

GRAND STADE DE RUGBY : DÉBAT PUBLIC

du 7 novembre 2013
au 21 février 2014

cndp
Commission particulière
du débat public
Grand Stade de Rugby

Un projet de la Fédération Française de Rugby situé à Ris-Orangis (Evry Centre Essonne)

Enseignements des contributions, délibérations et cahiers d'acteurs

Vingt contributions, quatre délibérations et seize cahiers d'acteurs ont été publiés au cours du débat public. Les contributions et cahiers d'acteurs, pour pouvoir être acceptés en tant que tels, devaient proposer un contenu clair, de qualité et reposant sur des informations accessibles à tous. Certaines contributions écrites ont pu faire l'objet de cahiers d'acteurs, choisis par la CPDP, sur la base de l'argumentation développée, de l'enrichissement apporté au débat, et le respect de ses principes. Ces cahiers ont bénéficié du même système de diffusion que les principaux documents du débat public.

Type	Total
Contributions	20
Délibérations	4
Cahiers d'acteurs	16

Type d'auteur	Total
Acteurs socio-économiques	5
Associations, dont :	10
<i>Associations à caractère environnemental</i>	4
<i>Monde olympique</i>	4
<i>Usagers des transports</i>	2
Organisations politiques et militantes	2
Collectivités territoriales, administrations	14
Organismes de veille environnementale	2
Organismes de transport	3
Citoyens, autres	4
TOTAL :	40

Enseignements des 20 contributions

Type d'auteur	Total
Acteurs socio-économiques	2
Associations	7
Organismes de veille environnementale	2
Organisations politiques et militantes	0
Collectivités territoriales, administrations	3
Organismes de transport	3
Citoyens, autres	3
TOTAL :	20

Deux contributions proviennent d'acteurs économiques (**Oval'Eco**, une association de chefs d'entreprise du territoire et **l'Agence pour l'économie en Essonne**). Toutes deux se déclarent favorables au projet, qu'elles considèrent d'intérêt général pour le territoire. L'Agence pour l'économie demande, en outre, à ce que soit affectée au Centre Essonne une partie significative de l'enveloppe financière destinée à l'amélioration des transports du Nouveau Grand Paris et que le site du projet soit choisi pour accueillir le cluster sport de la Région Ile-de-France.

Sept contributions émanent d'associations, dont quelques associations environnementales (3) et certains représentants du monde olympique et sportif (4).

Parmi les *associations à caractère environnemental* :

- **Essonne Environnement** se prononce contre le projet, dans ses modalités actuelles. L'association considère en effet qu'il présente de nombreuses lacunes en matière de transport (des transports en commun jugés insuffisants et un risque d'engorgement et de pollution du fait de l'augmentation probable du transport routier), de stationnement (un risque de stationnement sauvage est identifié), de préservation et de valorisation de l'environnement et d'aménagement du territoire. Elle demande, en outre, un diagnostic en termes de cohérence des projets d'aménagement de la zone.
- Les arguments d'Essonne Environnement sont à rapprocher de ceux du **Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93** (MNLE 93), qui estime nécessaire d'évaluer l'impact d'un tel équipement sur l'environnement, notamment sur la biodiversité existante sur le site, et de se placer dans la perspective d'un développement durable en termes de gestion de l'eau, des déchets, des besoins en chauffage et en privilégiant les transports en commun.
- Mme Nathalie Durand, la fondatrice de **l'Observatoire Sport et Développement Durable**, propose aux porteurs du projet d'élaborer un stade d'une taille modulable, avec certains éléments démontables et transportables. Selon elle, cela permettrait des usages sportifs de grande envergure tout en offrant des équipements plus structurants pour le territoire et moins coûteux, en particulier en termes de maintenance.

Les 4 associations issues du mouvement olympique et sportif, à savoir :

- Le **Comité National Olympique et Sportif Français** (CNOSF),
- Le **Comité Régional Olympique et Sportif d'Ile-de-France** (CROSIF),

Enseignements des contributions, délibérations et cahiers d'acteurs publiés dans le cadre du débat public

- Le **Comité Régional Olympique et Sportif du Centre** (CROS Centre),
- La **Mission d'information et de conseil en matière d'aménagement du territoire à caractère sportif** (MICAT), mission commune au CROSIF et au Comité départemental olympique et sportif du 93,

... sont unanimement favorables au projet.

Deux types d'arguments sont développés dans ces contributions. Tout d'abord, le projet est considéré comme un facteur de développement du rugby et notamment en Ile-de-France. Celui-ci permettrait à la FFR de créer les conditions de son autonomie financière tandis que les ressources liées à l'exploitation du stade devraient lui permettre d'assurer sa mission de service public.

D'autre part, la multifonctionnalité du projet et les possibilités qu'il offre d'accueillir d'autres disciplines sportives sont considérées comme positives dans la perspective d'une candidature française aux jeux olympiques de 2024. Le CROS Centre estime également que cet équipement permettrait à la France de combler en partie son retard (en termes d'équipements sportifs) au regard des autres pays européens.

La MICAT insiste toutefois sur la nécessité de développer un véritable pôle sportif autour du stade, pour que l'équipement ne vive pas seulement les jours de matchs mais ait une vraie plus-value qualitative pour les habitants de la zone.

Trois contributions ont été rédigées par des **opérateurs de transport**, dont deux contributeurs essonniers.

- La société d'économie mixte **Tice (Transports intercommunaux du Centre Essonne)**, présidée par M. Stéphane Baudet (Vice-président de la CAECE –un des porteurs du projet de Grand Stade), est l'opérateur majeur du territoire du centre Essonne. Sa contribution propose un éclairage sur les adaptations et le renforcement de son réseau de bus en vue de l'accueil du grand stade. Elle propose notamment une desserte permanente de l'ensemble du site de 133 ha.
- Le **SMITEC** (syndicat mixte des transports en Essonne Centre)¹ se prononce en faveur du projet. Il représente, selon lui, une opportunité et un signal d'attractivité fort du territoire. Il ajoute toutefois que le projet devra être complété par un développement de l'offre de déplacements.

La **SNCF et Réseau Ferré de France**, à travers un éclairage technique, émettent de fortes réserves quant à la capacité des opérateurs à desservir le grand stade dans les délais annoncés. Ils rappellent, en effet, que le RER D est une des lignes les plus fréquentées d'Ile-de-France, rendant sa définition de desserte complexe et son exploitation délicate. Selon eux, des investissements importants seraient nécessaires pour être en capacité d'assurer les besoins essentiels du futur stade mais les délais d'études et de travaux ne permettent pas d'envisager une mise en service avant 2025. Par ailleurs, la capacité du tram-train Massy-Evry n'apparaît pas dimensionnée pour les flux envisagés par le projet. Enfin, ils soulèvent un point de vigilance quant aux gares d'Orangis-Bois de l'Epine et d'Epinais-sur-Orge.

¹ pour lequel TICE gère plusieurs lignes de bus et dont Stéphane Baudet est également le président.

Trois contributions émanent de collectivités territoriales, dont une contribution de la préfecture d'Ile-de-France, et deux contributions de collectivités territoriales de la Seine-Saint-Denis :

- Le **préfet de la Région Ile-de-France** s'exprime au nom de l'Etat. Il estime que le projet est un enjeu sportif d'envergure nationale et une opportunité incontestable pour l'aménagement du territoire. Il souligne toutefois que dans l'intérêt même du bon déroulement du débat public, une position de l'Etat quant au projet ne lui apparaît pas souhaitable.
- La **ville d'Aubervilliers** et la **Communauté d'Agglomération Plaine Commune** se prononcent plutôt contre le projet, en raison de l'impact concurrentiel qu'il pourrait avoir sur le Stade de France et sa pérennité économique, et donc sur le territoire des deux collectivités. La communauté d'agglomération s'interroge également sur l'éloignement de Paris du site envisagé.

Ces deux dernières contributions sont à rapprocher des arguments exprimés dans les **trois contributions de personnalités exerçant ou ayant exercé une activité professionnelle en lien avec le sport ou l'urbanisme mais s'exprimant à titre individuel**, publiées dans le cadre du débat :

- M. Jean Roanet, ancien Président et Président d'honneur du Sporting Club Mazamétain, s'oppose au projet qu'il considère comme une dépense inutile et ruineuse pour le monde du rugby et pour la France.
- M. Jean-Claude Bordigoni, ancien directeur de la Sanem Stade de France, présente un éclairage comparatif sur le projet, grâce, notamment, à son expérience du Stade de France. Il estime que le projet comporte quelques handicaps par rapport au Stade de France, tels qu'une desserte en transports en commun limitée et l'éloignement du site de Paris. Il se questionne par ailleurs sur la pertinence du financement choisi (obligations non rémunérées) et du plan évènementiel, qui lui paraît ambitieux.
- Selon M. Michel Cantal-Dupart, urbaniste-architecte, outre la concurrence possible induite de deux équipements sportifs similaires en Ile-de-France, la réussite du projet tient à son insertion sur le territoire. Il estime que le site choisi est bien placé du point de vue de l'accès aux supporters venus des régions rugbystiques mais préconise de développer des espaces publics de qualité et conviviaux autour du stade, afin d'éviter les écueils de l'ancien hippodrome de Ris-Orangis.

Enfin, **deux organismes régionaux de veille environnementale** ont apporté une contribution sur le projet. Airparif et Natureparif, qui se sont également exprimés lors de l'audition du 28 janvier 2014, intitulée « *Les liens entre le Grand Stade et son environnement* », ne se prononcent pas sur l'opportunité du projet mais proposent un éclairage scientifique sur celui-ci. **Airparif** estime qu'en dehors de la phase de construction, l'impact direct de l'installation sur la qualité de l'air devrait être limité mais préconise aux porteurs du projet d'être attentifs à l'exposition des joueurs et visiteurs qui utiliseront le stade, dans les espaces aussi bien extérieurs qu'intérieurs. Selon **Natureparif**, le projet devrait prendre en compte les éléments identifiés dans le cadre de la trame verte et bleue régionale et les objectifs de conservation, de restauration et de création qui s'y rattachent. Les abords du site y sont, en effet, considérés comme un réservoir de biodiversité.

Enseignements des 4 délibérations

Les **conseils municipaux** de **Grigny** et de **Massy** et la **Communauté d'Agglomération Europ'Essonne** ont adopté des délibérations en vue de soumettre au débat public, le point de vue de ces collectivités territoriales sur le projet de Grand Stade de Rugby :

- La **ville de Massy** apporte son soutien au projet, sous réserve que soient intégrés à celui-ci, les aménagements nécessaires au maintien de la qualité de service offerte aux usagers des gares de Massy et des transports en commun sur le territoire.
- Cette contribution est à rapprocher de celle rédigée par la **Communauté d'Agglomération Europ'Essonne**², qui souhaite obtenir des compléments d'analyse concernant les transports et notamment sur les flux de spectateurs pour l'ensemble des stations du tram-train Massy-Evry, les pôles d'échanges, les gares routières du territoire et les modalités de traitement des impacts du projet. La Communauté d'agglomération entend être associée à l'ensemble des études et restitutions.
- La **ville de Grigny** a adopté une délibération en complément du cahier d'acteur de la Communauté d'Agglomération Les Lacs de l'Essonne (dont Grigny est membre). Le conseil municipal estime que le projet de Grand Stade de Rugby peut et doit s'inscrire dans une démarche globale d'aménagement urbain et de cohésion sociale. Il insiste notamment sur les nécessaires continuités à bâtir entre le nouveau quartier dont le stade serait la centralité et la ZAC d'activité des Radars, située sur les villes de Grigny et de Fleury-Mérogis. Est également évoquée la cohérence entre les activités constitutives du projet et les compétences en matière de formation et d'insertion présentes sur le territoire.

Le **Conseil Régional d'Ile-de-France** a adopté une délibération relative à l'attribution d'une subvention au syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) pour la réalisation d'une étude sur la desserte du grand stade.

Dans cette contribution, le STIF est notamment chargé, par la Région Ile-de-France, l'Etat et le Conseil Général de l'Essonne (un des porteurs du projet de Grand Stade) :

- d'établir un diagnostic portant sur l'estimation des parts multimodales en termes de desserte,
- de dresser un état des lieux des réserves de capacité du réseau,
- de juger de la part modale la plus pertinente à développer à terme.

Le STIF devra également proposer un calendrier de mise en place du « Plan de déplacement » du Grand Stade (si celui-ci est construit), un cahier des charges des phases d'études ultérieures ainsi qu'une évaluation des investissements d'infrastructures et d'exploitation nécessaires et strictement en lien avec le nouveau projet (stade et équipements annexes), et des éventuels ouvrages d'accès à prévoir.

² dont la commune de Massy est membre.

Enseignements de 16 cahiers d'acteurs

Type d'auteur	Total
Acteurs socio-économiques	3
Associations	3
Organisations politiques et militantes	2
Collectivités territoriales, administration	7
Organismes de transport	0
Citoyens, autres	1
TOTAL :	16

Le panorama des positions et arguments exprimés dans les 16 cahiers d'acteurs publiés au cours du débat, est relativement similaire aux avis et opinions recueillis au sein des autres espaces d'expressions du débat. Plusieurs positions vis-à-vis du projet semblent ainsi s'opposer, en fonction des catégories d'acteurs s'exprimant. Un fort portage des collectivités voisines du projet et des acteurs socio-économiques doit également être souligné, tandis que les acteurs associatifs et militants apparaissent plus réservés voire opposés au projet.

La majorité des cahiers d'acteurs sont le fait de collectivités territoriales (principalement essonniennes) et d'organismes assimilés à l'administration publique (7).

Parmi ces cahiers d'acteurs, 5 sont le fait de Communautés d'agglomération voisines de la CAECE, un des porteurs du projet. Ainsi, la **Communauté d'agglomération du Val d'Orge** (CAVO), la **Communauté d'agglomération Sénart-Val-de-Seine** (CASVS), la **Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines** (CASQY) et le **Syndicat d'agglomération nouvelle de Sénart** (SAN de Sénart) sont unanimement favorables au projet tandis que la **Communauté d'agglomération Les Lacs de l'Essonne** (CALE) soutient le projet mais émet quelques questionnements et réserves à son encontre.

- Le projet est perçu comme un vecteur d'insertion, de développement économique et d'attractivité pour le sud francilien. Il apparaît comme un atout, dans la mesure où il favorisera la création d'emploi sur ce territoire. La CASQY estime que le projet aurait un impact favorable sur le territoire francilien dans son ensemble.
- L'amélioration des transports en commun, en particulier la ligne D du RER, et l'accélération de la création d'équipements et d'infrastructures sont des thèmes également largement évoqués.
- La CASQY estime que le projet contribuera à la structuration des grands équipements sportifs de la Région Ile-de-France, sous-équipée par rapport aux autres métropoles mondiales. Elle évoque la possibilité de mise en réseau des équipements en Ile-de-France pour une candidature olympique en 2024. Ces arguments sont à rapprocher du cahier d'acteur de la CASVS qui voit dans le projet, une opportunité pour structurer les activités de la santé, de la recherche, du savoir et de la connaissance autour des valeurs du sport.

- Certaines collectivités insistent sur la nécessaire cohérence et les possibilités de synergies du projet avec son territoire. Ainsi, la CAVO estime que le projet est à associer avec le projet de reconversion de la base aérienne 217, situé sur la commune voisine de Brétigny-sur-Orge. Le SAN de Sénart évoque un projet favorisant le développement concerté des agglomérations à travers l'Entente du Quadrant-Sud-Est³. La CASVS voit dans le projet, une opportunité de développement d'un tourisme de proximité (dont deux destinations sur le territoire de l'agglomération : la base régionale de loisirs du Port aux Cerises à Draveil et Vigneux-sur-Seine et la forêt de Sénart).
- Ce dernier type d'arguments est à rapprocher du cahier d'acteur de la CALE qui considère que le projet doit offrir aux habitants du Centre-Essonnes des perspectives précises d'amélioration des conditions de la vie quotidienne, en ce qui concerne la formation et l'emploi, les transports et l'intérêt général du projet ; tout en mesurant et en réduisant ses impacts écologiques (vis-à-vis du bois de Saint-Eutrope notamment).

Dans la continuité de ces cahiers d'acteurs, la **Région Ile-de-France** indique l'intérêt qu'elle accorde conditionnellement au projet. Celui-ci est inscrit dans son schéma directeur et la Région rappelle son attachement à l'aménagement du sud francilien dont elle considère qu'il doit bénéficier d'importants investissements. Garante d'un aménagement équilibré de son territoire et de l'efficacité du réseau de transport collectif francilien, elle revendique l'exigence toutefois un projet exemplaire au regard de tous les piliers du développement durable. Celle-ci se traduit notamment par des objectifs ambitieux en matière de préservation, de valorisation de l'environnement et de maîtrise de la consommation des ressources non renouvelables ainsi que par la nécessité d'un projet solidaire.

Selon l'**Agence d'urbanisme Essonne-Seine-Orge** (AUDESO), le secteur d'implantation du Grand Stade est un des plus importants réservoirs de développement urbain du Centre-Essonnes-Seine-Orge avec le projet de reconversion de la base aérienne 217. Le projet pourrait permettre de dynamiser les ressources, les emplois et le développement du territoire et de rééquilibrer la grande couronne dans le sud francilien.

Trois cahiers d'acteurs proviennent de représentants du monde socio-économique.

Selon les **Chambres de commerce et d'industrie (CCI) de Paris-Ile-de-France et de l'Essonne** et la **Maison de l'Emploi Corbeil-Evry**, le projet constitue une opportunité de valorisation territoriale. Il est considéré comme potentiellement générateur de fortes retombées touristiques et comme une opportunité pour le développement d'entreprises et de l'emploi. La CCI Essonne y voit également un vecteur d'accélération de la modernisation des transports. Les deux CCI soulèvent toutefois un point de vigilance concernant l'articulation et la préservation des activités existantes et l'équilibre entre les territoires. La Maison de l'Emploi préconise également de s'engager au plus tôt dans une gestion prévisionnelle territoriale des emplois et des compétences.

Trois cahiers d'acteurs émanent d'associations dont une association environnementale et deux associations d'usagers des transports.

France Nature Environnement (FNE) et **Ile-de-France Environnement (IDFE)** se positionnent contre le projet, à l'image de la contribution d'Essonne Environnement. Trois types d'arguments sont mis en avant : la crainte de l'artificialisation d'un espace naturel et de l'étalement urbain, l'absence d'une

³ L'entente est un accord de coopération entre les agglomérations de Corbeil, Evry, Sénart et Melun.

offre adaptée de transports en commun ayant pour conséquence l'augmentation des gaz à effet de serre, et l'impact négatif sur les stades existants.

Deux alternatives au projet sont proposées: la renégociation du contrat avec le gestionnaire du Stade de France ou bien l'implantation du stade dans une région dépourvue de stades de très grande capacité et dotée d'une infrastructure de transport suffisante.

Les deux associations d'usagers des transports voient dans le projet une opportunité d'accélérer les investissements dans les transports en commun (et en particulier le RER D), attendus de longue date. Ils expriment toutefois quelques inquiétudes quant à la prise en compte des usagers du quotidien :

- **L'association des usagers des transports Ile-de-France** (AUT IDF) considère que le futur grand stade doit bénéficier d'une desserte en transports en commun de qualité pour limiter son empreinte écologique. Néanmoins, elle estime que la problématique des accès au stade doit être approfondie par des études, notamment sur l'exploitation du tram-train Massy-Evry, sur la fiabilité du RER et sur les parkings de rabattement automobile.
- Selon le **Soutien Associatif des Usagers Révoltés** (SADUR), les investissements nécessaires à l'accueil des visiteurs du stade, par le RER D, ne doivent pas se faire au détriment des investissements nécessaires à l'amélioration des trajets pour les usagers quotidiens. Par ailleurs, elle estime que la mise à niveau du RER D ne doit pas se limiter à quelques aménagements ponctuels. Il faudra être en capacité de gérer les imprévus et les reports modaux en cas d'incidents, et de bien évaluer les flux de spectateurs.

Deux organisations politiques ou militantes ont également proposé des cahiers d'acteurs.

ATTAC Centre Essonne se prononce ouvertement contre le projet de Grand Stade et énonce une série d'arguments pour corroborer son propos, dont :

- o le « naming » du stade, considéré comme contradictoire avec la mission de service public de la FFR ;
- o une demande de retrait de la garantie d'emprunt du Conseil Général de l'Essonne ainsi qu'un retrait de la subvention accordée au musée du rugby ;
- o le paiement des surcoûts du projet par la FFR (aménagements routiers, notamment), l'association estimant que les contribuables n'ont pas à financer un projet privé ;
- o la prise en compte du départ du rugby pour l'économie du Stade de France (dont l'Etat est propriétaire).

Par ailleurs, l'association juge que les prévisions d'emplois du projet ne sont pas crédibles et demande l'adoption d'une clause sociale pour interdire le recours aux travailleurs détachés.

Ce cahier d'acteur est à rapprocher de celui proposé par **Europe-Ecologie-Les-Verts 91 et EELV Ile-de-France**, qui craignent que le soutien financier des collectivités territoriales ne se fasse au détriment d'autres projets comme la rénovation des installations sportives du département. Ils estiment, en outre, que le projet doit s'inscrire dans une logique de rééquilibrage de l'aménagement du territoire national. Contestant la fiabilité des études relatives à la création d'emploi et à la desserte du grand stade, ils redoutent également une méconnaissance des enjeux naturalistes locaux. Ils proposent l'installation d'un site de transformation des produits issus de l'agriculture biologique en lieu et place du projet de stade.

Enfin, la CPDP avait sollicité cinq étudiants du master 2 « Ingénierie et management des organisations sportives » de l'IAE Toulouse, afin de promouvoir le débat public auprès des jeunes étudiants toulousains. Ils ont, par la suite, proposé à la CPDP, un cahier d'acteur regroupant les

différents arguments et questions entendus lors de la réunion d'échanges qu'ils ont organisée. Ils soulèvent ainsi des freins potentiels à la réalisation du projet :

- la programmation événementielle envisagée (insuffisante selon eux) ;
- les coûts et le financement du projet qui doivent être affinés ;
- les innovations présentes dans le stade, peu mises en avant ;
- la localisation du projet en France (pourquoi pas à dans le Sud-Ouest ?) et en Ile-de-France (un site trop éloigné de Paris ?).