

# DÉBAT PUBLIC

## GRAND STADE DE RUGBY

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

# CONTRIBUTION

N°1 - JANVIER 2014

### CONTRIBUTION ECRITE DE Jean-Claude BORDIGONI

ancien Directeur de la SANEM  
Stade de France 1994-2008  
et de la SEM Plaine Commune  
Développement 1998-2009,  
Expert en grands équipements  
sportifs

*Les observations ci-dessous sont formulées à partir des constats effectués et de l'expérience acquise lors du montage puis du suivi de la construction et de l'exploitation du stade de France ainsi que de l'aménagement de son quartier d'implantation.*

*C'est le seul grand équipement sportif français qui, par sa capacité permette des comparaisons concrètes avec le grand stade projeté par la FFR à EVRY.*

### LA CONSTRUCTION DU STADE

Au-delà de son architecture extérieure qui pourra être différemment appréciée suivant la subjectivité de chacun, le projet est remarquable et présente toutes les fonctionnalités que l'on est en droit d'attendre d'un stade moderne au XXI<sup>e</sup> siècle.

Un complément de confort utile aurait toutefois pu être ajouté par la réalisation de parkings sous le parvis (au moins pour les VIP), appréciables en cas d'intempéries, mais on comprend que les auteurs du projet y aient renoncé en raison de leur coût et des nombreuses disponibilités foncières permettant à proximité immédiate d'aménager du stationnement à l'air libre.

Le dossier précise que la pelouse, pour bénéficier d'un ensoleillement et d'une aération maximale, serait stockée hors du stade dans lequel elle ne serait translattée que pour les matches. Cette disposition, favorable à la multifonctionnalité de l'équipement, aura cependant deux inconvénients :

- a) une rupture de la continuité de circulation piétonnière sur le parvis autour du stade par un rectangle vert inutilisable de 150 m x 90 m qu'il conviendra de clôturer de la façon la moins inesthétique possible pour parer à toute intrusion et jet d'objet.
- b) une vision réductrice pour les visiteurs du stade hors manifestations qui verront une dalle centrale en béton plutôt que la pelouse, élément essentiel de l'image de l'équipement

### LES MOYENS D'ACCES

#### Accès routiers

Le stade FFR comme le stade de France bénéficie de conditions de desserte équivalentes avec chacun deux autoroutes : A6 et la Francilienne pour le stade FFR, A1 et A86 pour le stade de France.

#### Accès ferroviaires (transports en commun)

Le stade de France est desservi par les 2 lignes du RER B et du RER D (dont 2 stations communes dans Paris : Châtelet-les-Halles et Gare du Nord permettent de répartir le trafic venant de la capitale) ainsi que par la ligne 13 du métro : mais on constate que, pour les manifestations à pleine capacité, si ces moyens sont suffisants, ils ne dégagent pas de marge de disponibilité significative.

Le stade FFR serait moins favorisé sur ce point en ne bénéficiant sur le site que d'une seule ligne de RER (RER D), qui devrait reprendre en gare de Juvisy en plus de son propre trafic le trafic amené par le RER C.

# DÉBAT PUBLIC

## GRAND STADE DE RUGBY

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

Quant à l'accès par le RER B, il est a priori moins intéressant car plus long du fait d'une rupture de charge et de délais d'attente à Massy-Palaiseau : transfert sur le futur tram-train Massy-Evry dont la capacité sera très inférieure à celle du RER.

A la lumière de l'expérience du Stade de France, ces moyens d'accès paraissent aujourd'hui très insuffisants pour la desserte des grandes manifestations du stade FFR : cette insuffisance serait marquée surtout pour les retours qui se concentrent sur une période plus brève que celle des arrivées : d'ailleurs les maîtres d'ouvrage eux-mêmes s'en inquiètent dans le dossier.

### Transports en commun routiers

Chacun des 2 stades bénéficie ou bénéficierait d'une desserte complémentaire par les réseaux du bus locaux mais avec une capacité très réduite par rapport à celle des transports en commun ferroviaires : toutefois la future mise en service du TCSP Orly-Evry favoriserait l'accès au stade FFR depuis l'aéroport ;

### L'ÉLOIGNEMENT DE PARIS

Le site retenu par la FFR est à 35 kms du centre de Paris (Châtelet) soit 4 fois plus loin que le site du stade de France (8,5 kms) d'où un allongement sensible des temps de parcours routiers, surtout aux heures de pointe où le trafic d'accès au stade s'ajouterait à celui du retour du travail pour les banlieusards : c'est cette notion d'éloignement qui avait d'ailleurs, lors de la recherche d'un site pour le Stade de France, amené l'Etat à renoncer à envisager son implantation à Melun-Sénart ou à Marne-la-Vallée.

Cet éloignement explique sans doute pour une large part l'échec du stade Robert Bobin à Bondoufle construit sur un site voisin de celui envisagé pour le stade FFR . Il se traduit aussi dans les temps de parcours en transports en commun comme le montre le tableau ci-dessous :

Lieu de départ	Moyen de transport	Accès stade FFR	Accès stade de France
Roissy Aéroport	RER B RER B puis RER D	78 minutes	30 minutes
Orly Aéroport	Orlyval puis RER B TCSP Orly- Evry	15 minutes	42 minutes
Chatelet Les Halles	RER B ou RER D RER D	39 minutes	9 minutes
Gare du Nord	RER B ou RER D RER B puis RER D	43 minutes	5 minutes
Gare Montparnasse	Métro puis RER B ou D	???	21 minutes
Gare Massy	Tram-train	27 minutes	14 minutes
Gare de Lyon	RER A puis RER B RER D	28 minutes	??

### Remarques

- 1) Sur tous les parcours (sauf depuis Orly), l'accès est plus rapide vers le stade de France que vers le stade FFR.
- 2) La station du RER D prise en compte pour le stade FFR est celle d'Orangis-Bois de l'Épine qui, par la passerelle piétonne, serait la plus proche du stade: par ailleurs, il a été considéré qu'une station du tram-train serait implantée au pied du stade FFR.
- 3) Il serait plus rapide en venant de Bordeaux ou de Nantes d'accéder au stade FFR par la Gare TGV de Massy puis le tram-train plutôt que par la Gare Montparnasse ; par contre, en venant de Toulouse ou Montpellier, le trajet est plus rapide en arrivant par la Gare de Lyon puis le RER D
- 4) Les temps de circulation dans les gares ou pour accéder aux stades depuis les stations de transport en commun les plus proches n'ont pas été pris en compte.

Cet éloignement par rapport à Paris serait particulièrement sensible à la fin des matches en nocturne où les spectateurs (en particulier étrangers) souhaiteraient se retrouver au plus tôt au centre de la capitale pour bénéficier de son attractivité festive (3<sup>ème</sup> mi-temps !) : celle-ci est telle qu'il paraît assez illusoire de vouloir retenir les spectateurs en banlieue sur le site de la rencontre à la fin de cette dernière.

### LA COMPARAISON AVEC LES AUTRES GRANDS STADES DE RUGBY

L'éloignement risque d'être d'autant plus ressenti par les supporters des grandes équipes étrangères de rugby, que de tous les stades où évoluent ces équipes, le stade FFR serait le plus éloigné du centre de l'agglomération :

> *Le Millénium à Cardiff, le Stade Flaminio à Rome, l'Ellis Park à Johannesburg ou l'Eden Park à Auckland* sont en plein centre ville ;

> *Murrayfield à Edimbourg ou l'Aviva Stadium à Dublin* sont en milieu urbain résidentiel très proche du centre ville ;

> *Twickenham* est au cœur de l'agglomération londonienne, bien qu'à 12 kms du centre de Londres au sein d'un milieu bâti préexistant.

> *Le Stade de France* à 8,5 kms du centre de Paris a une implantation cohérente avec celle des stades des grandes villes étrangères indiquées ci-dessus.

## LE PROGRAMME ÉVÉNEMENTIEL

D'après le dossier, le programme serait basé en moyenne sur 19 événements lourds (de 52 000 à 82 000 spectateurs) par an :

- > 2,5 matches du Tournoi des VI Nations (soit 2 ou 3 matches suivant l'année)
- > 2,5 tests-matches
- > 1 finale du Top 14
- > 2 demi-finales du Top 14
- > 3 autres matches de rugby
- > 2 manifestations d'autres sports
- > 4 concerts
- > 2 spectacles.

Ce programme appelle les remarques suivantes :

- 1) Il est ambitieux par rapport à ce qui se constate à l'*Aviva Stadium* à Dublin (16 événements / an en moyenne), au *Millénium de Cardiff* (14 événements / an) ou à *Twickenham* (14 événements / an). Les partenaires financiers devront valider cette ambition dans les analyses qu'ils effectueront du business-plan avant d'accorder leurs financements
- 2) Toutes les manifestations majeures du rugby français (matches de l'équipe nationale, demi-finales et finale du Top 14) seraient concentrées au stade FFR d'Evry pour des raisons financières compréhensibles mais au détriment des villes de province et régions phares du rugby : or, aujourd'hui celles-ci accueillent certains tests-matches et les demi-finales du Top 14. Accepteront-elles la perte totale de ces manifestations ?
- 3) Une moyenne de 2 à 3 test matches à domicile par an est prévue : elle ne paraît pas systématique au vu des statistiques des années passées.
- 4) Les capacités d'accueil supérieures et les conditions financières de mise à disposition du stade FFR seraient-elles suffisamment attractives et concurrentielles pour obtenir la décentralisation d'affiches du Top 14 par les clubs parisiens qui disposent de stades neufs : *Jean Bouin* pour le *Stade Français* et *l'Aréna 92* (dont les travaux vont démarrer), pour le *Racing Métro* ?
- 5) Les événements concerts-spectacles devraient faire face à la concurrence de lieux plus proches de Paris : *Stade de France* ou, en les étalant sur plusieurs jours pour atteindre la même fréquentation, *Bercy* rénové et *l'Aréna 92*. Le toit amovible du stade FFR serait un atout, même si *l'Aréna 92* en posséderait également un et si ces grands événements se déroulent surtout au printemps ou en été, périodes où le risque d'intempéries se réduit.

## LE FINANCEMENT

Les 600 M€ de coût de l'opération seraient financés par :

- 1) 200 M€ de fonds propres dont 50 M€ d'apport direct de la FFR, maître d'ouvrage (provenant essentiellement des économies faites dans le cadre de la nouvelle convention de location du stade de France jusqu'en 2017) et 150 M€ par un emprunt obligataire à 60 ans émis auprès d'entreprises et de particuliers (débentures).
- 2) 400 M€ d'emprunts bancaires classiques, au remboursement garanti par le Conseil Général de l'Essonne.

Ce plan de financement amène 2 observations :

- 3) Vu l'importance des montants à rembourser dans le temps (550 M€), il doit reposer sur un business plan aux risques clairement identifiés et bordés, pour éviter, autant que faire se peut, la mise en jeu des garanties publiques
- 4) Le dossier précise que les obligations, d'un montant de 5 000 à 18 000 € (soit 12 à 13 000 obligations) ne seraient remboursées qu'au bout de 60 ans à la valeur nominale d'achat, a priori sans versement d'intérêts. Si la seule contrepartie réside dans un droit prioritaire d'achat de places, sur une durée limitée à 15 ans et sans proposition de tarif préférentiel, elles risquent d'être difficiles à placer. A titre de comparaison les socios, comme par exemple à Barcelone, disposent d'un droit de propriété en plus du droit d'usage.

## L'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER D'IMPLANTATION

L'implantation du stade FFR est prévue au sein d'une ZAC de 151 Ha dont 18 Ha seraient conservés par la FFR pour construire le stade et éventuellement des programmes immobiliers complémentaires sur les emprises laissées disponibles par l'implantation de l'équipement.

Il est clair qu'un grand équipement sportif a un effet de levier économique qu'il convient de valoriser, comme l'a montré l'exemple du stade de France à Saint-Denis dans une problématique qui était différente.

En effet :

- > à Saint Denis le stade s'est construit dans le prolongement du centre animé et historique d'une ville de 100 000 habitants à proximité immédiate de Paris et sur un secteur traditionnel d'activités, la Plaine Saint Denis, à la requalification reconnu prioritaire par l'Etat ;
- > à Evry le stade se construirait sur un site naturel de qualité, plus éloigné de Paris, aux terrains libres, séparé du centre de la ville d'Evry (55 000 habitants) par la « coupure » de l'auto-route A6.



A juste titre, en termes d'attractivité, le projet vise à créer un quartier original à l'échelle de la région Ile-de-France comprenant un village de loisirs ainsi qu'un pôle (cluster) des acteurs et métiers du sport. Mais pour cela plusieurs difficultés devront être surmontées :

- 1) Identifier les raisons des échecs pour monter ce type de projet spécifique constatés à travers les tentatives antérieures de plusieurs villes
- 2) Concilier une taille critique nécessaire à une attractivité régionale sans qu'elle paraisse surdimensionnée pour la clientèle locale, hors week-ends et jours de grandes manifestations
- 3) Parvenir à réunir sur un même lieu des entreprises concurrentes dans les activités économiques du sport
- 4) Prévoir les conséquences sur les recettes du bilan d'aménagement de la ZAC, de l'accueil de certaines activités dans le domaine des loisirs et du sport peu ou pas rémunératrices

L'importance de la programmation prévue (315 000 m<sup>2</sup> de plancher) nécessitera que les affectations spécifiques indiquées ci-dessus soient complétées par des produits plus banalisés en bureaux et commerces ou par l'introduction de programmes de logements qui éviteraient au quartier, hors jours de manifestations au stade, d'être désert en soirée.

L'échéancier du programme (98 000 m<sup>2</sup> en 2018, 209 000 m<sup>2</sup> en 2022, 315 000 m<sup>2</sup> en 2027) paraît difficile à atteindre en période de crise, même si la croissance s'améliore dans les années à venir : sera-t-il possible de placer 24 000 m<sup>2</sup> plancher / an sur la période si on les compare aux 11 000 m<sup>2</sup> / an / moyens de bureaux loués ou vendus sur l'agglomération d'Evry ces 3 dernières années ou aux 16 800 m<sup>2</sup> / an / moyens réalisés sur le quartier du Stade de France dans les 5 ans qui ont suivis la mise en service de l'équipement, avec une conjoncture à l'époque beaucoup plus favorable.

## CONCLUSION

L'opportunité de la réalisation du stade FFR doit s'apprécier en fonction de la réponse à la question suivante :

« La Région Ile-de-France peut-elle faire vivre correctement deux stades de 80 000 places sans clubs résidents, donc plus concurrents que complémentaires, malgré ce qu'indique le dossier ? »

Si l'on considère qu'il n'existe en Europe qu'une seule agglomération dans ce cas (Londres avec Wembley et Twickenham dans un pays à l'approche du sport et à la consommation dans les stades très supérieures à celles de la France), il est permis de se poser la question.

Le souhait fondé et compréhensible de la FFR d'optimiser ses recettes passe-t-il uniquement par la création d'un nouveau stade avec les risques importants auxquels elle devrait faire face et la nécessité d'un apport massif de financements publics pour améliorer les dessertes (sachant par ailleurs qu'il figure une clause dans la concession du stade de France où l'Etat s'interdit de favoriser la construction d'un équipement concurrent de capacité équivalente) ?

Ne conviendrait-il pas plutôt de poursuivre, avec l'appui de l'Etat, la recherche d'une amélioration de la rentabilité des rencontres de rugby au stade de France, voir même d'envisager une entrée dans le tour de table du Consortium de la FFR et de la FFF ? Elles passeraient ainsi du statut de clientes à celui de partenaires intéressés à la gestion globale du Stade (tous événements confondus), ce qui en plus ne pourrait que faciliter la gestion de problèmes tels que l'adjonction éventuelle d'un toit ou le chevauchement de dates évoqué par la FFR.

Dans le cadre du débat public organisé par :