

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°16 - FÉVRIER 2014



Association SaDur

L'association SaDur a pour but de représenter et de défendre les usagers de la ligne D du RER.

Son objectif est de contribuer à l'amélioration de la régularité de la ligne par des actions et des propositions concrètes soumises aux acteurs décisionnaires (STIF, SNCF, RFF).

CONTACT :

*Adresse : 1 rue Janisset Soeber, 77240
CESSON*

Site : www.sadur.org

Mail : contact@sadur.org

Association SaDur

**Soutien Associatif Des Usagers Révoltés
Association des usagers de la ligne RER D**

UN PROJET AMBITIEUX, QUI A UN BESOIN IMPÉRATIF D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT À LA HAUTEUR

Ce projet de Grand Stade de Rugby, par l'audience sur laquelle il compte, se doit de disposer de moyens de déplacement à la hauteur de l'enjeu. Il faut en effet permettre à 80 000 personnes d'arriver puis de repartir en quelques heures dans des conditions de sécurité, de fluidité et de confort acceptables. Les réseaux existants, et même projetés à ce jour, n'en donnent pas la possibilité.

L'association SaDur, par son objet même d'association d'usagers de la ligne D du RER, n'a pas vocation à se prononcer sur le bien fondé ou non du projet proposé par le Maître d'Ouvrage.

Partant du projet tel qu'il est décrit dans les documents de la concertation, la contribution se limitera à aborder le volet transports, en commençant par la ligne D du RER, dont l'association a vocation à représenter les usagers.

DÉBAT PUBLIC

GRAND STADE DE RUGBY

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

LA LIGNE D AUJOURD'HUI

La ligne RER D est aujourd'hui une ligne dont l'exploitation pose de nombreux problèmes. La ponctualité calculée selon les règles en vigueur oscille entre 82 et 84 % (pour un objectif visé de 92,5 %). Se cumulent diverses causes : tunnel Châtelet – Gare du Nord commun avec la ligne B, infrastructures de capacité limitée et pour certaines vieillissantes, saturation de la ligne. Le chiffre de fréquentation quotidienne mentionné dans le dossier du maître d'ouvrage n'est en particulier plus à jour, la valeur actuelle se rapproche de 600000 voyageurs par jour ouvré. Et l'extension de l'urbanisme, en particulier sur les agglomérations d'Evry et Sénart, sur la zone tertiaire de La Plaine St Denis autour du Stade de France, laisse à penser que l'évolution continuera au même rythme dans les prochaines années.

Or, les infrastructures actuelles limitent le nombre de trains RER qui circulent : ce nombre est aujourd'hui de 16 par heure et par sens entre Paris et Villeneuve-St-Georges. Le passage à 20 trains par heure et par sens nécessitera des travaux d'infrastructure importants qui ne sont pas attendus avant une dizaine d'années.

La branche de la ligne D la plus directement concernée par la création du Grand Stade de Rugby à Orangis est la branche du Plateau (Juvisy – Orangis-Bois de l'Épine – Corbeil). Cette section est aujourd'hui parcourue, en pointe, par 4 trains à l'heure entre Paris et Corbeil (certains étant prolongés au-delà vers Malesherbes), et par 4 navettes à l'heure entre Juvisy, Corbeil et Melun.

ADAPTER LA LIGNE D

Si un événement, qu'il soit sportif ou culturel, doit avoir lieu au Grand Stade de Rugby un soir de semaine, il y aura alors superposition du flux quotidien travail-domicile et du flux des spectateurs venant de Paris ou de Juvisy. Les trains mis en circulation doivent alors être en mesure de prendre en charge le flux résultant.

Le document concernant les hypothèses de trafic mentionne que pour un match à pleine jauge (82000 spectateurs) la ligne D doit en acheminer 29600, dont 17700 en 60 minutes sur la seule heure H-2.

Le matériel actuel, Z20500 à 2 niveaux couplés en 2 éléments, permet de transporter 2600 personnes assises ou debout (4 voy /m²). Transporter 17700 personnes en une heure implique de mettre en circulation 6 ou 7 trains. Mais ce qui est possible sur un trajet court Paris – Stade de France qui atteint à peine 10 minutes l'est-il pour un trajet de plus de 30 minutes Paris – Orangis-Bois de l'Épine ? Faut-il alors ne considérer que les places assises soit 1600 personnes pour un train long ? Transporter 17700 personnes imposerait alors d'ajouter 10 ou 11 trains en une heure.



LA GARE D'ORANGIS BOIS DE L'ÉPINE :
DE GROS AMÉNAGEMENTS SERONT NÉCESSAIRES

PLANIFIER ET FINANCER LES AMÉLIORATIONS DE LA LIGNE D

Le dossier du maître d'ouvrage rappelle quelques opérations prévues au schéma directeur de la ligne D (horizon 2020-2025), dont, dans le secteur concerné, le passage de 2 à 4 voies de la section entre la gare de Juvisy et la bifurcation de Grigny. Actuellement, le financement de cette phase du schéma directeur n'est cependant pas mis en place, et seule une partie des études correspondantes a été réalisée. On reste donc très loin du lancement des travaux.

Il reste à voir si les différents projets envisagés pour cet horizon du schéma directeur de la ligne D permettront de répondre à la fois à l'accroissement des déplacements quotidiens domicile-travail, et, les jours de manifestation, à la demande des spectateurs du Grand Stade de Rugby.

Comme l'indique le maître d'ouvrage, d'autres opérations sont nécessaires :

- > Le réaménagement de la gare d'Orangis-Bois de l'Épine, où au moins une voie supplémentaire sera nécessaire pour le stationnement des navettes spectateurs. Tant à l'arrivée qu'au départ, le transbordement de l'ordre de 2000 spectateurs ne peut pas se faire dans un délai compatible avec l'exploitation de la ligne.
- > L'acquisition d'une vingtaine de rames est jugée nécessaire. Or, en ce début 2014, le parc matériel de la ligne D (comme celui de la ligne C qui utilise le même type d'automotrices à 2 Niveaux Z2N) est très tendu, malgré une récupération des rames similaires sur toutes les lignes d'Île-de-France. Trouver 20 rames supplémentaires dans les années à venir sera donc chose difficile. Il faudra probablement attendre au moins le début de la prochaine décennie pour qu'un matériel compatible soit disponible sur le marché.

REMETTRE À NIVEAU TOUTE LA LIGNE D

On voit que l'accueil des spectateurs du Grand Stade de Rugby représente une opportunité pour hâter la mise à niveau de la ligne D du RER dans ce secteur. Il faut cependant que cette mise à niveau ne se fasse pas aux dépens des investissements qui sont tout autant nécessaires pour acheminer les voyageurs quotidiens sur le reste de la ligne, que ce soit sur la branche Sénart – Melun, sur les branches sud ou sur le nord de la ligne. La branche Sénart – Melun est elle en sous-capacité quotidienne, et favoriser la branche Corbeil pour l'accueil du Grand Stade de Rugby ne manquerait pas de susciter quelques incompréhensions.



POUR RAPPEL : VUE DE LA GARE ACTUELLE RER D DU STADE DE FRANCE. IL EST QUESTION QU'ELLE SOIT À NOUVEAU AMÉNAGÉE

ET LES AUTRES INFRASTRUCTURES ?

Si la ligne D apparaît comme devoir être mise à contribution de façon importante les jours d'événements au Grand Stade de Rugby, le tram-train Massy-Evry devrait l'être également. Prévu pour une fréquence maximale de 1 tram-train toutes les 7 à 8 minutes, le Maître d'Ouvrage entend le voir circuler toutes les 3 minutes pour assurer le flux nécessaire aux échanges avec les gares d'Épinay et de Massy. Outre le problème de la voie unique qui semble pouvoir être réglé techniquement, une autre difficulté devrait apparaître à tous les carrefours routiers de la partie tramway soit entre Épinay et Evry-Courcouronnes. Avoir un tram-train toutes les 3 minutes dans chaque sens, avec une priorité importante sur les autres véhicules, devrait conduire à diminuer sensiblement la capacité des carrefours et donc la capacité des voiries locales. Par ailleurs, si le tram-train n'était pas en mesure d'assurer les flux attendus, il est probable que la ligne D, qui permet de rejoindre à pied le site, serait davantage sollicitée via la correspondance entre les lignes C et D en gare de Juvisy. Ne faut-il pas envisager la possibilité de missions dédiées en provenance d'Austerlitz (équivalent des missions JILL actuelles) qui seraient prolongées sur la ligne du Plateau ?

Côté infrastructures routières, le document sur les hypothèses de flux envisage notamment le scénario d'un concert le vendredi en soirée. Il note que les voies primaires (A 6, RN 104) ne seront probablement pas en mesure d'écouler les flux domicile-travail quotidiens, les flux de départ en week-end et les flux d'accès au site. Il recommande, comme en cas de manifestations au Stade de France, de mettre en place des mesures de délestages, au moins sous la forme d'itinéraires recommandés. A la différence du site de St Denis, le site d'Orangis se trouve à la confluence des flux Paris – Province par A 6 et des flux contournant Paris par la Francilienne. On ne dispose pas d'itinéraire alternatif proche comme le périphérique nord, ou l'A 3 entre Paris et Roissy autour du Stade de France

UNE ÉVALUATION CONVENABLE DES FLUX EST INDISPENSABLE

Le fonctionnement du Grand Stade de Rugby ne peut être correct qu'avec des infrastructures de transport qui répondent aux besoins.

Toute l'évaluation des flux repose sur des hypothèses dont on ne peut souhaiter qu'elles soient les plus proches possibles de la future réalité. Certains correctifs semblent cependant nécessaires : le document sur les flux de trafic (partie 2.3, page 6) spécifie par exemple que la part des transports en commun a été évaluée par similitude avec le site du Stade de France. Sur ce dernier site, 26 % des spectateurs viennent d'Ile de France par les transports en commun (RER, bus, métro), c'est ce même chiffre qui a été retenu pour le site d'Orangis.

Or :

- > Le site du Stade de France est au centre de l'agglomération. Tout le réseau ferroviaire d'Ile de France converge sur les gares parisiennes, à partir desquelles il est rapide de rejoindre les gares de La Plaine ou Stade de France ou le métro ligne 13. Le site d'Orangis est à 30 km de Paris. De nombreux spectateurs de Seine-et-Marne, de l'Essonne voire des Yvelines ou du Val-de-Marne, pourraient être tentés de recourir à la voiture pour éviter de longs déplacements en transport en commun via Paris.
- > Pour les matches ou les spectacles en soirée, le retour sur Paris se fera plus tard qu'en provenance de St-Denis, retirant à certains usagers la possibilité de rentrer chez eux par les transports en commun à cause de la fin du service.



GÉRER L'IMPRÉVU

Un dernier point à prendre en compte est celui d'une éventuelle dégradation des lignes de transport. L'expérience de ces dernières années montre qu'on n'est jamais à l'abri d'un incident (exploitation, accident ou autre) qui peut sensiblement réduire voire annuler la capacité d'une ligne. Au Stade de France, la présence à proximité de 3 infrastructures lourdes (RER D, RER B et métro ligne 13) permet de transporter les passagers à peu près correctement, même en cas de diminution de capacité de l'une des 3. Au Grand Stade de Rugby, une forte diminution de la capacité de la ligne D, voire son interruption totale temporaire, posera d'énormes problèmes car le trafic se reportera alors sur le TTME et les bus qui ne seront pas en mesure de répondre à la demande. Une éventualité serait d'assurer une remise à niveau minimum des quais de Grigny-Val-de-Seine permettant, dans le seul cas d'interruption de la branche Plateau, de disposer d'un point d'arrêt des RER de la branche Vallée, en dehors de la zone agglomérée (cas de la gare de Ris-Orangis) et accessible via la RD 310 et la RN 7 : la distance à parcourir entre le Grand Stade de Rugby et le point d'arrêt permettrait une rotation relativement rapide de navettes bus.

ET SI UN JOUR...

Un des arguments du maître d'ouvrage pour justifier l'intérêt du projet de Grand Stade de Rugby est la nécessité de pouvoir disposer d'une infrastructure à certaines dates où le Stade de France n'est pas disponible. Cela conduit à devoir envisager la simultanéité de 2 événements, sportifs ou non, le même jour au Stade de France et au Grand Stade de Rugby. Une telle conjonction aurait des effets sur les lignes B (Stade de France) et C (Grand Stade de Rugby), mais surtout D. Cette dernière ligne serait alors amenée à desservir dans le même temps les 2 événements, et aurait alors besoin de davantage de rames supplémentaires que les 20 envisagées par la Maître d'Ouvrage. Une telle simultanéité ne doit être mise en oeuvre qu'une fois tous ses prérequis et toutes ses conséquences analysées et vérifiées.

CONCLUSION

L'aménagement du Grand Stade de Rugby nécessitera une importante mise à niveau des infrastructures de transport. Comme l'ont souligné plusieurs intervenants dans le débat, la création du site peut être l'occasion d'accélérer cette indispensable mise à niveau. Il faudra cependant que la mise à niveau soit complète et ne se limite pas à quelques aménagements ponctuels pour pallier les défaillances les plus importantes.

C'est la possibilité d'utiliser pleinement le Grand Stade de Rugby, et donc l'équilibre économique de l'opération, qui en dépendent directement.