

Synthèse de la réunion publique

12 décembre 2013 – Brétigny-sur-Orge

Les dessertes du stade et les transports

Résumé de la réunion

Organisée à Brétigny-sur-Orge, la troisième réunion publique a rassemblé 200 participants et a donné lieu à 28 interventions. 300 personnes ont également suivi la réunion sur le site internet du débat. De nombreux citoyens des différentes communes concernées ont pris la parole mais aussi des élus locaux, deux députés, ainsi que des représentants de chambres consulaires, d'associations d'usagers ou de défense de l'environnement.

La réunion s'est déroulée en deux temps. **Une première partie** a été consacrée à la présentation générale du projet et de l'équipement proprement dit mais également de son insertion sur le site. Il s'en est suivi un échange fructueux et constructif avec les personnes présentes dans la salle. **La deuxième partie de la réunion** a porté sur la problématique de l'accessibilité du projet, notamment : comment y accéder par avion, par train, par bus, par la route ; les différents sites de stationnements prévus ; la concomitance des usagers traditionnels de ces différents modes de transports et des usagers présents les jours de grands événements.

La maîtrise d'ouvrage s'est exprimée par l'intermédiaire de M. Gestin, directeur des déplacements du Conseil général de l'Essonne et de M. Vercammen, du cabinet EGIS, qui ont présenté les éléments techniques des études d'accessibilité réalisées durant la phase de candidature territoriale.

Leur intervention a été complétée par une présentation détaillée de Mme Sandrine Gourlet, Directrice des transports de la Région Île-de-France, qui a précisé les investissements en cours et programmés, aux différentes échéances, financés à 40% par la Région et à 60% par l'État. Un planning prévisionnel de réalisation a également été présenté, qui donnera lieu, si le projet est réalisé, à des études complémentaires nécessaires et à des financements adaptés selon un calendrier à discuter.

M. Yves Boutry, en sa qualité de Vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) a fait part de ses observations, mais aussi de propositions concernant ce projet.

Lors d'un débat courtois, riche et animé, de nombreuses personnes dans la salle ont fait part de leurs propositions, de leur intérêt mais aussi de leurs réserves concernant l'accessibilité. Des réponses ont été apportées. Cependant, compte-tenu de la nécessaire technicité des éléments à fournir, le Président de la CPDP a fait savoir que des réponses écrites seraient communiquées aux intervenants et publiées, dans un souci d'information et de transparence, pour répondre à l'attente légitime des citoyens et dans la lignée du fondement même du débat public.

Plusieurs formes d'expressions de soutien au projet, malgré des craintes récurrentes

Un projet ressenti comme un accélérateur de développement pour un territoire jugé sous équipé

La réunion a vu plusieurs participants, élus et acteurs économiques notamment, prendre la parole pour soutenir le projet. Celui-ci est le plus souvent présenté comme un accélérateur de développement économique, ainsi qu'un « levier » qui devrait permettre à l'Essonne de bénéficier d'investissements attendus depuis longtemps. Le département, et plus largement la grande couronne Sud de l'Île-de-France, sont présentés par ces acteurs comme des territoires « délaissés », particulièrement du point de vue des transports en commun. Certains participants témoignent d'une forte mobilisation du territoire en ce sens (acteurs sportifs, entreprises...). Des élus d'intercommunalités voisines appellent à ne pas faire du stade un équipement restreint à l'agglomération Evry-centre-Essonne : l'équipement devrait rayonner sur l'ensemble du territoire, une position partagée par les collectivités maîtres d'ouvrage. Pour certains, le projet permettrait ainsi d'ancrer l'Essonne dans la dynamique de la Métropole du Grand Paris.

A noter cependant que les partisans du projet ne masquent pas pour autant certaines inquiétudes quant à sa faisabilité. Outre la complexité de la problématique des transports en commun ou de l'accessibilité, qui sera abordée plus en détail dans les paragraphes suivants, l'impact de l'investissement sur les finances de la Fédération française de rugby (FFR), ainsi que la possible concurrence des équipements sportifs en Île-de-France sont évoqués. Pour autant, ces réserves ne signifient pas forcément opposition au projet : l'expression « j'ai envie d'y croire » est plusieurs fois utilisée. Plusieurs d'entre eux estiment que le renoncement à un projet ambitieux condamnerait le territoire à subir durablement ses difficultés en matière d'économie et de transports

Coût, financement, caractéristiques du stade : des questions à la FFR

La FFR considère que l'investissement dans le grand stade serait tout à fait soutenable pour ses finances. Elle se dit confortée dans cette prévision par le succès d'un autre investissement lourd : le centre national du rugby à Marcoussis. Elle rappelle la nécessité selon elle de disposer de son propre outil (à l'image des fédérations britanniques), qui la rendrait totalement autonome dans la programmation des matches de rugby. Interpellé sur les possibles dérives de coût, le maître d'ouvrage rappelle que les 600 M€ d'investissement représentent le maximum des possibilités de la FFR, et excluent tout dépassement.

Outre ces rappels, la FFR déclare que le « business model » optimal du stade repose sur une capacité de 60 000 places. Le projet de grand stade est dimensionné à 82 000 places, soit 22 000 de plus, afin de permettre la vente de places à des tarifs modérés de 5 et 10 euros.

Enfin, la FFR estime que son projet ne déstabiliserait pas le Stade de France, qui est un équipement bénéficiaire et dont les emprunts sont remboursés. Les autres stades existants ou en projet en Île-de-France sont de jauges plus réduites que le grand stade de rugby, ce qui exclut toute concurrence.

Un participant jugerait plus pertinent une implantation du stade dans le Sud-Ouest de la France, où le rugby est particulièrement enraciné. Pour la FFR, cette solution présenterait un problème de transports : la France étant un pays centralisé, la seule solution pour que l'ensemble des spectateurs français se retrouvent au grand stade reste l'implantation de celui-ci en Île-de-France.

Un participant doute de l'utilité d'une pelouse rétractable, qui ne serait utilisée dans le stade que 15 jours par an. Le maître d'ouvrage rappelle que la présence d'un toit amovible représente une condition nécessaire à l'exploitation du Grand stade toute l'année et à la qualité du spectacle sportif. Ce toit limiterait l'ensoleillement et l'aération de la pelouse : pouvoir déplacer celle-ci hors du stade permet ainsi de conserver une pelouse de qualité, tout en libérant à l'intérieur une dalle de 10000 m² totalement modulable en fonction des événements accueillis (salons, moto-cross, sports divers, etc.).

Un participant souhaite que les travaux du stade soient confiés de préférences à des entreprises essonniennes. La FFR indique son intention de privilégier en effet les fournisseurs locaux

Implication des collectivités et projet d'aménagement associé au grand stade

Des questions portent sur la capacité des collectivités territoriales à financer les investissements connexes au projet de grand stade, c'est-à-dire les infrastructures de desserte fine (passerelle, aménagements routiers : 118 M€) et la zone de développement urbain et économique associée au projet. Les représentants des collectivités maîtres d'ouvrage rappellent que le financement de ces infrastructures serait inscrit au volet « territorial » du contrat de projet État/Région (CPER), selon une procédure classique.

Le grand stade n'induirait ainsi aucun investissement exorbitant du droit commun, mais simplement un « fléchage » des crédits de ce contrat de projet. Un participant s'enquiert néanmoins de l'existence d'une solution alternative si le financement par les CPER s'avérait impossible.

De même, en ce qui concerne la zone de développement associée au stade (activités « sport, loisirs et nature » et filière d'excellence sportive), les collectivités prévoient de recourir à une procédure classique : la zone d'aménagement concerté (ZAC). Elles rappellent que ce dispositif d'aménagement suppose des investissements, mais génère également des recettes par les ventes de droits à construire.

Concernant le développement autour du stade, un participant craint une concurrence des différents territoires d'activités essonniens (stade, base aérienne de Brétigny, Val Vert, Saclay).

Les collectivités territoriales indiquent que les différents territoires concernés par de tels projets dialoguent afin de trouver leur meilleure articulation : un tel dialogue permet d'éviter le risque de concurrence entre zones d'activités.

A la demande d'un participant évoquant une opinion supposée défavorable au projet de la Ministre des sports et de la jeunesse, les représentants des collectivités territoriales reviennent sur le rôle de l'État et contestent la moindre déclaration publique défavorable au projet de la part de la Ministre.

Celui-ci n'est pas à l'origine du projet, né d'une initiative totalement décentralisée (acteur privé et collectivités territoriales). Les maîtres d'ouvrages espèrent maintenant convaincre l'État de l'intérêt national du projet, cet intérêt étant selon eux caractérisé par sa contribution à la croissance économique, à la performance du mouvement sportif national (par la création du « cluster sport »), aux missions de service public assumées par la FFR, ainsi qu'à une éventuelle candidature de la France aux Jeux olympiques de 2024.

Desserte du stade : une problématique complexe

La réunion a mis en lumière la complexité de la question de l'accessibilité du Grand stade: d'une part le projet semble nécessiter de forts aménagements des réseaux (ferroviaire notamment) ; d'autre part, ces aménagements risquent de ne pas pouvoir être réalisés à la mise en service du stade prévue initialement en 2017. Pour plusieurs participants cependant, cette complexité ne soit pas être prétexte au renoncement : de fortes attentes sont exprimées quant à l'amélioration des transports en Essonne, pour laquelle le projet est vu comme un accélérateur.

Les interventions montrent un site bien desservi, mais de fortes adaptations à apporter aux transports collectifs pour répondre à l'affluence lors des grands matches.

Les représentants des maîtres d'ouvrage (M. Gestin, directeur des déplacements du Conseil général de l'Essonne et M. Vercammen, EGIS) ont rappelé les éléments techniques des études d'accessibilité réalisées durant la phase de candidature territoriale (2011). Le site du projet est déjà fortement irrigué par les infrastructures de transport :

- Routes : A6, RN7, RN104 ;
- Transports en commun : RER B, C et D, réseau TICE
- Aéroport d'Orly ;
- Gare TGV de Massy (ainsi que la desserte TGV de Juvisy) ;
- Projets à moyen terme de tram-train Massy-Evry (TTME) prévu en 2018 et de transport en site propre TZen 4.

D'après les enquêtes réalisées par la FFR au Stade de France à St-Denis, les spectateurs des matches du XV de France en 2010-2011 provenaient à 45% de la province, 49% de l'Île-de-France (dont 15% de Paris) et 6% de l'étranger. Selon les études réalisées, 52% des spectateurs de grand stade s'y rendraient en transports collectifs, 6 % en autocar et 42% en voiture particulière. Les études réalisées en phase de candidature ont repris ces paramètres d'accessibilité constatés au Stade de France à St-Denis.

Les RER D et C (via le TTME) représenteraient les principaux moyens de desserte par les transports en commun.

Toujours selon les études réalisées (EGIS)¹ pendant la phase de candidature, le projet nécessiterait d'aménager les réseaux de transport de la façon suivante :

- RER : Améliorer les fréquences, les dessertes, les gares ;
- Transports en commun en site propre : mobiliser le réseau TICE existant ;
- Routes : réaliser 19 ouvrages dont la liste est détaillée dans le dossier du débat : ce sont ces aménagements qui représentent une partie de l'investissement de 118M€ annoncé par les collectivités maîtres d'ouvrage ;
- Stationnement : proposer 5 500 places à proximité du stade, 7 900 places un peu plus loin. Ces parcs accueilleraient ainsi 23 000 spectateurs. Les plus éloignés seraient desservis par

¹ consultables sur le site du débat public

des navettes de bus, de sorte que 95% des places de parking seraient situées à moins de 5 minutes du stade.

Sandrine Gourlet, directrice des transports de la région Île-de-France, rappelle les investissements prévus au titre du plan de mobilisation pour les transports de 2009 et réaffirmés dans l'accord avec l'État sur le « nouveau Grand Paris » en 2012.

L'Essonne, selon elle, est desservie par des transports collectifs de grande qualité. La représentante de la Région rappelle cependant que les projets d'amélioration (RER C et D) ou de développement (TTME) de ces lignes ont été définis avant le lancement du projet de grand stade. Il lui paraît donc impératif de conduire une étude globale sur le grand stade et la desserte du site par tous les modes, aussi bien au quotidien qu'au moment des grandes manifestations. Elle a donc annoncé que ces études allaient être menées.

Cette étude permettra de définir les besoins d'amélioration des infrastructures, qui devront être résolus en fonction de trois conditions :

- Privilégier les transports collectifs à la voiture particulière ;
- Veiller à ce que les investissements liés au grand stade soient cohérents avec les investissements déjà programmés ;
- Veiller à ne pas dégrader la performance globale des transports en commun : à ce titre, les répercussions du projet doivent être analysées à l'échelle de l'ensemble du réseau francilien.

Le financement de ces nouveaux investissements ferait l'objet, comme il est d'usage, d'une discussion entre État, Région et collectivités.

Vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), Yves Boutry insiste sur la difficulté que représente la problématique des dessertes du grand stade.

Le RER D pose un problème de capacité et de sécurité, compte tenu de sa fréquence limitée (1 train par ¼ d'heure, contre 4 par ¼ d'heure pour les RER B et D au Stade de France). En outre, le RER C ne serait pas accessible directement depuis le stade, mais via un autre transport collectif (TTME).

Enfin, à la différence du Stade de France, le stade ne serait pas directement connecté au métro automatique Grand Paris Express, mais seulement relié à lui par le RER à Orly, au Vert-de-Maisons et aux Ardoines (avec des sites de correspondance très contraints dans le cas des deux dernières citées).

De plus, selon cet intervenant, il n'est pas réaliste de compter sur le TTME pour desservir le grand stade, en l'état actuel du projet de tram-train (il faudrait emporter 10 000 voyageurs avec une fréquence d'un train toutes les 3 minutes).

A titre de comparaison, le projet de stade des Lumières à Lyon prévoit un tramway spécialement conçu pour les fortes affluences, doté d'une gare spécialisée et pourvu de 4 voies et 4 quais. Il lui semble donc opportun de mettre l'accent sur le renforcement du réseau de bus en site propre afin d'absorber de tels flux.

L'intervenant s'interroge aussi sur la stratégie de dispersion des parkings. Il lui semblerait préférable de proposer des parcs-relais en nombre plus réduit mais de très forte capacité (dans l'exemple lyonnais, deux parcs de 5 000 à 6 000 véhicules).

Des travaux coûteux, et dont la durée pourrait être plus éloignée que la date de mise en service du grand stade initialement prévue en 2017; des solutions transitoires à définir ?

Des participants soulignent que la qualité des dessertes du grand stade nécessitera des investissements lourds dans les infrastructures de transport, mais aussi le matériel roulant. Certains réclament la suppression des sections de voies uniques du projet TTME, qui en limitent la capacité. Le représentant de la SNCF confirme que ces sections limitent la fréquence à 1 train toutes les 7 à 8 minutes.

Pour accroître cette fréquence, il faudrait en effet reconsidérer le projet TTME et notamment l'impact foncier du doublement des sections actuellement prévues à voie unique.

Pour d'autres, le TTME ne représente pas une solution puisqu'il serait avant tout utilisé pour rabattre les spectateurs sur le RER C, où se concentreraient donc les voyageurs.

D'autres proposent de doubler la longueur du tram-train. De même, la gare du Bois de l'Épine n'est pas en capacité d'évacuer 20 000 personnes par heure, d'où l'obligation de la redimensionner.

Certains participants s'enquêtent du financement de tels investissements, et de leurs répercussions sur les transports du quotidien.

Pour une responsable d'associations d'usagers, l'achèvement des schémas directeurs des RER est une priorité (3^e paire de voies du RER C dans Paris notamment). La pénurie de matériel roulant, à laquelle aucune solution à court terme n'est entrevue, risque selon elle de poser un problème aux périodes d'affluence maximale.

Un participant s'inquiète également des conséquences du projet sur le trafic routier : compte tenu des embouteillages que connaît déjà la Francilienne chaque samedi, est-il pertinent d'y injecter 3 000 véhicules/heure supplémentaires au moment des matches ?

Outre l'ampleur des investissements requis, des participants s'interrogent sur la durée des chantiers. En effet, il n'est pas envisageable d'interrompre durablement les RER pour réaliser les travaux, compte tenu de la fréquentation de ces lignes.

Les chantiers doivent donc se restreindre aux périodes de moindre influence, d'où un allongement considérable des délais.

Pour plusieurs participants (dont le représentant de Réseau ferré de France), les schémas directeurs des RER ne seront pas aboutis à l'horizon de la mise en service du grand stade, ce qui impliquera le recours à des solutions transitoires.

Pour certains (dont le représentant du Stif²), il est d'ores et déjà compliqué d'envisager l'organisation de matches autour des heures de pointe du soir en semaine. La FFR précise cependant que le XV de France joue habituellement le week-end, ce qui semble répondre à cette problématique.

Pour un participant, le grand stade repose sur un modèle de mobilité intenable, puisqu'il consisterait à injecter 29 000 voyageurs supplémentaires sur un réseau de RER déjà saturé.

En outre, il lui semble impossible d'augmenter la fréquence du RER D, qui est déjà au maximum permis par la configuration du réseau (3 branches convergeant vers Paris).

² Syndicat des transports d'Île-de-France, autorité organisatrice des transports à l'échelle de la région.

Un participant estime que la création d'une zone attractive autour du stade augmentera le flux de voyageurs quotidiens, ce dont les études devront selon lui tenir compte.

Une autre invite les maîtres d'ouvrage à intégrer au bilan du projet les impacts sanitaires environnementaux (en particulier quant à la pollution de l'air) résultant des flux de véhicules supplémentaires lié au grand stade.

Pour des participants, la complexité du problème ne doit pas être un prétexte pour renoncer au projet : l'Essonne a un besoin urgent d'améliorer ses transports, et le grand stade doit être pour cela un levier.

Plusieurs participants dressent un constat très négatif de la situation des transports en grande couronne.

Pour certains d'entre eux, l'Essonne est oubliée des discussions relatives au Grand Paris et plus généralement des grands projets de transport (ce que conteste la région, qui rappelle l'ampleur des investissements déjà mobilisés: 120 M€ pour le RER C, 300 M€ pour le RER D, 400 M€ pour le TTME, pôle de Juvisy, etc.).

Pour ces participants, le projet de grand stade représente l'occasion d'obtenir les investissements réclamés depuis longtemps dans les transports. Dès lors, la complexité du sujet ne doit pas être un prétexte pour renoncer puisque, si celui-ci était abandonné, les espoirs de voir la situation actuelle s'améliorer rapidement seraient compromis.

Un participant, député de l'Essonne, indique que la population du département est appelée à croître. Il est donc impératif d'une part d'accélérer les améliorations des transports collectifs, d'autre part d'accroître le développement économique afin de rompre un modèle d'aménagement où les logements sont construits dans l'Essonne tandis que les emplois se créent à l'Ouest de l'Île-de-France. Pour lui (ainsi que d'autres acteurs économiques), le projet de grand stade répond à cette double ambition.

Un participant appelle à ne pas négliger le potentiel de la Francilienne. Route à 2x2 voies mais initialement prévue pour 3x2 voies, cet axe pourrait selon lui accueillir deux voies de transports en commun en site propre. D'autres participants appellent à intégrer dans une même réflexion la desserte du grand stade et de la base aérienne, deux projets voisins. .

Un participant s'interroge également sur les navettes prévues entre Brétigny et le grand stade : il demande des précisions sur leur configuration et leur financement.

La nécessité d'une réflexion partagée sur les transports

Compte tenu des enjeux cruciaux exprimés ce soir, mais aussi de la complexité de la problématique, la CPDP recommande aux maîtres d'ouvrage d'imaginer le cadre dans lequel la réflexion sur les transports pourrait continuer après le débat public (si le projet se poursuit), avec l'ensemble des parties concernées. Rappelons à ce sujet la suggestion d'un participant à une précédente réunion de voir organiser un atelier spécifique sur les transports.

Quelques précisions

La CPDP retrace ici les propos tenus par les participants : aucune des questions ou opinions présentées ci-après ne saurait l'engager, elle est totalement neutre.

Ce document a pour objet de proposer une rapide synthèse des propos tenus en réunion : il n'est donc pas exhaustif. Il sera complété par le compte rendu intégral des échanges.

La CPDP invite les participants au débat et tous ceux qu'il intéresse à se reporter aux documents du maître d'ouvrage (notamment le dossier du débat), ainsi qu'aux études auxquelles il se réfère. C'est la base à partir de laquelle les échanges s'organisent

Si vous souhaitez recevoir une réponse écrite personnelle, nous vous invitons à poser votre question par écrit ou sur le site du débat (<http://grandstaderugby.debatpublic.fr/espaces-expression/questions-reponses.html>)

Pour retrouver les éléments de présentation du projet par les maîtres d'ouvrage, nous vous invitons ou demander à la CPDP le dossier du débat et sa synthèse, ou à télécharger ces documents (<http://grandstaderugby.debatpublic.fr/projet/dossier-presentation-projet.html>).

Vous pouvez également visionner les vidéos projetées au cours de la réunion issues de l'atelier introductif (<http://grandstaderugby.debatpublic.fr/debat/atelier-introductif.html>).

Commission particulière du débat public sur le projet "Grand Stade de Rugby"

52 boulevard de Sébastopol 75003 Paris

Tél. : 01 73 02 82 85

Courriel : grandstaderugby@debatpublic.fr

<http://grandstaderugby.debatpublic.fr>

<https://www.facebook.com/grandstaderugby.debatpublic>

https://twitter.com/gdstaderugby_dp

Récapitulatif des questions, demandes et propositions exprimées en réunion

Questions

Comment les maîtres d'ouvrage interprètent-ils la position de l'État, compte tenu de l'opposition au projet de la Ministre des sports ?

Si les collectivités n'obtiennent pas les financements qu'elles attendent du contrat de projet État/Région, disposent-elles d'une autre solution ?

Qui paiera les investissements lourds liés au grand stade ? Sur quelle enveloppe les crédits seront-ils prélevés, et avec quelles conséquences sur les transports quotidiens ? Dans quelle mesure est-il possible de réallouer des fonds aux projets permettant une bonne desserte du stade ?

Quelles solutions de desserte élaborer si les grands travaux ne sont pas réalisés à la date de mise en service du grand stade ?

Comment imagine-t-on les navettes entre Brétigny et le grand stade. A combien se monterait l'investissement ?

Demandes

Prendre en compte dans les études sur les transports l'afflux de voyageurs qui résulterait de la zone d'activités connexe au grand stade.

Intégrer au bilan du projet les impacts sur l'environnement et la santé résultant d'un flux supplémentaire de véhicules.

Propositions

Doubler les sections du TTME actuellement prévues à voie unique.

Allonger les tram-trains.

Solution de l'aérotrain.