

CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE GRAND STADE DE RUGBY

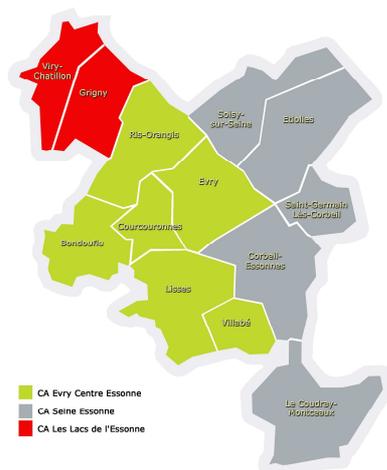
Commission Particulière du Débat Public - Grand Stade de Rugby



Crédit : APCL / CAECE

Territoire de développement majeur du Sud Francilien, le SMITEC regroupe 3 Communautés d'agglomération au cœur d'une structure unique visant à coordonner et améliorer l'offre de déplacements d'un bassin de vie de 250 000 habitants.

Tribune d'expression privilégiée pour partager et faire avancer une vision Transport commune au sein de la Métropole, l'objectif principal du SMITEC consiste en son évolution en Autorité Organisatrice de Proximité afin de maîtriser la politique Transport sur son périmètre par une gestion directe locale des réseaux de bus.



Territoire du SMITEC

Le SMITEC en quelques chiffres

- 3 Agglomérations membres et 13 communes
- 250 000 habitants
- 100 000 emplois
- 14 gares du RER D
- Près de 50 lignes de bus régulières
- De nombreux équipements majeurs (campus universitaire, Centre Hospitalier Sud Francilien, Genopole, Pôle administratif de l'Essonne...).
- Un territoire de projet dynamique
- Terre d'accueil du Grand Stade de Rugby

Les grands objectifs de territoire

- Incitation au report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux
- Développement de la qualité de service
- Accompagnement des projets urbains
- Continuité territoriale en matière de mobilité

L'obtention de l'opération d'aménagement du Grand Stade de Rugby est une véritable opportunité et un signal d'attractivité évident qu'il convient de conforter par un accompagnement significatif de l'offre de déplacements.

En matière de transports publics, adapter les réseaux à la création d'un équipement de loisirs de 82 000 places, au sein d'un cluster sport à rayonnement national, constitue un défi majeur pour tous les acteurs impliqués.

Aujourd'hui le périmètre d'accueil du projet Grand Stade de Rugby dispose d'une armature de transports collectifs cohérente, historiquement développée autour de la Ville Nouvelle. Pour autant, s'ils sont autant de moyens pour assurer la mobilité des populations, les réseaux de bus et plus encore le RER restent des leviers incontournables pour renforcer l'attractivité et le maillage du territoire au vu de leurs limites atteintes aujourd'hui. Niveau d'offre en décalage avec la hausse constante de la fréquentation, absence de régularité, réseaux saturés, installations ferrées et matériels roulants vieillissants en sont autant d'exemples.

L'impact du projet d'aménagement Grand Stade de Rugby, d'ores et déjà inscrit au SDRIF, interroge plus encore la structure même de ces réseaux à cet horizon. De même, dans un contexte régional marqué par le projet de Nouveau Grand Paris, il est urgent de rééquilibrer les investissements vers des aires urbaines de grandes couronnes qui tendent à s'éloigner toujours plus de la capitale.

Les élus du SMITEC partagent de manière unanime cet état des lieux et entendent à ce titre rappeler aux instances décisionnelles la nécessité d'agir en direction d'un renforcement et d'une modernisation du RER et d'une adaptation de l'offre routière locale. A ce titre, il apparaît indispensable de :

- Reconsidérer les objectifs et les financements définis pour les lignes RER dans le plan de mobilisation des transports d'Ile-de-France, signé le 19 juillet 2013 via un protocole Etat-Région ;
- Accompagner ce plan de mobilisation par la définition et la mise en œuvre d'une offre ferrée spécifique et adaptée aux flux générés par les entrées/sorties d'une enceinte sportive de 82 000 places les jours d'événements ;
- Acter les financements nécessaires, tant en investissement qu'en fonctionnement, pour le développement des réseaux et dessertes locales, notamment en matière de bus et de tramways ;

I Un plan d'urgence pour le RER

Le RER D traverse la majeure partie du territoire du SMITEC via 14 gares. Il constitue l'unique liaison radiale directe vers Paris et permet également l'accès aux principaux pôles d'emplois et de services essonniers (plateforme d'Orly, Gépole, centre administratif d'Evry...).

Le RER D, qui a été constitué dans sa forme actuelle en 1995 avec la construction d'un tunnel entre la gare de Lyon et Châtelet-les-Halles, souffre d'un déficit chronique en matière de ponctualité, d'infrastructure et de qualité de service en général.

Aujourd'hui, plus que des ajustements ponctuels, seule une profonde remise en cause de l'offre et des moyens pourra rééquilibrer la qualité de service au niveau espéré par les quelques 550 000 usagers quotidiens (+40% de fréquentation en 8 ans !).

De ce fait les 900M€ inscrits au plan de Mobilisation Etat – Région pour toutes les lignes RER apparaissent d'ores et déjà insuffisants et doivent être complétés d'investissements lourds.

La ligne D doit bénéficier d'un engagement fort des pouvoirs publics, de la SNCF et de RFF pour (re)devenir l'axe de transport moteur de l'attractivité du territoire sud francilien.

L'opportunité du projet Grand Stade de Rugby constitue une chance unique pour enfin reconsidérer le rôle critique supporté par ce mode.



II Tram – Train Massy-Evry, T Zen 4, Schéma de Référence RN7: le réseau structurant Centre Essonnien de demain

Avec une part modale quotidienne de plus de 22% et une mobilité interne avérée, le SMITEC est un bassin de déplacements cohérent et exemplaire en matière d'utilisation des transports publics.

Considérant ce potentiel, comme le nécessaire renforcement des pratiques observées, les élus du syndicat sont attentifs à la mise en œuvre des projets structurants représentés par le Tram-Train Massy – Evry (TTME), le Schéma de Référence RN7 ou encore l'évolution de la ligne de bus 402 en T Zen 4.

Le projet TTME vise à répondre aux carences des liaisons banlieue à banlieue en raccordant en 38 mn les deux principaux pôles de développement de l'Essonne par un mode ferré dit Tram - Train. Le projet doit être mis en œuvre en 2018 et a d'ores et déjà été déclaré d'utilité publique en août 2013. Directement connecté au secteur du projet Grand Stade de Rugby, le TTME jouera un rôle de rabattement non négligeable dans la chaîne des déplacements. Dans cette perspective, ses principes d'exploitation devront nécessairement être revus pour intégrer les flux générés par cet équipement majeur.

Le projet de requalification de la RN7 en boulevard urbain lancé en 2010 par le Conseil Général de l'Essonne doit permettre d'améliorer les flux entre le Centre Essonne et la zone d'Orly Rungis. A travers la création d'un site propre bus en tronçon commun, les lignes actuelles mais aussi la future ligne Express offriront notamment au cluster des bio-technologies du Genopole – CHSF mais également aux populations du territoire une liaison efficace à Orly et au futur réseau du Nouveau Grand Paris via un rabattement sur le Tramway T7.

Enfin, pour répondre aux attentes des 26 000 voyageurs/jour de la ligne 402 du réseau TICE, un projet d'évolution en ligne de bus de type T Zen piloté par le STIF est programmé à horizon 2018. Près de 43 000 voyageurs devraient bénéficier d'un bus à haut niveau de service toutes les 4mn en heure de pointe et d'une intermodalité optimisée.

En parallèle, de nombreuses réflexions permettront d'aboutir à un maillage complet entre les polarités actuelles et futures de l'arc Sud Francilien, par l'intermédiaire de projets avec les partenaires institutionnels limitrophes.



Considérant le rôle armature de ces projets pour le développement de notre territoire, le SMITEC rappelle la nécessité absolue d'intégrer pleinement dans les études en cours l'impact non négligeable des projets de territoire engagés, à l'instar de l'opération d'aménagement du Grand Stade de Rugby.

III Vers la mise en œuvre d'une restructuration progressive de l'offre bus

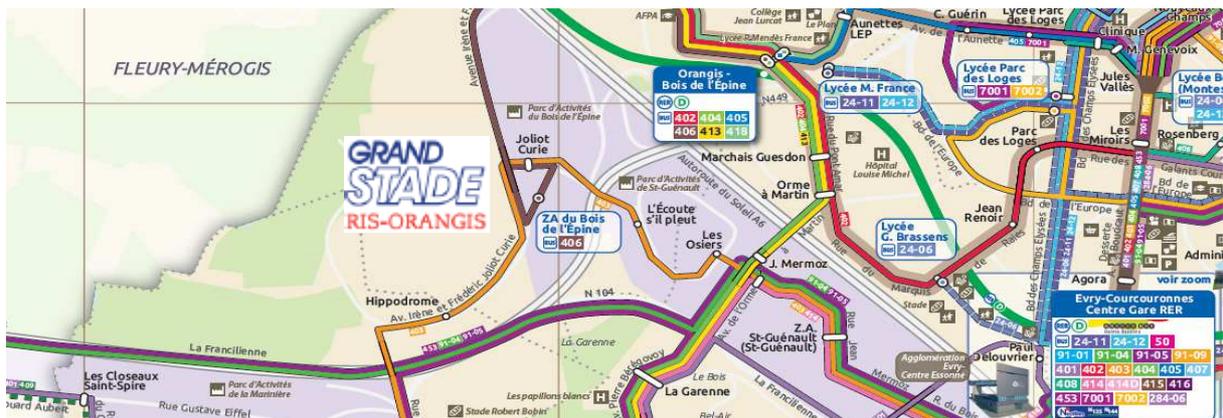
Une importance capitale est accordée par le SMITEC à l'accompagnement des grands projets et à l'anticipation des pratiques de mobilité.

En parallèle au rôle majeur du RER et des lignes structurantes locales, la réussite de la mutation urbaine de nos territoires passe aussi par une meilleure qualité de service bus. En ce sens le réseau local tient un rôle décisif dans cet objectif.

La commission d'offre de transport du STIF a décidé en juillet 2012 de lancer une programmation pluriannuelle des développements de l'offre bus sur la période 2013 – 2016.

L'engagement du SMITEC dans cette programmation doit faire émerger les renforts d'offre à cet horizon, notamment vers la mise en œuvre de ligne Mobilien, tout en préparant le réseau horizon 2020 programmé dans une étude d'harmonisation des réseaux de bus réalisée en 2010.

Les principes de desserte sont en cours de définition et viendront nourrir les échanges actuels. Ils permettront d'étendre et de conforter des lignes de bus fortes offrant un rabattement sur les gares des RER C et D, et en direction des principaux secteurs de développement. En ce sens l'impact du Grand Stade de Rugby est tout à fait déterminant et influant dans la forme que pourra prendre notre futur réseau de bus.



Photographie de l'existant – plan des lignes de bus SMITEC 2013-2014

A l'aune de la concrétisation du projet Grand Stade de Rugby, c'est tout un territoire qui fait bloc pour transformer l'essai !

Au travers des choix stratégiques défendus pour favoriser l'émergence d'une opération d'aménagement qui transfigurera le Centre Essonne, le SMITEC est prêt à accueillir ce grand équipement.

Pour autant, la réussite du projet sur le long terme dépend à notre sens de plusieurs facteurs déterminants :

- La mobilisation des pouvoirs publics pour une politique de renforcement et de fiabilisation du RER.
- L'intégration des caractéristiques du projet Grand Stade par les maîtrises d'ouvrage du réseau structurant Centre Essonnien.
- La poursuite de négociations pour le déploiement de réseaux de bus adaptés à l'impact du programme Grand Stade.



500 Place des Champs Élysées
BP62 - Courcouronnes
91054 Évry Centre Essonne Cedex
Tél : 01 69 91 59 36
www.smitec.fr