipes. Très clairement, ces questions vont être structurantes - je parle des modes doux – du projet d'aménagement final. D'ailleurs, quelle que soit l'équipe, nous avons eu de magnifiques débats tout à l'heure avec Serge Blanco aussi sur la question des espaces publics, des cheminements piétons depuis la forêt de Sénart jusqu'au bois de Saint-Eutrope, donc sur l'ensemble du Centre Essonne, et qui évidemment irrigueront le site de projet.

Anne-Marie CHARVET : Merci, une tarification combinée est-elle envisagée ? Avec qui ? Comment ?

Stéphane RAFFALLI : Là, il y a plusieurs solutions possibles. On sait aujourd'hui par exemple que les grands spécialistes du stationnement, des parkings réfléchissent à ce type d'hybridation de leur tarification avec un prix pour le stationnement, mais aussi toute une série de services. On peut imaginer qu'on pourrait combiner ça avec le prix de la place pour le stade.

Anne-Marie CHARVET : Alors justement en fait, on a mal posé la question, et je m'en excuse, car une tarification combinée était justement : est-ce que vous envisagez (je précise la

question) un prix groupé entre la place pour la manifestation, éventuellement l'avion, la voiture, le train, les transports en commun... ?

Paul de KEERLE : Pour faire une tarification groupée, il faut d'abord avoir une stratégie de vente de billetterie qui soit sur des supports électroniques. Aujourd'hui, on est encore sur du support papier. Donc, c'est compliqué de vendre à quelqu'un un billet de train physique avec un billet de match physique. Vous imaginez bien que s'il faut envoyer à travers toute la France, dans toutes les gares de France, des billets, ce n'est pas aussi simple que ça. Donc, la Fédération travaille depuis maintenant deux mois sur une solution de billetterie dématérialisée. A partir du moment où l'on aura mis en place cette solution dématérialisée, on espère pouvoir commercialiser les tests matchs de l'année 2014 sur ce type de solution, on va pouvoir commencer à avoir des solutions intelligentes. On va vendre à tous nos licenciés en direct de la billetterie mais les gens qui achètent des billets ne savent pas que leur voisin par exemple qui habite à 200 m ou 300 m achète aussi des billets. Par contre nous, on le saura et on pourra mettre en connexion les gens. A la limite, on peut commencer à envisager à faire des plates-formes de covoiturage, ce qu'aujourd'hui on ne peut pas, car nous ne connaissons pas le client final, nous avons des revendeurs. Demain, avec de la billetterie dématérialisée, tout ce type de solution peut se mettre en place. Bien sûr, la fédération a intérêt à le faire, car c'est un service que l'on rend aux gens.

Anne-Marie CHARVET : Parfait, merci. Dernière question, je pense que là la réponse va être rapide.

Stéphane RAFFALLI : Cette question est essentielle.

Anne-Marie CHARVET : Elle est fondamentale pour le citoyen.

Stéphane RAFFALLI : Elle est fondamentale. Nous avons une conviction au sein de la maîtrise d'ouvrage : on ne réussira pas ce projet sans une consolidation démocratique à intervalles réguliers. Il y a eu le débat public qui a duré 9 mois, mais qui est une obligation légale. Nous pensons dans une forme à définir qu'il est absolument nécessaire, et il est même vital pour ce projet, que d'autres formes soient mises en place, nous permettant d'interroger le public, les citoyens sur cette question, et sur l'ensemble des problématiques qui ont été identifiées dans le cadre du débat public. Je dirai que le débat public a été l'introduction en fait à un processus démocratique qui ira bien au-delà des obligations réglementaires qui sont aussi prévues tout au long d'un projet urbain, je pense notamment aux enquêtes publiques.

Anne-Marie CHARVET : Tout au long de la procédure.

Stéphane RAFFALLI : Des procédures, puisqu'il y en a de nombreuses.

Anne-Marie CHARVET : Absolument. Merci Monsieur le Maire. Y a-t-il des questions sur le sujet dans la salle ? Je vous en prie, Monsieur ; ensuite Madame, Monsieur. Allons-y, votre nom s'il vous plaît.

Bertrand GRANADO, Europe Écologie Les Verts, Saint-Michel-sur-Orge : Ce soir, je suis très inquiet en fait, et cela a été dit tout à l'heure par Monsieur Archimbaud. On a reçu – et j'ai

reçu – dans les courriers les appels à souscrire l’emprunt obligataire, tout un tas de choses. J’ai l’impression que le projet est parti, on est en train de parler de transport, Stéphane Raffalli le disait tout à l’heure, la région aujourd’hui fait une étude de transport. L’étude ne signifie pas qu’elle fait les transports, ni qu’elle va trouver les millions nécessaires pour aménager. Donc, ma question est simple, si la Région Île-de-France de son étude trouve techniquement des possibilités et qu’il faut un milliard, mais qu’elle n’aura pas ce financement, que fait-on ?

Anne-Marie CHARVET : Il y avait une autre question, on va les regrouper. Madame.

Agnès POPELIN, France nature environnement : Ce ne sera pas vraiment une question mais plutôt un retour d’expérience. J’ai participé à une concertation sur Roland-Garros. Je suis aussi proche, riveraine comme Monsieur du stade du Parc des Princes. Ces deux stades, Roland-Garros et le Parc des Princes ont presque cent ans, donc ils ont été conçus sans une politique de transports en commun et d’infrastructures de parking adaptée à la future demande et aux besoins des spectateurs et de cette enceinte. Là, vous êtes en train de créer ex nihilo une enceinte sportive. Il est vraiment impératif que cette question des transports qui est cruciale tant pour l’avenir de la Fédération française de rugby, car si l’on ne peut pas venir à votre stade, je crains beaucoup pour l’avenir de votre enceinte. Il est vraiment impératif et France Nature Environnement souhaite vraiment que cette question des transports soit résolue avant d’envisager tout début de projet. Vous ne pouvez pas commencer à « mettre la charrue avant les bœufs ». Pour une fois, soyez prévoyants, de plus le Grenelle vous le demande, pensez à un mode de développement durable maintenant c’est concevoir un projet sans le recours à la voiture. Or, vous évoquez déjà une grande part de l’acheminement des spectateurs par la voiture. Avec votre système, je rappelle quand même que vous allez organiser un match à Lille, qui est à une heure de TGV de Paris, et semble donc pour l’instant plus accessible que le Grand Stade de rugby.

Anne-Marie CHARVET : Merci Madame, vous pouvez répondre et après on prendra une ou deux questions. Qui répond ?

Pierre CAMOU : Vous avez fait référence à Roland-Garros, je crois que vous n’avez pas eu le plaisir de voir Jean Gassachin sur l’estrade dans le débat, et que moi je suis présent, que j’assume les débats. Je comprends vos questions, je les partage et si nous avons ce débat public, qui est un exercice démocratique d’excellence, je ne peux pas apporter toutes les réponses, je peux porter vos questionnements et essayer de construire ensemble. Le Parc des Princes n’a pas cent ans, nous jouions à Colombes, j’étais déjà né. Donc, nous sommes partis un peu plus tard au Parc des Princes, mais les débats n’ont pas eu lieu. Et je crois que c’est le premier équipement sportif, quelle que soit son envergure qui donne lieu à un débat, le premier – et j’en suis heureux – même si par moments j’ai l’impression en tant que fédération (je ne parle pas du débat extérieur), on me demande pour les amateurs ou quoi que ce soit de me trouver dans l’émission « strip tease », on ne demande pas aux autres fédérations comment elles utilisent l’argent. Mais j’en suis heureux, c’est un débat et cela permet à tous ceux qui nous regardent et à tous mes partisans (les 400 000 licenciés) de participer à ce débat qui est pour notre avenir. Toutes les questions que vous vous posez, on se les pose en commun. Mais je connais la France, je connais combien de temps il faut à un

projet pour éventuellement sortir, que ce soit administrativement ou dans la simple évolution d'un débat démocratique. Je sais que mon sport, mon tempérament c'est d'aller vers la victoire en essayant de faire en sorte que pierre après pierre, on fasse tomber toutes les embûches. Dans le cas précis des transports, tant mieux, tant mieux si nous pouvons être au service d'une population qui, je crois, attend depuis très longtemps que les transports de leur vie quotidienne, et pas simplement de 5 jours par an, soient améliorés pour aller travailler sur Paris. Je crois que c'est ça, puisque je découvre ce département depuis cinq ans et que je le regarde vivre ; c'est ça qui se passe. Tant mieux si nous pouvons servir à quelque chose, dont une attente depuis longtemps. Je n'ai pas les réponses, Monsieur Braouezec en a donné quelques-unes et si nous pouvons être cet élément, avec tout ce que vous indiquez à côté, tant mieux. Au-delà de mon sport, nous aurons servi à quelque chose.

Anne-Marie CHARVET : Merci Président, peut-être répondre sur la question de l'étude délibérée par le Conseil régional d'Ile-de-France.

(Intervention de Jacques Archimbaud hors micro sur une demande de précision de l'itinéraire de la décision).

Jacques PICARD : Je suis Conseiller régional, Secrétaire de la Commission des transports, Administrateur du STIF. La Commission permanente, il y a 15 jours, a voté le principe d'études, dont on ne sait pas le résultat. Les choses ont avancé normalement, puisque le Grand Stade figure dans le Schéma directeur régional Ile-de-France. Donc, l'assemblée délibérante n'a aucune raison de ne pas faire des études quand on lui demande, au point même, et vous savez que je suis de ceux qui considèrent que le schéma de mobilité est une folie pure (je crois l'avoir dit), je pense qu'il vaut mieux d'ailleurs le dire dans le débat public, c'est le moment où on peut le dire (c'est mon point de vue et je le partage). Je me suis abstenu dans ce vote en disant que c'était en cohérence avec ma position.

Mais, on va faire des études approfondies sur la faisabilité. De ce point de vue, le STIF réalisera pour la Région Ile-de-France ces études et ensuite elles seront versées au débat sur la faisabilité.

Je vous rappelle, Monsieur le Président, Monsieur le Maire de Ris-Orangis ce qui, moi, me semble moins entendable dans l'argumentaire : c'est de dire que ce Grand Stade va permettre de faire ce que vous ne faites pas – c'est ça que vous nous dites – depuis 20 ans, alors que c'est déjà 673 millions d'euros que RER marchant tous les jours sont investis aujourd'hui, alors 40 années de sous-investissement ont produit ce qu'on sait de l'état du RER. Moi je pense qu'aujourd'hui, et le dossier du maître d'ouvrage est extrêmement clair en la matière, le schéma du RER D (on le dit dans notre cahier d'acteur) est un schéma où il y a une seule branche dans le dossier du maître d'ouvrage. Or, le RER D sud a trois branches qui convergent à Villeneuve-Saint-Georges vers Paris. Aujourd'hui, ces handicaps sauf à dire que peut-être d'ici 2050 on va prendre une voie d'autoroute A6 pour y mettre un nouveau RER, ce qui serait en soi pas totalement débile d'ailleurs, je ne vois pas comment on serait en capacité, en tout cas le soir à l'heure de pointe, lors du mouvement pendulaire des salariés vers le sud, c'est totalement impossible. N'importe qui regardant les chiffres ou qui prend le

RER, comme moi, tous les jours, sait que c'est impossible et en week-end, je ne sais pas comment on ferait.

Par ailleurs, le chiffrage : effectivement, dans votre modèle de mobilité, il y a le tram-train qui aujourd'hui n'est pas fait pour 10 000 à l'heure, mais pour 6 000 et encore il faut voir. Il y a des portions à voie unique et très probablement si vous vouliez desservir de manière significative le RER C, à Épinay-sur-Orge, il faudrait faire en plus des navettes rapides. Il y aurait des choses à imaginer. Je pense qu'aujourd'hui le schéma de mobilité est tout simplement impossible.

En tout cas laisser dire que c'est grâce au Grand Stade que finalement les autorités organisatrices (STIF) présidées et vice-présidées par la Région mettraient l'argent qui ne serait pas mis, est tout simplement faux, sauf qu'aujourd'hui le défi à relever avec un RER qui augmente de 5% par an est extrêmement difficile.

Il n'y a qu'une seule chose sur laquelle je vous donne crédit, et sur laquelle vous devrez être extrêmement ambitieux, c'est sur l'histoire de la voiture. Moi, je vous souhaite bien du plaisir, même en améliorant les échangeurs pour acheminer 40 000 personnes en voiture avec ce qui se passe du côté de la Croix blanche et de l'autoroute A6.

Si vous arrivez à vendre ce que j'ai compris, et on en a discuté l'autre soir, une mobilité avec le billet, une mobilité douce, cela voudrait dire que vous arriveriez par exemple à ce que 50% des gens qui viennent en voiture viennent en covoiturage. C'est un défi, si vous avez envie de relever, je vous appuierai en la matière, mais aujourd'hui on n'est pas du tout dans ces chiffres sur le covoiturage.

Anne-Marie CHARVET : Bien, pardonnez-moi. Je crois que l'étude justement permettra d'apporter un certain nombre de précisions. Une question, Monsieur.

(Début d'une intervention hors micro).

Pardon, excusez-moi, je ne vous avais pas vu, tout de suite après... Monsieur d'abord, Monsieur Chouat derrière, allez-y Monsieur.

Yannick PERROTEAU, élu d'Opposition de la Ville de Ris-Orangis : Je suis donc élu d'opposition mais pas pour le Grand Stade, on est tout à fait favorable au projet du Grand Stade, d'abord parce qu'on est conscient qu'effectivement ce sera un accélérateur pour le RER D qui pose problème. Par contre, il y a peut-être des solutions pour réduire le flot de voitures, on n'a pas trop évoqué la possibilité de doubler la ligne de TGV pour arriver jusqu'à la gare du Bois de l'Épine. En fin de compte, il existe déjà une boucle sur Rungis qui permettrait peut-être de faire arriver les TGV soit de Massy, soit de Paris directement à proximité du Grand Stade, les TGV pourraient eux être parkés sur Corbeil-Essonnes. Ce qui veut dire que quelqu'un qui viendrait du sud-ouest pour assister à un match pourrait très bien repartir en TGV immédiatement après le match. Donc, déjà, cela pourrait réduire le nombre de voitures qui viendraient.

On pourrait également, puisqu'on doublerait la gare du Bois de l'Épine, améliorer le parking du Bois de l'Épine, totalement sous-dimensionné actuellement. Il y a vraiment des possibilités de l'améliorer.

Il y a encore une autre possibilité – je suis désolé, je n'ai pas pris mes trois minutes encore !
–

Anne-Marie CHARVET : Non, non.

Yannick PERROTEAU : La fameuse ligne T7, aujourd'hui elle s'arrête à Athis, elle ira bientôt à Juvisy. Il y avait un projet dans les cartons de l'amener jusqu'à Corbeil-Essonnes, il a été plus ou moins enterré au profit d'un bus. Je pense que la solution, ce serait peut-être également de prolonger ce T7 jusqu'à Ris-Orangis. Il y a les moyens de réduire le flux de voitures.

Anne-Marie CHARVET : Je crois justement que l'étude qui va être lancée permettra d'examiner toutes ces possibilités. Une précision malgré tout, il y a eu une délibération qui va être adoptée par l'assemblée plénière. Je crois, si mes renseignements et les documents qui m'ont été transmis sont exacts (ce dont je ne doute pas) que c'est quand même un cofinancement avec une décision État/Région sur la convention passée.

Monsieur Archimbaud veut préciser.

Jacques ARCHIMBAUD : Il y a gros à parier, et je ne rentre pas dans le détail des procédures, que la question de la décision du financement des infrastructures sera prise en codécision par l'État et la Région, selon un processus simultané. C'est juste une explication que je voulais vous donner.

(commentaire hors micro dans la salle).

Non, cela n'enlève pas votre question, mais c'est ce processus qui va se développer.

Anne-Marie CHARVET : Monsieur Chouat.

Francis CHOUAT, Président de la communauté d'agglomération d'Évry Centre Essonne : Stéphane Raffalli et Sandy Messaoui ont dit l'essentiel sur le sujet, mais puisque nous sommes dans le débat public, je pense qu'il faut que chacun respecte l'éthique du débat public, c'est-à-dire faire en sorte que nous puissions, quelles que soient nos opinions sur le sujet, avancer en fonction d'éléments qui viennent dans le débat public. Je trouve un peu délicieux, même assez totalement baroque, qu'il y ait aujourd'hui, alors même que nous sommes au début d'un processus d'études, que l'on en arrive avant même que les études soient enclenchées à considérer que de toute manière les études qui sont lancées et qui vont être lancées ne changeront rien à des pré-supposés que l'on peut avoir, indépendamment de l'étude.

Je voudrais apporter, après le Président Archimbaud, la précision suivante. J'ai rencontré le Président de la Région Ile-de-France avec le Président du Conseil général de l'Essonne, avec Stéphane Raffalli, avec Pierre Camou. C'était avant même que la Région publie son cahier

d'acteur, je vous y renvoie. Il n'y a aucune surprise, la Région Ile-de-France a inscrit depuis longtemps la question de l'hippodrome de Ris-Orangis et de Bondoufle ainsi que la base aérienne 217 dans les projets prioritaires du schéma directeur de la Région Ile-de-France.

Par ailleurs, la Région Ile-de-France, et tout le monde le sait, avec l'État, a lancé son plan de mobilisation qui vient compléter le financement du Grand Paris Express. Ce que nous a dit explicitement le Président de la Région Ile-de-France, au-delà de la sympathie (pour reprendre son expression) qu'il porte au projet, c'est qu'il répondait favorablement à une demande de la maîtrise d'ouvrage ici présente, quelle est-elle ? C'est qu'il faut précisément aller bien au-delà des premiers éléments de chiffrage qui ont été élaborés par la candidature publique, en réponse au projet de la Fédération française du rugby. Ce que nous avons demandé, et ce à quoi a accédé la commission permanente de la région, c'est d'avoir une étude – comme vous l'avez dit Madame le Préfet – qui est une étude conjointe avec l'État, avec le département de l'Essonne et avec la Région, non pas sur une question liée à tel type de transport, mais sur l'ensemble des conditions d'accessibilité de ce site, dans lequel il faudra d'ailleurs inclure vraisemblablement celui de la base aérienne 217 dans la stratégie de sa reconversion, puisque cela pose des enjeux d'accessibilité et de desserte selon tous les modes, y compris les modes doux, de façon tout à fait nouvelle, mais en s'appuyant également sur l'existant.

Voilà la précision que je voulais apporter.

Si vous me permettez encore 30 secondes sur l'intervention de Madame la responsable de France Nature Environnement. J'ai déjà entendu ce raisonnement sur le fait qu'il ne peut pas y avoir de projet si au préalable nous n'avons pas abouti sur la question des transports. Et il est vrai que c'est une véritable question. J'ai entendu cela de la part de qui ? Très bizarrement de la part du Président de la SNCF qui a été amené à nous dire un jour : arrêtez d'urbaniser au sud de l'Ile-de-France parce que les transports ne peuvent pas suivre. Le défi que nous lançons, c'est de renverser la charge de la preuve. Si l'on considère dans la construction du Grand Paris que la grande couronne doit stopper son développement résidentiel, économique, d'innovation, de recherche ou aujourd'hui sportif, parce que les transports ne suivent pas, alors il y a un grand mal français. Ce que nous voulons démontrer, c'est l'inverse, d'où l'expression de l'effet levier.

Imaginez qu'on ne construise plus de logement en grande couronne, parce qu'il y a des infrastructures de transport en commun qui sont insuffisantes, qui va croire un instant que l'on va répondre aux besoins de logements dans la petite couronne ? Personne, alors arrêtons de rendre les choses impossibles. Ce projet doit effectivement avoir comme conditionnalité de nouvelles dessertes de transport ou en tous les cas améliorées. Je trouve que c'est une hérésie absolue de considérer qu'en attendant que les transports s'améliorent la croissance de la grande couronne soit une croissance zéro. Je suis contre la décroissance de la grande couronne pour faire le Grand Paris.

Anne-Marie CHARVET : Merci Monsieur le Président pour ces précisions. Une autre question, et ce sera la dernière. Il n'y en a plus ? Alors on la retire et on passe... Ah pardon, Monsieur, effectivement Monsieur avait demandé, mais il fallait réagir, allez-y.

Jean-Claude THIBAUT, Massy : Bonsoir à tous, je suis Massicois et j'aurais voulu rebondir sur ce qu'a dit Monsieur Pierre Camou, et avant que vous preniez la parole. Cher Monsieur, j'avais écrit quelques lignes concernant les transports et la desserte. Je disais dans ces quelques lignes : « Il faut se féliciter que la Fédération française de rugby lance un tel projet de qualité dans l'Essonne pour dynamiser la région, créer plusieurs milliers d'emplois, développer une offre de transport qui aujourd'hui n'est pas au niveau d'une grande métropole ». C'étaient les lignes que j'avais écrites avant votre intervention. Donc, je suis tout à fait d'accord avec vous.

D'autre part, lors du débat public du 19 décembre dernier à Massy, un élu régional a rappelé que le projet devait être compatible avec le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Cela a été voté le 18 octobre par la Région. Donc, je suis étonné qu'en février, on n'en parle pas.

Je voudrais dire aussi que je trouve qu'il y a un grand absent ce soir, c'est l'État. Vous n'allez pas me faire croire que l'État dans un tel projet d'une telle valeur ne peut pas aider la desserte et dans l'organisation du Grand Paris, comme le Monsieur en parlait, je pense que des infrastructures vont servir au Stade mais qui pourraient être prises en charge par le Grand Paris.

Anne-Marie CHARVET : Je crois Monsieur que le Président Archimbaud dans ses propos liminaires et quand il a lancé la réunion de ce soir a fait état d'une absence remarquée de l'État. Pour ma part, je n'ai rien d'autre à ajouter, si ce n'est peut-être passer la parole à l'intervenant suivant.

Jean-Claude THIBAUT : La dernière chose que je voulais dire, Madame, je termine. Il me semble que la Région Ile-de-France pourrait compléter cet équipement pour financer les transports nouveaux et améliorer ceux existants. Tout le monde sait que dans le sud de l'Essonne, on est mal desservi par les RER D, B et C. Tout ça ne date pas d'aujourd'hui, donc cela n'a rien à voir avec le stade, il faut améliorer tout ça et peut-être forcer la SNCF à avoir des projets plus ambitieux pour le sud de l'Essonne.

Anne-Marie CHARVET : Dont acte, merci Monsieur pour votre participation.

(commentaire de M. Archimbaud hors micro).

SES IMPACTS ÉCONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Olivier JACQUIN, membre de la CPDP : Messieurs, dames, la dernière partie de la réunion porte sur la question des impacts territoriaux. C'est une des thématiques qui a rencontré, pendant tout le débat le plus de questions, que ce soit en réunion publique, sur Internet, dans les débats mobiles : l'impact au quotidien du projet de Grand Stade et tout le projet d'aménagement autour.

Dans cette thématique de l'impact territorial, c'est la question de l'emploi qui est revenue le plus souvent, notamment lorsqu'on était en proximité, et lorsqu'on était dans la rue par exemple par le débat mobile, la question de l'emploi était vraiment une question prioritaire, puisque dans ce grand projet, on annonce des milliers, même une dizaine de milliers, de créations d'emplois sur l'ensemble du site aménagé à échéance 2027, dont 10 000 en emplois directs et environ 10 000 d'emplois indirects, et ce n'est pas rien. Donc, il y a eu beaucoup de questions là-dessus pour préciser ces chiffres, savoir comment ils ont été calculés, qui les a calculés, et tenter d'avoir des garanties : est-ce que c'est une réalité ou une simple espérance ? Donc, on a bien compris que ces chiffres étaient issus de ratios économiques, on multiplie les surfaces aménagées par un coefficient permettant d'obtenir des emplois. Aujourd'hui, nous en sommes là.

On a eu des questions dans la salle beaucoup plus précises ensuite sur : y aura-t-il des clauses d'insertion ? Quel niveau de qualification de ces emplois ?

Je poserai une première question, qui est inspirée de la réunion d'Évry où il y a eu une très belle expression d'un ouvrier de chez LU qui a été licencié, qui s'interrogeait sur la correspondance entre les qualifications professionnelles disponibles dans l'Essonne et celles qui seront proposées sur l'ensemble du projet. C'est un point important. C'est la première question que je pose sur cette thématique de l'emploi.

La deuxième question concerne le projet d'aménagement. On a bien une emprise de 133 ha sur le site. Le Président Jacques Archimbaud a bien précisé tout à l'heure qu'il y avait un regret dans ce débat, que le stade étant la partie émergée – objet du débat – mais tout le monde a compris et les collectivités s'en expliquent bien que le stade est une manière d'attirer du développement autour de lui sur le total de l'emprise. Mais là, on n'a pas de chance, on a un dialogue compétitif en cours avec des clauses très strictes de confidentialité et donc on ne peut pas nous présenter la définition globale du projet d'une manière précise, car elle n'est pas définie encore. Donc, cela fait une zone de flou assez importante. D'ailleurs, je vous invite à regarder sur le site Internet un petit film « quelle place dans la ville pour le Grand Stade ? » où des personnes ressources, des experts que nous avons réunis en début de débat, posaient des questions sur toute cette partie : les 133 ha. Force est de constater qu'aujourd'hui, nous n'avons pas eu de réponse.

Donc, là deux questions à vous poser là-dessus :

La première : sur quels exemples probants en France ou en Europe avez-vous fondé vos réflexions sur le cluster sport, puisqu'une des grandes indications sur cette zone d'aménagement étant que pour partie il y aurait un cluster sport, peut-être que Monsieur va poser une question sur le terme cluster, car c'est aussi un anglicisme fort, donc vous le définirez.

L'autre question porte sur le village de loisirs, l'autre thématique proposée sur ces 133 ha. Idem, avez-vous des exemples d'activités pouvant être proposées dans le cadre d'un village loisirs et avez-vous des exemples à ce sujet ?

Puis, seconde série de questions sur le thème de l'environnement. Alors là, on a eu beaucoup moins de questions quantitativement, mais nous sommes en 2014, le Grenelle de l'Environnement est passé et ces questions-là ne sont plus prises à la légère, elles peuvent impacter de manière majeure un projet tel que celui-là. D'ailleurs, vous affichez (la maîtrise d'ouvrage) une ambition très forte dans ce domaine, je cite : « Tout l'esprit du projet d'aménagement est d'être tourné vers la nature et le bien-être, et à l'avant-garde en matière d'éco responsabilité ». Vous nous parlez volontiers de haute qualité environnementale, elle est fréquemment mise en avant.

A ce stade d'avancement du projet, tout ne peut être étudié finement, on en a bien conscience, cela a été précisé tout à l'heure et des études sont en cours. Mais là, trois questions précises et la qualité de vos réponses pourra nous permettre de juger de la nature de l'engagement et la réalité de l'engagement que vous êtes prêts à prendre sur ces questions.

Pouvez-vous envisager que le stade ou l'espace des 28 ha de la Fédération française de rugby ou la ZAC dans son ensemble soit à énergie positive ? On a en ce moment dans le Nord-est de Paris un grand projet d'aménagement, une centaine d'hectares de zone commerciale, pas loin de Roissy, où ils affichent cette ambition.

L'autre question a plus trait au paysage et au respect des paysages, et on a eu beaucoup de questions sur le bois de Saint-Eutrope et sa grande qualité. Quelles sont les modalités prévisibles d'arrivée de la puissance électrique sur le stade ? C'est plus à prendre : est-ce qu'il y aura une nouvelle ligne à haute tension ? Est-ce que cela peut impacter fortement les paysages dans le secteur ou non ?

Ensuite, une question très sensible sur la qualité de l'air. Analysez-vous comme insatisfaisante ou a contrario satisfaisante la situation actuelle de la pollution de l'air sur la zone ? Est-ce pour vous un sujet de préoccupation au regard de l'attention que lui accorde nos voisins européens ? Vous allez me dire que des études sont en cours, mais la première partie de la question étant : la situation actuelle de l'air peut-elle être considérée comme satisfaisante ?

La dernière question peut sembler étonnante ou relevant de la Deep ecology, les écologistes fondamentalistes qui disent qu'on ne touche pas à une seule espèce protégée. Est-ce que vous seriez prêts à prendre au pied de la lettre l'objectif zéro destruction d'espèces protégées dans l'ensemble de l'aménagement ?

Le Président me souffle derrière qu'elle a été posée pendant le débat dans les auditions par l'éminent paysagiste Gilles Clément qui dit qu'un défi d'avenir sur ces questions-là, c'est le respect absolu. Cette contrainte peut permettre des aménagements plus qualitatifs en créant des zones non urbanisées, des zones de respiration, des zones naturelles.

On écoute vos réponses, et puis la salle aura la parole.

La première question portait sur le souci de l'emploi.

Stéphane RAFFALLI : L'emploi, on peut rappeler que les projections que nous avons affichées dans notre dossier de maîtrise d'ouvrage sont des chiffres que nous avons obtenus grâce au travail d'un bureau d'études avec lequel on s'est associé dans la phase de compétition territoriale, qu'est le Cabinet Kurt Salmon et qui a appliqué les ratios dont vous parliez tout à l'heure. Donc, on est à 1 450 emplois dans la phase de construction, pour l'exploitation de l'aréna des emplois permanents, à peu près 120. A terme, lorsque l'ensemble de la zone sera développée, 8 à 10 000 emplois pour le cluster et la zone de loisirs. Ce sont des emplois nets qui tiennent compte de la destruction d'emplois dans d'autres zones, si toutefois nos développements ne sont pas en comptabilité avec ce qui existe déjà. C'est vraiment de l'emploi net, cette projection.

Olivier JACQUIN : La durée du chantier est de trois ans et demi, est-ce trois fois 1 450 ou trois fois 450 ?

Stéphane RAFFALLI : Non, c'est 1 450 sur la période cumulée.

Olivier JACQUIN : Donc, c'est trois fois 400 et des briquettes.

Stéphane RAFFALLI : Oui, c'est à peu près une création de 500 emplois par an.

Sur la correspondance entre le niveau de qualification du bassin d'emplois et les emplois proposés, un chantier est ouvert avec l'État. Quand on dit que l'État est absent du dossier, l'État local est en réalité partenaire de cette opération puisque le Préfet de l'Essonne a ouvert avec son Préfet chargé de l'égalité des territoires un chantier, l'ensemble des administrations concernées sont saisies pour essayer de rapprocher au plus près les filières et les départements de qualifications pour les emplois considérés. Donc, là, il y a un gros travail de rapprochement. On est évidemment au tout début du processus, puisque le chantier n'a pas commencé, mais d'ores et déjà, l'ensemble des partenaires publics et privés de cette question sont saisis. Donc, on peut garantir à terme que l'emploi local sera favorisé.

Olivier JACQUIN : Donc, vous en avez un souci clair et net.

Stéphane RAFFALLI : C'est intégré très en amont, c'est presque de l'ordre du réflexe, puisque les groupes de travail sont à l'œuvre en ce moment.

Olivier JACQUIN : On a dit tout à l'heure que des clauses d'insertion sont prévues.

Stéphane RAFFALLI : On a dit à plusieurs reprises dans le cadre du débat public, très clairement dans le contrat passé avec la Fédération, les clauses d'insertion sont signifiées.

Olivier JACQUIN : Il y a eu une question, je ne sais plus à quelle occasion, assez tendance sur les travailleurs détachés, ceux qui viennent de pays européens à des conditions des prix plus attractives pour les entreprises. Il avait été évoqué la possibilité de mettre une clause dans la construction du stade pour recourir prioritairement à de l'emploi local plutôt qu'à des travailleurs détachés. Cela aurait un impact sur le coût du stade.

Pierre CAMOU : Si je peux me permettre, je ne fais pas la loi et je suis respectueux des lois de la République et de ce qui a été négocié de mémoire à Bruxelles, il n'y a pas très longtemps.

Olivier JACQUIN : La réponse est claire et nette.

Sur la question suivante : le projet d'aménagement. Il y a une clause de confidentialité, mais vous avez déjà révélé tout à l'heure quelque chose.

Stéphane RAFFALLI : D'abord sur le cluster, là aussi, on a travaillé avec le Cabinet Kurt Salmon et l'Agence pour l'économie en Essonne, qui a fait un travail introductif sur le sujet. On n'a pas encore créé les équipes nous permettant de réfléchir à la structuration du cluster, mais nous sommes allés voir à l'étranger ce qui se passait : en Australie, aux États-Unis, en Allemagne, en Angleterre. On s'est aperçu qu'en réalité toutes les initiatives prises sur ce sujet étaient des initiatives embryonnaires, en tout cas partielles, soit parce qu'elles étaient traitées par une université, par une Chambre de commerce, par une entreprise, mais jamais l'appréhension de l'ensemble de la filière n'a été tentée. Vous avez des clusters spécialisés sur le sport de glisse par exemple, mais qui a aucun moment n'avait l'ambition de traiter le sujet dans sa globalité, sa dimension santé, sa dimension industrielle, sa dimension loisirs, sa dimension fédérale. On voit qu'il y a ici un gisement possible de développement et de croissance, puisqu'on a évalué, en tout cas en France, ce secteur à près de 2% du PIB.

Olivier JACQUIN : On peut aussi s'interroger, pourquoi ne trouve-t-on pas ailleurs en Europe par exemple d'endroits où un cluster sport, appréhendé globalement et pas sur une thématique précise du sport, n'existe ? C'est-à-dire qu'on n'a pas d'exemple de l'existant.

Stéphane RAFFALLI : On n'a pas d'exemple ; c'est un constat.

Pierre CAMOU : Je ne vais pas les défendre, mais est-ce qu'il y a un Genopole ailleurs dans un autre pays ? Je crois qu'il y en a un à Évry, qui est la création française. J'espère que la France a de temps en temps du génie, même si on se le réclame. On peut toujours essayer d'envisager d'ambitionner de créer quelque chose.

Stéphane RAFFALLI : On voit bien que parfois ça tient à peu de choses la création d'un cluster et de sa réussite, c'est une alchimie toujours singulière. Le Genopole a réussi à Évry, parce que vous aviez la présence de l'AFM (Association française des myopathes), le Téléthon, le centre de séquençage et de génotypage pour la lecture du chromosome 14, la communauté internationale s'était partagée la lecture du gène et chacun des pays avait pris sa part dans la lecture du gène, en fait avec l'université, vous aviez quelques briques qui nous ont permis en plus de 15 ans de créer une véritable « genetic valley » sur le territoire. On aimerait reproduire, peut-être pas en reproduisant la même façon de faire, en fait, ce même exercice.

Olivier JACQUIN : Le village loisirs ?

Stéphane RAFFALLI : Aujourd'hui, on ne peut pas dévoiler ce qu'il sera, mais on peut dire deux choses. D'abord, il doit être attractif de manière extrêmement puissante, c'est ça qui

nous permettra de créer le flux vers la zone de projet en dehors des jours de matchs. Donc, il y a une exigence d'attractivité qui est demandée à nos partenaires. Évidemment, on aura deux volets de développement, un volet classique où l'on pourra retrouver des activités que tout le monde connaît : bowling, cinéma, patinoire, des choses très usuelles qu'on pourra concentrer et rendre très modernes à cet endroit. Puis, il nous faudra aussi inventer des parcs, des zones de loisirs qui ne ressemblent pas à ce qui existe déjà. J'ai l'habitude de dire, mais ne prenez pas ça comme argent comptant, on a par exemple une entreprise extraordinaire sur le territoire, qui a son siège social France juste à côté, à Évry limite Courcouronnes, c'est le siège de Playmobil. Pourquoi n'imaginerait-on pas un parc de Playmobil géants sur la thématique du sport ? Cela aurait un succès considérable, celui qui existe en Allemagne et qui fait 3 ha à côté du siège de Playmobil monde enregistre un nombre de visiteurs annuels extraordinaire.

Donc, il nous faut inventer des concepts. Là aussi en France, il y a des partenaires possibles, je ne vais pas citer de partenaires potentiels, mais il y a des partenaires qui connaissent bien cette économie. Donc, il nous faudra aussi inventer sur ce sujet. Donc, du classique et du plus singulier.

Olivier JACQUIN : Sur les questions environnementales stricto sensu ?

Stéphane RAFFALLI : Sur la logique du développement durable, des cibles aujourd'hui sont parfaitement connues et admises de tous. Sur la question énergétique, il est difficile de penser qu'on arrivera, en tout cas à l'heure où l'on se parle, à une énergie positive. Par contre, on peut dire – et l'engagement peut être pris ici – que l'ensemble de la zone, stade compris, peut être irrigué et cela tient en fait à notre géologie par de l'énergie non pas fossile mais renouvelable. C'est en cours d'étude. Je sais que la Fédération pour le stade et nous-même pour le projet d'aménagement, on est en train d'interroger l'ensemble des puits potentiels à proximité. Ceux qui sont exploités et ceux qui pourraient être créés pour nous permettre de garantir cela. C'est déjà énorme de garantir ça, on l'a fait sur un certain nombre de quartiers qui ont été développés par l'agglomération d'Évry Centre Essonne, on pense notamment à l'éco quartier du val de Ris où aujourd'hui vous avez 100% en énergie renouvelable sur une zone de 600 à près d'un millier de logements. On a réussi cela sur notre territoire, à notre petite échelle, on aimerait le reproduire sur les 130 ha du projet.

Après sur la pollution, ce sont des sujets sur lesquels on a peu d'expertise mais on aura l'étude d'impact. Je pense qu'on peut avoir des partenaires là aussi de qualité sur le sujet, comme Airparif ou un certain nombre d'organismes qui peuvent être sollicités. Nous ne l'avons pas fait jusqu'à présent, mais ce sont des sujets qu'on peut traiter. En tout cas, ce n'est pas en contradiction avec ce que nous souhaitons faire.

Sur la destruction des espèces et l'objectif écologique fixé à zéro, on a une étude faune-flore qui recense parfaitement l'ensemble de ce qui devra être protégé, et donc il y a des mesures de protection et de compensation qui doivent être prévues dans le projet. D'ailleurs, les équipes de cet après-midi, les trois équipes pluridisciplinaires, avaient une attention particulière sur ce sujet-là.

Olivier JACQUIN : Je vais vous demander quelques précisions. Sur la question de la qualité de l'air, on a précisé ainsi la question : analysez-vous comme insatisfaisante la situation actuelle de la pollution de l'air sur la zone ou a contrario comme satisfaisante ? Donc, là, ce sont des données existantes. On ne renvoie pas à des études à venir.

Je représente la question de manière plus incisive, puisqu'un autre sujet a été abordé, celui concernant le bruit. Il a été dit clairement qu'en matière de risques sonores pour le riverain, il y avait d'un côté une autoroute et de l'autre la nationale qui feraient écran. Cela précise aussi qu'on est dans un environnement qui est, en termes de pollution automobile, déjà chargé. Cela ne peut-il pas être un élément qui soit moins attractif vu la grosse ambition en matière de sport, notamment d'un cluster ? Il y a certains pays où ces questions de la pollution de l'air sont extrêmement sensibles, en Angleterre par exemple.

Sandy MESSAOUI : Je vais apporter une précision justement sur cette question des impacts. Pour apprécier l'impact d'un projet de développement urbain, tout d'abord il faut un projet. L'impact d'un projet urbain, lorsqu'il est défini, se mesure à travers un document (une étude d'impacts) consistant à faire un état initial du site (pollution, bruit, espèces animales, végétales protégées) sur tout un tas de thématiques. Il s'agit de réaliser une photographie d'un état du site avant réalisation d'un projet. Cette étude d'impacts s'appuie sur tout un tas d'expertises thématiques, des inventaires faune-flore, etc.

Deuxième étape : quel est l'impact transitoire, temporaire en phase de réalisation du projet, c'est-à-dire en phase de chantier ?

Troisième étape : quels sont les impacts définitifs que le projet va générer ? Une petite précision sur la question des espèces protégées. Sur l'hippodrome, on a réalisé comme il se doit un recensement de toutes les espèces animales, végétales présentes sur site. On l'a fait pendant un an, on aurait pu le faire pendant trois ou six mois, pour suivre le cycle des saisons.

Actuellement, nous n'avons qu'une espèce végétale protégée (Cardamine impatiens) qui, en réalité, risque d'être déclassée dans les prochaines années, peut-être cette année, et elle ne serait plus protégée puisqu'elle s'est très fortement développée.

De toute façon, en ce qui concerne la faune, si une espèce est là, la doctrine environnementale est relativement simple et elle s'impose à nous : c'est éviter, réduire, compenser. Quand on peut éviter de détruire une espèce protégée, on évite de le faire. Si on peut compenser, on la compense et ainsi de suite.

Olivier JACQUIN : Dernière précision, j'ai vraiment posé ces questions comme étant pour « ressentir » votre niveau d'exigence en matière environnementale. La logique de compensation était bonne il y a 10-20 ans. Maintenant, dans les projets les plus ambitieux au niveau européen, on va beaucoup plus loin qu'une logique de compensation. On respecte et on retourne la contrainte apparente en repensant son aménagement pour le rendre véritablement à un niveau de qualité pour un public très important. Voyez, c'est plus cela l'esprit de la question.

Sandy MESSAOUI : Typiquement sur le volet paysager et végétal, pour nous à travers ce projet de développement urbain, il y a un enjeu qu'on a identifié avec nos trois équipes, c'est-à-dire que le projet d'aménagement doit permettre de rétablir les corridors écologiques. On a des vraies ruptures liées aux infrastructures, la faune et la flore n'arrivent pas à franchir l'autoroute A6, et un des enjeux qui est identifié, c'est de se dire que ce projet d'aménagement doit être un vecteur pour les espèces animales et végétales. On doit pouvoir établir des corridors à travers le rétablissement de trames vertes et de trames bleues. Ce sont typiquement des objectifs, et ce sont des enjeux qui ont été très clairement pointés. Maintenant, on travaille à la formalisation de tout cela avec nos trois équipes de maîtrise d'œuvre.

Olivier JACQUIN : Pylônes électriques et la parole est à la salle.

Sandy MESSAOUI : Sur la question des pylônes électriques, je vais botter en touche, pas de pylônes électriques, en tout cas l'alimentation de l'opération d'aménagement reste à définir dans le cadre du projet d'aménagement. Encore une fois, on va revenir à un discours de la méthode. À partir du moment où l'on a un projet d'aménagement, on peut quantifier des puissances et à partir des puissances, on peut voir si le réseau actuel est en capacité ou pas de fournir et quels sont les aménagements d'infrastructures souterraines à réaliser, non pas en aérien. Donc, déterminons le projet, quantifions les besoins, et à partir de là les solutions seront étudiées avec les concessionnaires, notamment ErDF.

Olivier JACQUIN : Mesdames, Messieurs, il reste dix minutes de réunion publique. Le débat public lui n'est pas fini, vous pourrez continuer à poser des questions sur Internet. A vous la parole, Monsieur.

Philippe LAVIALLE, Président de la CCI Essonne, Évry : Si l'on pouvait revenir sur le tableau des trois questions précédentes, notamment il est question de trouver des exemples. Je voudrais rappeler quand même que c'est un projet innovant. J'en parle justement car, en Essonne, on est spécialiste un peu de l'innovation et c'est parfois difficile de trouver des exemples.

Par contre, on peut se fier au comportement des uns et des autres. Je me permets, et je vais faire un peu de publicité pour notre CCI, mais nous sommes la seule CCI en France qui a atteint le niveau d'exemplarité sur un référentiel de responsabilité sociale des entreprises (AFAQ 26000). En plus de pousser nos chefs d'entreprises, nos entreprises essonniennes justement à respecter l'environnement et leurs collaborateurs, on se l'applique à nous-même. Donc, avec ce genre de principe, c'est ainsi qu'en ce moment on a la chance d'avoir un programme d'investissement assez lourd sur l'aéroport d'Orly, et avec la maîtrise d'œuvre il a été inscrit des clauses d'insertion. Pour accompagner les entreprises locales, nous formons les responsables d'entreprises à bien comprendre les clauses d'insertion et à les utiliser le plus possible à leur profit.

Je profite d'avoir la parole, et je ne la reprendrai plus après, pour remercier la Commission. Personnellement, je ne connais pas le monde du débat public, et cela nous a beaucoup intéressé d'abord de travailler sur notre cahier d'acteur, de creuser un peu un certain

nombre de problèmes, et aussi de vérifier pourquoi au début il y avait beaucoup d'engouement et après on a pris les choses un peu plus sérieusement et on a avancé justement en montrant que cette zone, dont on avait souvent voulu l'utiliser comme une zone d'activité commerciale, le fait d'y mettre un produit comme le produit rugby, dernièrement des projets sont tombés sur mon bureau, justement autre part dans le département, car ils s'étaient plaints que c'était encore une fois le nord du département qui allait en profiter, des gens suggèrent de faire des projets de logements, de rééquiper des zones qui jusqu'à présent ne l'étaient pas tellement, et pas du tout en bétonnant, justement parce qu'ils avaient bien compris l'idée, en respectant ce côté développement durable à l'intérieur de notre territoire.

Enfin, la plupart des entreprises qui nous ont contactés et qui nous contactent encore, espèrent bien entendu pouvoir participer à la construction mais en plus sont fières de pouvoir avoir cet étendard. Une nouvelle fois, je le redis, en Essonne, on innove beaucoup. Ce qui veut dire que si l'on innove, on va à l'international. Pour pouvoir être visible à l'international, il faut avoir un porte-drapeau, et là on a un porte-drapeau fantastique.

Olivier JACQUIN : Merci, d'autres questions ? Prioritairement des gens qui n'ont pas encore pris la parole. Madame ?

Evelyne CIRIEGI, Présidente du Comité olympique régional d'Ile-de-France, Gentilly : En tant que mouvement sportif olympique, je félicite évidemment la Fédération française de cette belle et ambitieuse initiative qui veut offrir dans une région sous dotée en équipements sportifs quelque chose de formidable.

Moi, je voudrais savoir si ce projet sportif va être le chef de file d'autres initiatives. Est-ce qu'on va démarrer sur une vraie prise en considération des équipements en Ile-de-France ?

Est-ce que ça va aussi favoriser la candidature des éventuels jeux olympiques en 2024 ou 2028 ? Je crois qu'il faut se poser la question maintenant, car la candidature est à déposer en 2017 avec une prise en considération en 2015. Donc, je crois que c'est important que chacun soit bien conscient que nous sommes à l'aube d'une candidature où l'on pourrait éventuellement gagner cette fois-ci. Je crois que le rugby nous montre le chemin pour qu'on puisse œuvrer dans le sens d'une réussite aux jeux olympiques et à cette candidature dans les années 20 ou 30.

Olivier JACQUIN : Monsieur Raffalli peut-être ou Monsieur Camou ?

Pierre CAMOU : Je ne vais pas répondre à cette question, on croirait que je vends mon projet, ce qui n'est pas le cas, vous l'avez compris, mais je suis dans le projet stade, et il est évident, Madame, que toutes les ambitions pour le sport français, si le mouvement sportif se prend par la main, tel que vous l'avez indiqué, j'espère que nous pourrions aller devant pour qu'il y ait... si j'ai bien compris en plus que le sport est dans une connivence avec le Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur, et qu'on se rend compte que le sport est un élément du développement de la France.

Stéphane RAFFALLI : Très clairement, je crois que la France a tiré les enseignements de ses échecs passés, et qu'on commence à parler de plus en plus d'une candidature effectivement pour 2024. Il faudra donc trouver des territoires d'implantation en Ile-de-France, car on sait que c'est impossible dans Paris intramuros. Notre projet s'inscrit dans cette logique avec le territoire de projet, tel qu'on l'a examiné tout au long du débat public mais aussi avec des territoires voisins, on a fait référence à la base 217 qui était du foncier disponible en Ile-de-France, maîtrisé par la puissance publique, qui pourrait aussi servir d'assiette à un projet comme celui-ci.

Donc, très clairement, oui ; ce qui me permet d'upgrader notre projet et de dire que ce projet n'est pas simplement d'intérêt local mais il peut être d'intérêt national si la France le décide.

Olivier JACQUIN : D'autres questions, les dernières ? Monsieur.

Laurent STILLEN : Je voudrais revenir sur cette absence de l'État qui est assez étonnante, puisqu'il s'agit d'un projet quand même quasi national. J'ai ma petite idée sur le sujet. Je pense qu'on a affaire à quelques roitelets, quelques potentats locaux, qui veulent avoir leur projet pharaonique et attacher leur nom, les Valls, les Mandon, les Chouat, les Guedj, j'en passe...

(mouvement dans la salle)

Les Raffalli et qui veulent attacher leur nom à cette histoire. On n'entend guère Mme Fourneyron, Ministre des sports, sur ce sujet. Ah, pardon, si, c'est vrai, au mois de septembre, elle est intervenue pour dire qu'elle ne donnerait plus d'argent à un autre projet qui a eu lieu il y a quelques années, le Stade de France.

D'un autre côté, on a entendu un de ces potentats locaux, un certain maire d'Évry, Monsieur Chouat, mentir effrontément...

Olivier JACQUIN : S'il vous plait, Monsieur, reprenez vos propos, votre vocabulaire, certains mots n'ont rien à faire dans cette salle. On se respecte, c'est une des bases du débat public.

Laurent STILLEN : En attendant, c'est une réalité, il a menti la dernière fois à Évry en disant que le Stade de France était bénéficiaire, ce qui n'est pas le cas. Vous lisez tous les journaux...

Pierre CAMOU : Si je peux me permettre.

Laurent STILLEN : Mes excuses pour l'autre Monsieur.

Pierre CAMOU : Vous permettez à un potentat basque, puisque c'est la Fédération française qui porte le projet et qui est à l'initiative du projet, en aucun cas, la Ville d'Évry ou de Ris. C'est un sujet que nous avons choisi, ce territoire, en n'ayant pas pris Orly, en n'ayant pas pris Massy, en n'ayant pas pris Sénart, en n'ayant pas pris Achères, en n'ayant pas pris dans 9 sites. C'est la Fédération française qui a choisi, et en aucun cas les noms que vous citez.

Donc, il ne s'agit pas de mettre mon nom dessus ce stade, ni celui de Monsieur Blanco, il s'agit – et j'espère que vous la défendrez – d'une initiative privée. Cette initiative privée est portée par une fédération.

Quant au Stade de France, ce n'est pas Monsieur Chouat qui l'a dit, et j'ai fait tous les débats publics, c'est Monsieur Paul de Keerle, Directeur financier de la Fédération française de rugby, car il se trouve que les comptes du Stade de France, du consortium, sont publics sous le Greffe du Tribunal. Cela fait 10 ans que nous les analysons pour d'autres débats, dont l'État a peut-être tiré conséquence.

C'est tout ce que je voulais répondre, mais je voulais mettre le factuel à sa place.

Olivier JACQUIN : Nous apprécions la courtoisie de votre réponse, Monsieur le Président. Y a-t-il une question courtoise dans la salle ?

Laurent STILLEN : Excusez-moi, j'ai le droit à trois minutes.

Olivier JACQUIN : S'il vous plaît, c'est bien. Y a-t-il une question ?

Laurent STILLEN : Non, non, non, Monsieur, j'ai le droit à trois minutes, comme n'importe qui.

Olivier JACQUIN : Vous avez déjà eu votre temps.

Laurent STILLEN : Il a mordu sur mon temps de parole.

Olivier JACQUIN : Et votre manière discourtoise d'intervenir me semble suffisante.

Laurent STILLEN : Vous n'avez pas à en juger. C'est trois minutes chacun.

Olivier JACQUIN : Y a-t-il une autre question dans la salle ? Le monsieur d'à côté.

(Rires dans la salle)

Claude STILLEN : Je suis désolé, je suis ni plus ni moins que le frère jumeau, je m'en excuse par avance !

Olivier JACQUIN : Vous pouvez vous présenter peut-être !

Claude STILLEN : Monsieur Stillen, frère du premier et je m'interroge en tant que contribuable sur Ris-Orangis. Donc, je m'en explique. Je suis sur la commune de Ris-Orangis en tant que contribuable et en tant qu'investisseur, à savoir que j'ai un modèle économique. J'ai construit un modèle économique qui risque d'être mis en péril par rapport à ce projet. Bien sûr, je serai le premier à dire « oui » pour un tel projet, un stade dans ma ville, cela ne peut avoir que des effets bénéfiques. Cependant, des problèmes se posent à moi, ne serait-ce que par rapport au business plan, dont vous avez discuté en premier instant.

Vous dites qu'il y aura un coût de 600 millions d'euros pour l'édifice, concernant le stade par lui-même, on ne parle pas des infrastructures de transport autour. Il faut savoir que le seul exemple concret qu'on ait à travers le monde est le stade de Wembley en stade couvert. C'est l'unique stade qui ait été créé, en 2006 et qui a coûté 750 millions d'euros à l'époque qui en réalité en a coûté 200 de plus, soit un milliard 500 millions d'euros. Qu'est-ce qui me garantit qu'un tel projet ne va pas déborder dans son financement, étant donné que la Région, que l'intercommunalité de communes et que les communes vont être garantes de ce projet à hauteur de 400 millions d'euros.

Par ailleurs, j'ai une deuxième question toujours sur le business plan. Je ne comprends pas très bien...

Olivier JACQUIN : C'était avant le business plan, là on est sur l'impact territorial.

Claude STILLEN : Je suis désolé...

Olivier JACQUIN : Mais moi aussi.

Claude STILLEN : Je me pose en contribuable.

Olivier JACQUIN : Est-ce que votre autre question a trait à l'impact territorial, et donc cette partie, s'il vous plaît ?

Claude STILLEN : Vous avez dit tout à l'heure une série de questions, donc je soulève un problème.

Par ailleurs, et cela n'a pas été soulevé, question posée à Monsieur Camou concernant les emprunts obligataires.

(mouvement dans la salle).

Olivier JACQUIN : Non...

Claude STILLEN : Personne n'a soulevé le problème.

Olivier JACQUIN : Vous pourrez la poser sur Internet, vous aurez une réponse précise. On a déjà traité de la question tout à l'heure.

Claude STILLEN : Mais personne n'a posé la question par rapport à ça.

Olivier JACQUIN : Peut-être pouvez-vous répondre, Monsieur le Président, sur la question des risques de dérive liée aux travaux du stade.

Pierre CAMOU : Si je peux me permettre de répondre, Wembley n'est pas fermé, je vous le signale, Wembley est un stade à toit ouvert qui ne se ferme pas. En Europe, il y en a deux, un à Arnhem et un à Schalke 04, mais pas à Wembley.

Wembley est un stade privé, fait par une autre fédération qui s'appelle le football. Moi j'ai un exemple, Twickenham, qui est celui du rugby et qui n'a rien débordé. C'est celui-là, je suis du rugby, je suis dans ce modèle-là.

Ensuite sur la dernière partie de l'emprunt obligataire, je pense en avoir parlé et je pense que Monsieur le président avait déjà abordé cette question en introduction. C'était la question N°3, et c'est moi qui ai répondu à la première question d'entrée en prise de parole.

Olivier JACQUIN : Mesdames, Messieurs, nous concluons cette partie, et je vais donner la parole au Président. Le débat n'est pas fini, vous pouvez aller poser des questions sur Internet et vous obtiendrez des réponses précises. Merci pour ma part, à toi Jacques.

Jacques ARCHIMBAUD : Bien, Mesdames, Messieurs, quelques mots encore, comme disait un homme politique : « il faut savoir commencer, il faut finir un débat public ». Nous allons donc le finir dans quelques jours, il vous reste un petit peu de temps pour poser des questions.

Je voudrais re-remercier l'ensemble des personnes qui ont pris part à ce débat public, en particulier la maîtrise d'ouvrage qui a gardé ses nerfs mais qui a été parfois soumise à rude épreuve, également la Commission qui a gardé ses nerfs et qui a parfois été soumise à rude épreuve, et l'ensemble des personnes qui ont contribué – je pense à Laurent Riera, à Sharon Elbaz et quelques autres – à la qualité et à la tenue de ce débat, ainsi que l'ensemble des acteurs qui, je le redis, à l'exception de deux ou trois saillies ici ou là, sont restés d'une courtoisie, d'un respect mutuel, d'une attention à l'argumentation de l'autre tout à fait exceptionnels. Nous avons eu un débat, j'ai essayé de la façon la plus loyale possible de le résumer, d'une très grande qualité, et cet après-midi encore les participants d'un atelier, qui permettait de poser ces questions, le notaient également.

Pour une fois, nous a-t-il été dit, les questions sont posées en amont et pas les gens mis au pied du mur ou au pied de la décision déjà prise. Car je le rappelle, si un certain nombre de décisions ont été prises, si des engagements ont été, avec un très grand enthousiasme, pris par des collectivités et par la Fédération elle-même, et si des risques d'ailleurs ont été pris par les porteurs du projet, des décisions restent à prendre. C'est la raison pour laquelle il est important que les conclusions de ce débat – nous rédigerons notre rapport et le Président rédigera son bilan – se poursuivent jusqu'à non seulement ce que les décisions soient prises, et si la décision accompagnant les transports a été prise dans les conditions qui ont été dites, le débat se poursuit, de façon à ce que ces décisions soient éclairées et si possible jusqu'à l'enquête publique.

A la Commission nationale du Débat public, le Président Leyrit insiste souvent là-dessus, nous sommes très partisans d'un débat public, puis concertation, c'est-à-dire du début jusqu'à la fin du projet, au fait que les engagements qui ont été pris à un moment soient tenus. Au fond ce qui nous importe, c'est ce que ce débat public, ce ne soit pas seulement un moment où les gens disent quelque chose, mais à la fin qu'ils soient entendus.

Des questions ont été posées, nous avons porté d'une certaine façon la voix des citoyens. Nous porterons également cette voix auprès des décideurs, de l'ensemble des décideurs, de telle façon qu'elle soit entendue.

Je voudrais dire une dernière chose. Il s'est, d'une certaine façon, dans les ateliers préparatoires ou dans le cours du débat avec des pour et des contre, des gens qui n'avaient pas d'idées, des gens qui ont changé, constitué une certaine communauté du débat, dont d'ailleurs des participants de l'atelier de cet après-midi indiquaient qu'elle était extrêmement positive. Au fond, ce qui est en cause, ce n'est pas seulement qu'il y ait un débat de la maîtrise d'ouvrage et des porteurs de projets vers la société, mais au sein même de la société, de façon à ce que chacun comprenne la logique de l'autre, la logique des arguments, et qu'au fond la décision soit prise non pas en fonction d'une logique mais en fonction de plusieurs logiques, non pas en fonction d'un critère mais en fonction de plusieurs critères. Au fond, c'est ça l'intérêt du débat public, et d'une certaine façon, c'est ça la fierté de ceux qui portent cette bonne tradition et cette bonne pratique républicaine, c'est de faire en sorte que les décisions soient prises à partir des points de vue divers, et à partir du point de vue du citoyen, à partir du point de vue des experts mais pas seulement des experts qui savent à la place des autres, des experts profanes, des experts de la société.

Merci à vous, Mesdames, Messieurs. Nous rendrons notre rapport et j'espère que vous aurez gardé un bon souvenir et que vous porterez loin le souvenir de ce débat public.

Merci à vous.

(Applaudissements).

(Fin à 22h45).