

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°6 - JANVIER 2014



Audeso

Agence d'urbanisme et de développement
Essonne-Seine-Orge

Association loi 1901 créée en 2003, adhérent à la Fédération nationale des agences d'urbanisme, l'Audeso regroupe l'État, la Région Île-de-France, le Département de l'Essonne et les collectivités du Centre Essonne-Seine-Orge (CESO), territoire d'étude de l'agence.

Les organismes et institutions acteurs de l'aménagement du CESO sont associés à ce lieu de débat.

L'agence est un outil d'ingénierie privilégié pour bâtir une vision commune de l'avenir du CESO et pour conforter sa place au sein de la métropole francilienne.

CONTACT :

Agence d'urbanisme et de développement
Essonne-Seine-Orge
4, rue Jean Raynal
91 390 Morsang-sur-Orge
Courriel : contact@audeso.org
Tel : 01.69.04.30.61

Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge

LE GRAND STADE DE LA FFR : «TRANSFORMER» LA DYNAMIQUE MÉTROPOLITAINE DU CESO

Le Centre Essonne-Seine-Orge (CESO) compte sept intercommunalités¹, 595 000 habitants et 210 000 emplois.

La moitié de ses 290 000 actifs travaille et réside dans ce territoire du sud francilien et un actif sur trois se dirige vers le nord (Paris, Paris-Saclay, Orly-Rungis-Seine-Amont). 60% des 81 000 actifs entrant dans le CESO pour y occuper un emploi sont issus de territoires contigus (reste du département de l'Essonne, Seine-et-Marne).

Bien desservi par la route (A 6, RN 104), le CESO est insuffisamment maillé et relié aux pôles économiques voisins par les transports en commun. Son réseau principal, essentiellement radial, devrait être adapté aux besoins des actifs entrants et stables qui, pour 80% d'entre eux utilisent la voiture. Depuis la construction de l'ex-ville nouvelle d'Évry, le CESO n'a pas fait l'objet d'investissements lourds en matière de transports en commun malgré la poursuite des développements urbains et économiques. Par rapport au cœur de la métropole, un rattrapage est indispensable.

Le CESO accueille des équipements de niveau régional (université, centre hospitalier) et recèle des potentiels et des projets d'ambition métropolitaine (ex-base aérienne 217, Grand Stade). En mettant en œuvre son projet d'aménagement, le CESO conforte un pôle majeur de développement économique et de recherche (université, grandes écoles, Genopole, recherche privée) contribuant à la dynamique régionale, nationale voire internationale. C'est un territoire d'intérêt métropolitain du nouveau schéma directeur régional (octobre 2013).

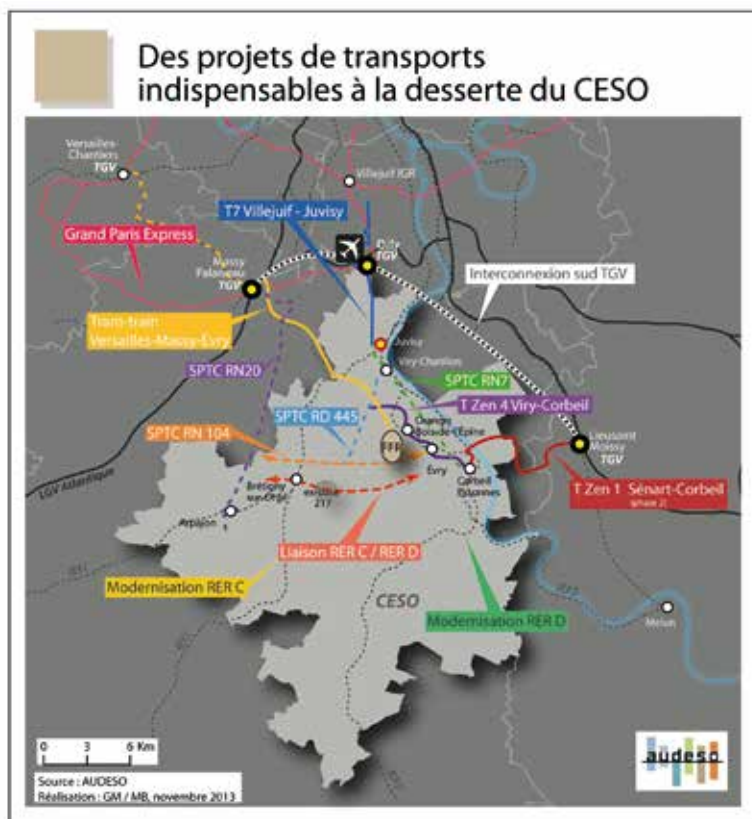
Entre le cœur métropolitain et les territoires de grande couronne, un rééquilibrage est incontournable. La réalisation du Grand Stade de rugby aura indéniablement un impact majeur sur l'ensemble de la métropole Paris Île-de-France ; elle confortera de surcroît le CESO dans ses ambitions et dans sa place légitime au sein de la région. Le Stade constituera un levier important pour des approches innovantes en termes de mobilité durable et de constitution d'un nouveau cadre de vie.

¹Arpajonnais, Évry Centre Essonne, Les Lacs de l'Essonne, Les Portes de l'Essonne, Seine-Essonne, Val d'Essonne, Val d'Orge

DÉBAT PUBLIC

GRAND STADE DE RUGBY

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



L'accessibilité au Grand Stade, un effet levier pour la desserte du CESO

• Une nécessité pour le CESO : l'amélioration du réseau radial existant

La mise en œuvre du schéma directeur du RER D est prévue dans le plan de mobilisation pour les transports 2013-2017 lui-même inclus dans le Nouveau Grand Paris à horizon 2030. Optimiser la desserte du Stade devrait accélérer ce projet indispensable à la desserte du CESO (notamment doublement des voies entre Juvisy et Grigny). Ces aménagements concernent 85 200 usagers quotidiens du RER D qui résident dans le CESO. En améliorant la qualité de service de la ligne, il serait également possible de répondre aux besoins d'augmentation de la fréquence les jours d'événementiel.

La gare d'Orangis Bois-de-l'Épine deviendra la principale gare d'accès RER au Stade. Son réaménagement est impératif pour gérer les flux quotidiens et garantir l'accueil exceptionnel des spectateurs.

• Les projets de transports du CESO, une opportunité pour renforcer l'accès au Stade

«Améliorer et réaliser des transports en commun, supports de développement territorial» constitue l'objectif prioritaire du projet d'aménagement du CESO. Les projets qu'il contient ont vocation à organiser le maillage interne du CESO et à renforcer les échanges avec les bassins du sud francilien. Plusieurs d'entre eux concernent le secteur où seront implantés le Grand Stade, le pôle d'excellence de la filière sport et le village populaire :

- > l'accès au Stade bénéficiera de la mise en service du tram-train Versailles-Massy-Évry programmée fin 2018. Il assurera le lien avec le RER D et le T Zen 4 à Évry-Courcouronnes, avec le RER C à Épinay-sur-Orge et avec les RER B et C et le TGV à Massy-Palaiseau,
- > le tramway T7 d'Athis-Mons à Juvisy (phase 2 : mise en service prévue en 2018) puis le site propre de transport en commun (envisagé à horizon 2023) sur la RN 7 de Juvisy à Évry, assureront les liaisons avec la plate-forme aéroportuaire d'Orly,
- > à court terme (2018), la multi-modalité en gare d'Orangis Bois-de-l'Épine sera améliorée par la mise en service du T Zen 4 de Viry-Chatillon à Corbeil-Essonnes,
- > un financement de 2 millions d'euros est inscrit dans le contrat particulier Région/Département 2007-2013 pour l'étude d'un site propre sur la RN 104. Parallèlement, une étude a été engagée dans le cadre du CRSD sur la faisabilité d'une liaison entre les RER C et D. Cette liaison offrirait l'opportunité d'une desserte du Stade depuis le RER C à Brétigny-sur-Orge, facilitant aussi les accès depuis le sud-ouest régional.

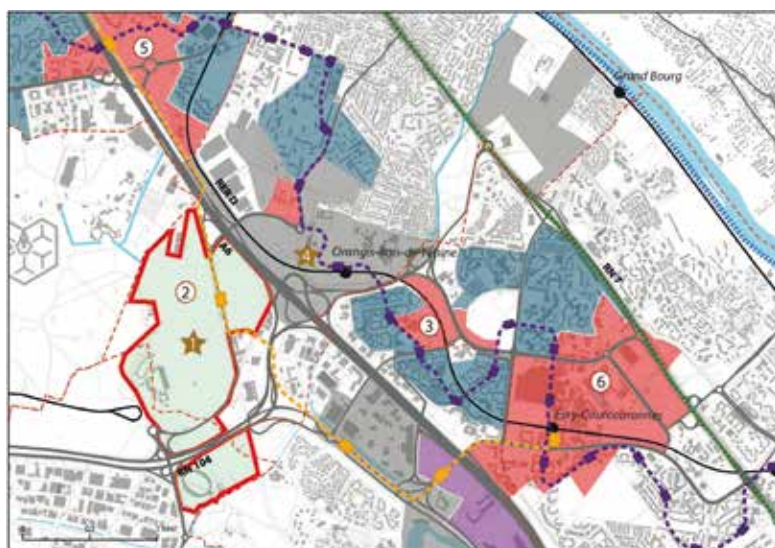
À plus long terme, la mise en relation du réseau interne du CESO au réseau régional et national devra être renforcée. En confortant l'attractivité du CESO, cela faciliterait l'accessibilité au Stade depuis la province et le reste de la métropole francilienne : connexion des lignes 14 et 18 du Grand Paris Express à Orly et Massy (2027), interconnexion sud des TGV et ligne à grande vitesse POCL (échéances de réalisation plus lointaines) assurant la desserte des gares de Lieusaint, d'Orly, de Massy et potentiellement de Brétigny-sur-Orge ou de Juvisy-sur-Orge.

• Une accessibilité routière au Stade de niveau national et régional

Le projet du Grand Stade se situe au croisement des autoroutes A 6 et RN 104 et à proximité de la RN 7. Un afflux d'environ 25 000 véhicules est prévu sur ces axes aux périodes d'affluence vers le Stade dans des conditions de circulation parfois difficiles. L'organisation de parkings relais et d'un réseau de desserte par les transports en commun devrait faciliter ces besoins ponctuels d'accessibilité au Stade.

• Des points de vigilance

Le projet de Stade s'accompagnera d'un pôle d'excellence de la filière sport (8 000 à 10 000 emplois escomptés à horizon 2030 par les collectivités locales) et d'un village populaire. L'accessibilité doit être envisagée selon cette double logique : acheminement ponctuel de 82 000 spectateurs et desserte régulière d'un quartier d'activités et d'emplois.



1. Grand stade de la Fédération française de rugby (82 000 places)
2. Secteur Lu/Hippodrome (133 ha)
3. Canal Europe (19 ha)
4. Salle de concert restaurant le Plan II
5. ZAC Centre-ville Grigny
6. ZAC centre urbain Évry

- Promenade de Seine en Essonne/ Eurovéloroute n°3
- Projet Site Propre Transport en commun RN 7
- Projet tram-train Massy-Évry
- Projet T Zen 4
- Projet de stade et pôle d'excellence dédié au sport
- Projet de rénovation urbaine
- Projet urbain
- Secteur à l'étude
- Projet de développement économique
- Projet d'équipement

Projet de stade et dynamique de projets urbains

Le renfort de la desserte via le RER D et le tram-train Versailles-Massy-Évry les jours d'événements sportifs nécessite des aménagements spécifiques : achat de rames supplémentaires et leur stockage (site de maintenance et de remisage), modification éventuelle de l'exploitation des lignes.

Les flux de marchandises générés par le développement de l'activité économique doivent être intégrés aux réflexions sur la gestion du trafic routier.

L'enjeu pour le CESO des retombées économiques de la reconversion d'un site stratégique

La construction du Grand Stade de la FFR est l'occasion d'engager la redynamisation d'un site stratégique du CESO au cœur d'un bassin de population et d'emploi majeur du sud francilien. Ce projet offre l'opportunité de redéployer des activités économiques sur des espaces délaissés depuis de nombreuses années (ex hippodrome de Ris-Orangis, friche ex LU-Danone).

D'importantes retombées économiques, directes et indirectes, sont attendues de ce projet. Dans un premier temps, la construction du Stade devrait générer des emplois temporaires lors de la phase de travaux. Ce chantier de grande envergure confortera le secteur de la construction déjà fortement ancré sur le territoire. Il pourrait également soutenir le développement d'autres activités économiques du CESO (le transport fluvial, par exemple, pour l'acheminement des déblais de chantier voire des matériaux). Dans un second temps, seront créés des emplois liés au fonctionnement du Stade et aux événements qui s'y dérouleront. À l'échelle du CESO, les flux de spectateurs liés à la fréquentation du Stade laissent espérer des retombées économiques indirectes en matière d'hébergement hôtelier, de services, de consommation et de fréquentation touristique.

Les retombées économiques les plus importantes devraient se concentrer sur le projet d'aménagement envisagé sur les

espaces disponibles autour du Stade. 130 ha seront aménagés dont une part importante consacrée au développement économique : pôle d'excellence dédié au sport, village de loisirs, offre commerciale, activités tertiaires. Le développement progressif de ces activités doit engendrer, à terme, une offre de plusieurs milliers d'emplois, aux profils variés. Une offre immobilière nouvelle sera proposée, soutenant un développement économique endogène et exogène.

Positionné au cœur du «moteur économique» du territoire, le Grand Stade de la FFR devrait ainsi contribuer à l'objectif n°2 du projet d'aménagement du CESO : «assurer la vitalité économique du CESO au sein de l'arc sud francilien de l'innovation». Les projets de développement économique qui accompagneront son implantation participent également à la concrétisation du projet économique partagé à l'échelle du CESO.

Ces projets devraient en effet favoriser l'accès à l'emploi pour les populations locales et participer au rapprochement des lieux d'emploi et d'habitat dans le CESO et au sein de la métropole francilienne (le taux d'emploi du CESO est actuellement de 0,7 emploi par actif résidant sur le territoire).

Ils renouvelleront d'autre part, l'offre foncière et immobilière fluidifiant le parcours résidentiel des entreprises et soutenant le développement économique exogène du CESO.

Les développements économiques envisagés devront toutefois tenir compte des caractéristiques du tissu économique existant du CESO, de son bassin d'emploi, de sa population active et des projets économiques et urbains engagés à proximité (reconversion de l'ex-base aérienne 217 dans le Val d'Orge, projet Cœur de ville à Grigny, par exemple). La programmation économique sur les 130 ha disponibles devra se différencier de l'existant et répondre aux besoins des actifs et des entreprises du territoire.

²Source : montées en HPM, SNCF Transilien 2011

³Contrat de redynamisation du site de Défense de l'ex-base aérienne 217



Soutenir la dynamique urbaine d'un des principaux sites de projet du CESO

Les terrains (130 ha) retenus pour l'ensemble du projet urbain (Stade, village populaire et activités dédiées au sport) s'intègrent dans un secteur de 500 ha en pleine mutation. Le Grand Stade constitue une pierre essentielle pour que sa reconquête urbaine soit de qualité.

L'identité de l'équipement (adresse de l'équipe de France de rugby), les retombées économiques prévisibles, sont des facteurs favorables pour générer une dynamique ambiante dépassant largement les limites de l'ex-hippodrome. La reconversion de sites aujourd'hui vacants (secteur autour de la gare d'Orangis-Bois de l'Épine, ancien hôpital Louise Michel) sera accélérée. Des effets d'entraînement sont espérés sur la régénération et la dynamisation des tissus urbains environnants : ZAE Orangis-Bois de l'Épine / Saint-Guénault, quartier du Canal à Courcouronnes, quartier du Plateau à Ris-Orangis, secteur Bois Briard, centre-ville de Grigny ou centre urbain d'Évry.

Par ailleurs, des liens forts sont à tisser avec le secteur de développement économique envisagé sur l'ex-base aérienne 217, conférant aux deux sites une visibilité régionale.

Afin de susciter une forte attractivité et l'appropriation du lieu par les visiteurs et les habitants, il convient de parvenir à une très bonne insertion urbaine du projet malgré les fortes coupures des infrastructures actuelles. Elle dépend de la qualité du maillage avec les transports en commun (passerelle rejoignant le RER, station TTVME) et des relations entretenues avec les quartiers environnants. Il faut maintenir une dynamique globale et ne pas faire du Stade un objet isolé.

La programmation d'une mixité urbaine suffisante permettra d'assurer une animation continue du lieu et garantira la pérennité économique des commerces et des équipements. Il s'agit de bâtir en frange d'agglomération un nouveau cadre de vie qui réponde aux besoins des habitants actuels et futurs du CESO.

L'enjeu de la contribution de ce site de qualité à la valorisation écologique et paysagère du CESO

La construction du Stade constitue une opportunité pour renforcer les continuités écologiques dans le CESO, notamment entre le bois régional de Saint-Eutrope et la Seine, réservoirs

de biodiversité majeurs. Cette continuité attendue d'espaces ouverts rencontre à hauteur du Stade un corridor nord/sud en cours de constitution autour de l'aqueduc de la Vanne, du Loing et du Lunain.

La dynamique urbaine engendrée sera également l'occasion de mettre en valeur la diversité paysagère et patrimoniale du territoire en s'appuyant sur certains espaces et bâtiments remarquables existants (jardins familiaux du Plateau, ferme et château d'Orangis, ferme Lot, ru de l'Écoute-s'il-pleut, Promenade de Seine en Essonne).

CONCLUSION

Avec le site de l'ex-base aérienne 217, le secteur d'implantation du Grand Stade est un des plus importants réservoirs de développement urbain du CESO. À la croisée du «corridor d'intensification urbaine» [A 6/RN 7/Seine] et du «corridor d'innovation et de développement économique» [RN 104] de son projet d'aménagement, à la jonction de grandes liaisons vertes structurantes entre réservoirs de biodiversité (entre Seine, bois de Saint-Eutrope et Orge), le futur Stade bénéficie d'une position stratégique dans le Centre Essonne-Seine-Orge et au sud de la région Île-de-France.

L'ensemble du projet bénéficie d'un savoir-faire en matière de stratégie et de montage opérationnel, tenant compte des expériences passées et du nouveau partage des responsabilités d'organisation et des risques financiers.

Depuis la construction de l'ex ville nouvelle d'Évry, le CESO attendait un projet de grande envergure permettant de dynamiser les ressources, les emplois et le développement du territoire. Le projet de Grand Stade, adresse de l'équipe de France et vitrine internationale pour la région Île-de-France, serait ainsi un nouvel étendard de ce territoire. Il pourrait être un nouveau propulseur soutenant la dynamique urbaine actuelle de constitution d'un cadre de vie renouvelé et contribuant à rééquilibrer la grande couronne dans le sud francilien.