

# DÉBAT PUBLIC

## GRAND STADE DE RUGBY

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

# CAHIER D'ACTEUR

N°8 - FÉVRIER 2014



### France Nature Environnement et Ile-de-France Environnement

*FNE et son union régionale IDFE  
fédèrent respectivement 3 000  
et 380 associations de protection  
de l'environnement.*

*Elles veillent à la sauvegarde  
et la mise en valeur de l'environnement  
et de la qualité de la vie avec l'appui  
d'équipes bénévoles et salariées.*

*Elles sont agréées pour la protection  
de l'environnement nationalement  
et régionalement depuis 40 ans et  
habilitées au dialogue environnemental  
depuis 2012*

#### CONTACT :

**FNE :**  
81-83, boulevard de Port-Royal 75013 Paris  
Tél. : 01 44 08 02 50  
Fax : 01 44 08 05 48  
Siège social : 57, rue Cuvier 75231 Paris  
cedex 05- Fédération française des  
associations de protection de la nature  
et de l'environnement Reconnue d'utilité  
publique depuis 1976.  
Site internet : [www.fne.asso.fr](http://www.fne.asso.fr)

**IDFE :** 2 rue du Dessous-des-Berges 75013  
Paris, association régionale agréée  
tél : 01 45 82 42 34.  
Site internet : [www.idfe.org](http://www.idfe.org)

## France Nature Environnement et Ile-de-France Environnement

### UN PROJET AMBITIEUX DONT L'OPPORTUNITÉ N'EST PAS DÉMONTRÉE

Les ambitions présentées dans le cahier de présentation du projet du maître d'ouvrage correspondent à des objectifs d'aménagement du territoire partagés par FNE et IDFE

- > Un projet durable
- > Un projet d'intérêt général pour la métropole francilienne
- > Un projet au service du rayonnement sportif de la France

#### Mais contredites par les lacunes et incompatibilités du dossier

- > L'artificialisation d'un espace naturel de 133 ha s'oppose à la réduction de la consommation des espaces naturels et forestiers et de l'étalement urbain. Il entraînera une augmentation du parc immobilier des bureaux et des centres commerciaux dans un contexte économique morose et une offre surabondante (5 millions de m<sup>2</sup> de bureaux vacants).
- > La faiblesse du maillage, la desserte insuffisante en transports en commun, le cadencement inadapté des lignes RER et du futur tram-train en minuscules, l'absence d'une offre intermodale diversifiée et accessible, la non-limitation de l'usage des véhicules particuliers (voitures et 2 roues) ne réduiront pas les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les déplacements « évitables ».
- > Le rayonnement sportif français nécessite des équipements sportifs de proximité ouverts à tous, pourvoyeurs de talents, facteurs de bien-être et d'épanouissement personnel et non la multiplication et la concurrence non-productive de mégacentres monofonctionnelles en Ile-de-France dont la rentabilité serait dépendante de l'organisation lucrative de manifestations non sportives.

# DÉBAT PUBLIC

## GRAND STADE DE RUGBY

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

### UN MATCH SANS ARBITRE

Les stades, équipements structurants de territoire, s'érigent en France dans une concurrence néfaste. L'Etat, la Région, grands absents du débat public, n'ont émis aucun avis ni joué leur rôle d'arbitre malgré les lourds enjeux territoriaux. Le choix de Ris-Orangis relève uniquement de la FFR malgré :

- > son impact considérable sur l'équilibre économique du Stade de France (SDF),
- > la concurrence d'autres grandes enceintes dans l'organisation de spectacle,
- > son incidence majeure sur l'équilibre budgétaire de la FFR, délégataire du Ministère des Sports pour l'organisation de la pratique du rugby en France.

La création d'un 2<sup>e</sup> grand stade francilien de plus de 80 000 places ne sera pas un levier de dynamisme et de développement durable pour la région mais créera une concurrence mortifère entre les 2 stades. L'exploitation du Grand Stade entraînera une baisse des compétitions organisées au SDF (football et athlétisme).

Un tel projet devrait être un outil de rééquilibrage des territoires à l'échelon national. Il est surprenant de constater qu' hormis Sens, tous les sites candidats au projet étaient en IDF.

Selon le récent rapport du Sénat « Grands stades et arénas : pour un financement public les yeux ouverts » « il serait déraisonnable que la région Ile-de-France compte sur son sol deux stades d'une capacité de plus de 80 000 places sans club résident : les deux enceintes entreraient nécessairement dans une compétition farouche afin d'accueillir aussi bien des événements sportifs d'envergure que des spectacles (...), en nombre nécessairement limité. Une telle concurrence risquerait fort de mettre en péril le modèle économique d'au moins l'un des deux stades, sinon des deux, ce qui entraînerait un dommage financier considérable pour le(s) « perdants ». Dans son appréciation du projet de la FFR, l'Etat doit donc prendre en compte qu'il va, dans les conditions actuelles, directement à l'encontre de ses intérêts de propriétaire du Stade de France. »

<sup>1</sup>Rapport d'information publié le 17 octobre 2013 sur le financement public des grandes infrastructures sportives par MM. J.-M. Todeschini et D. Bailly via le lien [http://www.senat.fr/rap/r13-086/r13-086\\_mono.html](http://www.senat.fr/rap/r13-086/r13-086_mono.html)

### UNE OFFRE D'ENCEINTES PLÉTHORIQUE ET CONCURRENTIELLE

Le dossier support ne propose aucune étude exhaustive des enceintes sportives et salles de spectacles actuelles et programmées en France. N'est citée qu'une analyse de l'offre d'équipements sportifs en Ile-de-France publiée avant la mise en œuvre des programmes de rénovation ou de construction de stades de grande capacité en IDF ou du stade P. Mauroy de Lille (toit amovible, 50 186 places) à 1 heure de Paris en TGV (cf. tableau en annexe).

Un recensement précis de ces équipements et de l'offre de spectacles ainsi qu'une étude de la viabilité de ces investissements sur 20 ans permettraient d'évaluer l'opportunité de ce stade. La surabondance de l'offre d'arénas en IDF et la concurrence des autres grands stades français et européens n'ont pas été prises en compte ainsi que les besoins réels des « tourneurs » pour l'organisation des spectacles.

Le dossier de présentation ne traite pas de l'obsolescence des stades, due à la multiplication des normes édictées par les organisations internationales sportives ou les forces de sécurité ainsi que l'évolution des technologies. Le stade fera-t-il toujours référence en termes de modernité en 2041, dernière annuité de crédit selon de tableau p26 alors qu'il est prévu un montant invariable de sa maintenance et entretien ?

Quid de l'avenir du Stade Robert-Bobin (18 850 places) construit en 1994?

Stades existants, rénovés ou programmés en IDF (+20 000 places)	Localité	Caractéristiques
Stade de France	St Denis (Seine St Denis)	+81 000 places
Parc des Princes	Paris	48 000 places
Arena 92	Nanterre (Hauts-de-Seine)	40 000 places, couverture, le + grand écran géant au monde
Jean Bouin	Paris	20 373
Charlety	Paris	20 000
POPB	Paris	21 000, couvert

## UNE OFFRE DE TRANSPORT MÉDIOCRE

### Une offre de transport inadaptée et insuffisante

Le dossier support occulte la saturation des transports existants et la congestion du réseau. Il mentionne le protocole État Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017. Ce protocole fixe les modalités de mobilisation de 7 milliards € d'engagement uniquement destinés à la rénovation et amélioration du réseau existant.

Rien ne démontre que l'offre de transport répondra à l'affluence majeure générée par le Grand Stade. Sa déconnexion du réseau du Grand Paris Express, un tram-train non conçu pour desservir le Grand Stade, une desserte RER saturée, une sécurité déficiente du réseau, des axes routiers congestionnés aux heures de pointe, des infrastructures de parkings sous-estimées, disséminées et trop éloignées. La réunion à Brétigny s/Orge a révélé une desserte inadaptée aux besoins et la priorité d'améliorer les liaisons pendulaires existantes.

FNE et IDFE ont demandé un complément d'étude notamment sur la conciliation des besoins pendulaires avec les déplacements liés à l'attractivité des nouveaux équipements de la ZAC.

### Aucune restriction à l'usage de la voiture

La part modale de la voiture particulière et des 2 roues représentera plus de 2/3 déplacements des salariés de la future ZAC en 2018 et 56% en 2027 (cf. p72 du dossier), en contradiction avec les objectifs de réduction de la part modale des transports motorisés particuliers des lois dites SRU, Grenelle 1 et 2, du Schéma directeur régional (SDRIF), des Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et Plan Climat-Energie Territorial.

Les silences du dossier :

- > sur la part des 2 roues dans les flux de spectateurs de rugby,
- > les estimations de déplacement et la part modale des spectateurs assistant aux 6 autres évènements non rugby,
- > la future fréquentation de la ZAC (commerce, hôtels, restaurants, équipements culturels, de loisirs et sportifs, village de loisirs) décrits dans les p. 56 à 63 du dossier,
- > l'évaluation des impacts sanitaires et environnementaux (bruit, pollution de l'air) des flux de véhicules motorisés générés par la fréquentation du site,
- > l'accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite qui n'est jamais mentionnée dans le dossier.

### Une desserte fine inadaptée aux besoins du Sud francilien

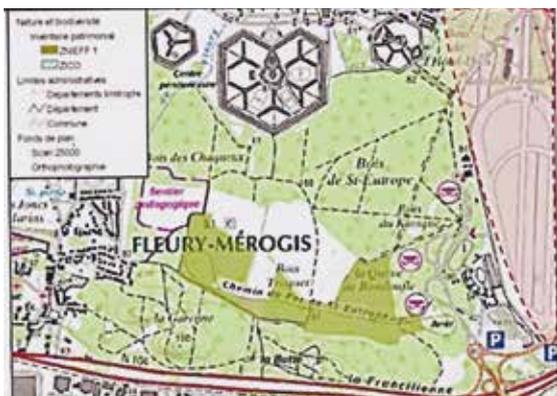
L'enveloppe budgétaire destinée aux ouvrages et travaux d'accessibilité au site (118 M€) seront pris à 50% en charge par les collectivités locales (Conseil Général de l'Essonne + CAECE). Or les investissements pour satisfaire à la demande de déplacements quotidiens ne sont pas de la même nature que ceux nécessaires à la gestion occasionnelle des flux de 80 000 spectateurs. L'éloignement de la ZAC du centre de l'agglomération accentue cette dissociation des besoins. Les investissements indispensables au fonctionnement de la ZAC risquent de se faire au détriment de ceux nécessaires à une desserte plus fine en transports en commun (TC) des territoires du sud francilien. Parmi les 19 projets de desserte fine, aucune ne concerne les TC, 3 les circulations piétonnes, 15 les voies routières (cf. p 82 du dossier).

Des discussions avec l'Etat et la Région sont engagées pour assumer une partie de ces coûts. IDFE et FNE estiment que ces investissements doivent prioritairement améliorer l'offre en mobilité durable pour l'ensemble du territoire sud francilien.

## LE MIROIR AUX ALOUETTES DES FUTURES ACTIVITÉS DE LA ZAC

Le projet de stade s'inscrit dans le périmètre d'une ZAC de 151 ha avec une projection de 320.000 m<sup>2</sup> de surfaces construites à l'horizon 2027 dont 15 ha pour la FFR. Mais quelles sont les perspectives réelles d'activités et d'emplois de ce projet? La carte de distribution foncière élaborée par les collectivités lors de la candidature p 59 du dossier annonce avec peu de détails des commerces, un cluster des métiers et de l'économie du sport et un village loisirs.

La création d'une nouvelle zone commerciale aura un impact sur l'activité des 4 centres commerciaux voisins : Evry 2, Grigny 2, le Moulin, la Croix Blanche. Le risque d'une cannibalisation de ces sites est confirmé par l'analyse publiée en décembre 2013 par l'IAU-IDF. La région, dotée déjà de 170 centres commerciaux, comptera dans les prochaines années 58 nouveaux pôles de + de 10 000m<sup>2</sup> avec un risque majeur de bulle immobilière. Cette croissance au rythme effréné se fait dans un contexte de pouvoir d'achat en berne, d'essor du e-commerce et d'érosion constante de la fréquentation des centres commerciaux. La promesse des 8 000 emplois est donc à modérer, l'équilibre financier de ces équipements étant peu avéré.



## UN POUMON VERT À PRÉSERVER

L'état initial de l'environnement de l'étude d'impact du tram-train Massy-Evry souligne la particularité de la ZNIEFF de type 1 située en limite de la ZAC et gérée par l'Agence des Espaces Verts : cet espace naturel sensible en zone périurbaine très fréquenté, constitué notamment du bois de St-Eutrope, situé à la lisière ouest de la ZAC «n'en est pas moins doté d'une richesse floristique étonnante... Le parking de l'hippodrome n'est pas inclus dans le périmètre de la forêt régionale mais il est parfaitement intégré avec celle-ci. Plusieurs grands chênes occupent les pelouses du parking. Ils constituent un élément forestier remarquable entre autre par leur exposition» ... le double alignement d'arbres (platanes) situé le long de l'avenue I et F Joliot-Curie au niveau de l'hippodrome et le long de l'aqueduc de la Vanne et du Loing constitue un espace vert remarquable qui figure sur le plan de servitudes du PLU de la commune.

Malgré l'intégration paysagère du projet et la qualité de son inventaire faune-flore, nous demandons la non-artificialisation de ces 80 ha d'espace naturel et recommandons la préservation des parcelles situées au nord du site.

Le projet de construction du SDF à St Denis s'inscrivait dans une logique de renouvellement urbain, celui du Grand Stade sera déconnecté du centre-ville d'Evry par l'A6. Le modèle d'étalement urbain proposé repose sur une vision passéiste. Evry souffre des erreurs d'urbanisme passées et d'une conception de l'espace urbain, née dans les années 60 avant le choc pétrolier. Le dynamisme de ses territoires, le renouvellement de son modèle urbain ne doivent pas se faire au détriment de ses espaces naturels. La ZAC n'offre pas les mêmes potentialités de développement qu'une zone d'aménagement reliée au cœur de ville ou à un secteur d'activités existant dont le SDF a été le fer de lance. En outre l'impact du SDF dans la requalification de la Plaine St Denis ne doit pas être surestimé.

## CONCLUSION

IDFE et FNE demandent l'abandon de ce projet au fort impact environnemental :

- > artificialisation d'un espace naturel de grande qualité et étalement urbain induit par cette opération foncière
- > absence d'une offre adaptée par les TC, augmentation des gaz à effet de serre
- > impacts négatifs sur des stades existants

IDFE et FNE proposent 2 solutions alternatives :

- > la renégociation avec le consortium gestionnaire du stade de France des conditions de l'organisation des matches de la FFR, l'étude d'une couverture amovible pour le Stade de France
- > l'implantation du Grand Stade dans une région dépourvue de stades de très grande capacité et dotée d'une infrastructure de transport suffisante [Ouest, Sud-Ouest]

L'abandon de ce projet pharaonique permettrait une destination des fonds des collectivités territoriales à l'amélioration de l'offre des TC et des modes de transport doux, à la réhabilitation de quartiers et l'aménagement de friches, à la rénovation des logements et bureaux, à la promotion au niveau local de la transition énergétique, à la valorisation de ce site naturel par la CAECE à des actions d'éducation à l'environnement et non à une action de promotion immobilière.

Dans le cadre du débat public organisé par :