

**COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
EUROP'ESSONNE**

**BUREAU COMMUNAUTAIRE  
SÉANCE DU 13 FEVRIER 2014**

**PRÉSIDENTE** : M. Vincent DELAHAYE

**OBJET** : GRAND STADE DE RUGBY – CONTRIBUTION DE LA CAEE AU  
DEBAT PUBLIC

**N°EEBC2014.02.15**

**Membres du Bureau : 28  
Présents : 25  
Représenté : 0  
Absents : 3  
Votants : 25**

**ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ**

**ÉTAIENT PRÉSENTS :**

MM DELAHAYE Vincent Président, PUECH Brigitte 1<sup>ère</sup> Vice-présidente,  
LECLERC Christian 2<sup>e</sup> Vice-président, REZGUI Rafika 3<sup>e</sup> Vice-présidente,  
MALHERBE Guy 4<sup>e</sup> Vice-président, PELLETANT François 6<sup>e</sup> Vice-président,  
SEGBO Olivier 7<sup>e</sup> Vice-président, THOMAS Olivier 8<sup>e</sup> Vice-président, PONS  
Claude 9<sup>e</sup> Vice-président, RAYMOND Paul 10<sup>e</sup> Vice-président, FLEGEO Jean  
11<sup>e</sup> Vice-Président, FONTENAILLE Dominique 12<sup>e</sup> Vice-président,  
PLUMERAND Serge 13<sup>e</sup> Vice-président, QUAGHEBEUR Henry 14<sup>e</sup> Vice-  
Président,

MM BATOUFFLET Patrick membre du Bureau, BOUVIER Brigitte membre du  
Bureau, BRUN Marcel membre du Bureau, BRUNEL Patricia membre du  
Bureau, COUTÉ Gérard membre du Bureau, DECUGNIÈRE Dominique  
membre du Bureau, FUNES Gérard membre du Bureau, GELOT-RATEAU  
Sandrine membre du Bureau, LECOEUR Michel membre du Bureau,  
PRIGENT Françoise membre du bureau, SUTTER Thierry membre du Bureau.

**ABSENTS, EXCUSÉS :**

M. MEUR Jean-Pierre  
Mme DELPLANQUE Marie-Dominique  
M. PERRIER Didier

**COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
EUROP'ESSONNE**

**BUREAU COMMUNAUTAIRE  
SÉANCE DU 13 FEVRIER 2014**

**N°EEBC2014.02.15**

**OBJET : GRAND STADE DE RUGBY – CONTRIBUTION DE LA CAEE AU DEBAT PUBLIC**

**Monsieur Olivier SEGBO, Vice-président, expose**

Le débat public relatif au projet de Grand Stade de Rugby, situé sur le site de l'hippodrome de Ris-Orangis dans l'Essonne, se déroule du 7 novembre 2013 au 21 février 2014.

Conçu comme une aréna de 82 000 places, le stade pourrait accueillir des matchs de rugby, ainsi que d'autres compétitions sportives et des spectacles. Le projet, estimé à 600 millions d'euros, est financé par la Fédération Française de Rugby (FFR) et un emprunt, garanti par le Département de l'Essonne, assorti d'investissements publics. Il est porté par la FFR, le CG 91, la Communauté d'Agglomération d'Evry Centre Essonne et les communes de Bondoufle et de Ris-Orangis.

Le calendrier de réalisation se poursuivra avec les enquêtes publiques en 2015, avec une inauguration souhaitée à l'horizon 2018.

A cette étape du dossier, la contribution de la CAEE porte sur la thématique des transports.

**ENTENDU** l'exposé de Monsieur le Vice-président,

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**VU** la loi N°99.586 du 11 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale,

**VU** la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales,

**VU** l'arrêté préfectoral n° 2012-Pref.DRCL/557 du 4 septembre 2012 portant création d'un nouvel établissement public à fiscalité propre issu de la fusion de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne et de la Communauté de communes du Cœur du Hurepoix et de l'extension aux communes de Linas et de Marcoussis,

**VU** la délibération du Conseil communautaire n°EE2013.01.08 du 8 janvier 2013, portant délégation de compétences au Bureau communautaire,

**CONSIDERANT** l'ouverture d'un débat public par la commission nationale du débat public du 7 novembre 2013 au 21 février 2014,

**CONSIDERANT** le dossier complet transmis par le porteur de projet,

**CONSIDERANT** les enjeux liés au projet, et notamment les problématiques liées à l'accessibilité du site en transport en commun,

**CONSIDERANT** les impacts du projet sur le territoire de la Communauté d'agglomération,

**CONSIDERANT** l'avis favorable émis par le Commission Transport le 7 février 2014,

**Le Bureau communautaire,**

**APRÈS EN AVOIR DELIBÉRÉ ET PROCÉDÉ AU VOTE**

**APPROUVE** la contribution de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne au débat public sur le projet de grand stade de Rugby de Ris-Orangis suivante :

- Depuis la province, de nombreux spectateurs utiliseront le train pour rejoindre la région parisienne, puis le Grand Stade de Rugby en transport en commun (19%). **La gare TGV de Massy** est très souvent citée dans le dossier, mais aucun chiffre ne précise le nombre de voyageurs transitant par cette gare. Le pôle d'échange de Massy a été entièrement reconfiguré de 2009 à 2012. La nouvelle passerelle et les espaces publics de la gare routière Atlantis seront des passages obligés entre la gare TGV et la future station du Tram-Train. L'inquiétude porte sur le dimensionnement des accès piétons, de la passerelle et des différents quais. Des analyses détaillées et des modalités d'adaptation chiffrées sont attendues sur cette correspondance.
- Les flux voyageurs impacteront également les **RER B et C au pôle d'échanges de Massy**. Les plans de modernisation et les schémas directeurs doivent être poursuivis et mis en œuvre conformément aux engagements du STIF et de la Région Ile-de-France. De ce point de vue, le projet de Grand Stade pourrait être un accélérateur pour la mise en œuvre de ces chantiers.
- Les **flux piétons** engendrés avant et après les matchs dans les gares et pôle d'échanges doivent être sécurisés. La signalétique des cheminements, des dispositifs de retenue et des filtres doivent être prévus dans tous les lieux présentant des risques de saturation des quais, des espaces publics et des traversées de voies.
- Les **estimations de fréquentation** semblent incomplètes. Elles n'additionnent pas les voyageurs empruntant le Tram express sud une heure après le match, en correspondance en gare d'Epainay-sur-Orge (8168 v.) et en gare de Massy avec le RER B/TGV (chiffre non disponible). Ce point laisse à penser que le Tram express sud ne fonctionnerait pas entre Epainay-sur-Orge et Massy lorsqu'il y aura un match (pas de possibilités aux habitants/spectateurs de se déplacer sur cet axe ou de rejoindre le stade en transport en commun depuis le territoire d'Europ'Essonne ?). Même un fonctionnement partiel du Tram express sud, ou scindé en deux services semble difficilement possible. Un éclaircissement sur cette hypothèse, qui n'est pas acceptable en l'état, est impératif.

Dans la suite de la contribution, le postulat est un fonctionnement du Tram express sud dans sa totalité en période de match :

- Le projet de **Tram express sud** prévu à horizon fin 2018 montre des limites d'exploitation mettant en doute la réponse aux besoins mentionnés dans le dossier du maître d'ouvrage. Un tram-train toutes les 3 minutes, en allongeant la longueur des rames semble difficilement réalisable : la fréquence prévue par le STIF (une rame toutes les 10 minutes en heure de pointe), ainsi que la configuration des voies et la longueur des stations bloquent aujourd'hui les évolutions souhaitées.
- L'augmentation envisagée du nombre de matériels roulants impacte également le dimensionnement de l'atelier-garage, situé sur un site contraint, à Massy.
- La CAEE a piloté l'élaboration du **contrat de pôle d'Epainay-sur-Orge** entre 2011 et 2012. La phase de travaux est calée sur l'arrivée du Tram express sud. L'objectif de cette démarche du PDUIF est d'améliorer l'insertion du pôle dans son environnement en facilitant son accessibilité et les correspondances. Le dimensionnement s'est fait sur une base de 5000 entrants par jour. Les estimations présentées dans le dossier Grand Stade montrent une fréquentation induite par un match de 11 000 personnes dont 8 126 une heure après un match en gare d'Epainay-sur-Orge recherchant une correspondance. La réserve porte sur le dimensionnement du pôle d'échange et les nécessaires compléments qui devront être apportés au projet. Par conséquent, la présence du maître d'ouvrage du Grand Stade lors des prochaines étapes du contrat de pôle d'Epainay-sur-Orge conduites avec le STIF est demandée.
- **L'offre bus**, qui pourrait être un élément supplémentaire d'accessibilité au site, doit impérativement être conçue avec des voies réservées. La saturation du réseau routier l'impose. L'utilisation d'emprises de la N104 pour aménager des voies bus dédiés est une opportunité à étudier. Une complémentarité est à trouver avec le projet de TCSP RN 20 entre Arpajon et Massy. Une correspondance ou connexion au niveau l'échangeur

RN20/RN104 sur Linas est à rechercher. Les réflexions sont également à élargir au tronçon de l'A10 entre l'échangeur N104 et la gare de Massy.


- **Le réseau routier** connaît des problèmes récurrents de saturation. Les manifestations devront s'écarter des jours et horaires connus de saturation. L'environnement urbain du futur grand stade de Rugby est différent de l'actuel stade de France à Saint-Denis sur lequel s'appuie une partie de l'expertise transport. Les pourcentages de répartition modale des spectateurs sont à vérifier. L'utilisation de la voiture particulière risque d'être plus élevée, particulièrement en rabattement sur les gares intermédiaires du Tram express sud. Lorsque l'on est bloqué en voiture peu avant un match, on cherche alors le transport collectif le plus proche pour y stationner à proximité et rejoindre le stade. Les gares du Tram express sud risquent alors une saturation par le stationnement des voitures visiteurs avec des rayons d'attractivité pouvant atteindre plus d'un kilomètre autour des gares. Des études complémentaires du maître d'ouvrage et du STIF doivent approfondir la réflexion sur ce stationnement spécifique et son traitement par des **parc-relais**.

En conclusion des différents points mentionnés, des compléments d'analyse sur les effets induits pour le stationnement des communes situées sur le tracé du Tram express sud sont attendus, sur les flux de spectateurs pour l'ensemble des stations, les pôles d'échanges, gares routières du territoire, et les modalités de traitement de ces impacts. Le dimensionnement des infrastructures de transports existantes ou à réaliser ont un coût. La CAEE et ses communes membres attendent d'être étroitement associées à l'ensemble des études et restitutions afin d'évoquer précisément les nécessaires engagements financiers du maître d'ouvrage du grand Stade et de ses partenaires, en lien avec les thématiques évoquées dans cette contribution.

**AUTORISE** le Président ou son représentant à signer la convention, ainsi que toute pièce nécessaire à sa mise en œuvre.

Pour extrait conforme au registre des délibérations du Bureau communautaire.

Fait à Massy, le 14 février 2014

Le Président,  
  
Vincent DELAHAYE

