



**SNCF PROXIMITES
DIRECTION TRANSILNIEN**

209-211 rue de Bercy – 75585 PARIS Cedex 12



Direction Régionale Ile-de-France
174 avenue de France – 75013 PARIS

Monsieur le Président de la CPDP
Grand Stade de Rugby
52, boulevard de Sébastopol
75003 PAIRS

Paris, le **21 FEV. 2014**

N/Réf. : TN-IDEV N° **0014**

Monsieur le Président,

La réunion du débat public du 12 décembre à Brétigny a permis d'aborder la question des transports et de la desserte du stade. Au cours de cette réunion, la Directrice des transports de la Région Ile-de-France (RIF) a présenté une démarche d'études à venir : identification des besoins à satisfaire, situation actuelle de l'offre de transports, évolutions possibles de cette offre et projets associés.

SNCF et RFF comptent s'associer à cette démarche d'études, en fonction des budgets qui leur seront attribués, pour donner les éclairages nécessaires sur les besoins du transport ferroviaire pour desservir le stade.

Le RER D et le Tram-Train Massy-Evry ont été naturellement identifiés dans le dossier de la FFR comme moyens de transport ferrés en commun pour la desserte du futur Grand Stade de Rugby par la gare d'Orangis – Bois de l'Epine.

En tant qu'acteurs du système ferroviaire, nous nous devons d'attirer votre attention sur les points suivants :

Le RER D est une des lignes les plus fréquentées d'Ile-de-France, ce qui rend sa définition de desserte complexe et son exploitation délicate, pour rechercher le bon niveau de service à apporter aux voyageurs. Le besoin d'emport lié aux événements du stade de 82 000 places s'avère très largement supérieur à ce que permet l'infrastructure d'aujourd'hui du RER D.

Des investissements importants seront nécessaires pour être en capacité d'assurer le besoin de transport inhérent aux événements du futur stade. Ils pourront être précisés à partir des études évoquées plus haut de prévision des flux et d'une politique de desserte à configurer avec le STIF, pour différents types de manifestations (aller en pointe de soirée de semaine, retour en soirée, aller/retour en week-end, ...).

Les investissements identifiés, et partagés avec le STIF, dans le cadre d'une vision long terme du RER D pour la branche Corbeil (que sont l'aménagement du nœud de Corbeil, une mise à 4 voies de Juvisy – Grigny, des aménagements à Bercy, ...), ne sont, à ce jour, pas décidés. Il convient de ne pas sous-estimer les délais d'études et de travaux.

Ces investissements devraient contribuer au renforcement potentiel de la desserte du stade, mais seront sans doute à compléter par des aménagements spécifiques. De surcroît, il conviendra d'envisager de reconstruire la gare d'Orangis – Bois de l'Épine : Sa fréquentation actuelle de l'ordre de 10 000 voyageurs / jour évoluera significativement pour permettre la desserte du stade. Il faudra par exemple revoir la largeur des quais, prévoir des sas d'accès aux quais et redimensionner les cheminements

L'ampleur des travaux en cause et la nécessité de maintenir l'exploitation ne permettent pas d'envisager une mise en service avant 2025 au mieux, ce qui est postérieur à l'échéance de 2018 actuellement envisagée pour l'ouverture du stade.

Les études complémentaires nécessaires évoquées par la directrice de la RIF le 12 décembre, permettront d'approcher les ordres de grandeur des investissements nécessaires et l'horizon de leur réalisation.

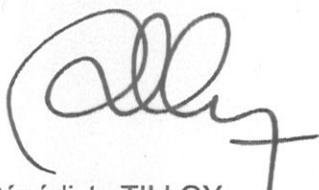
J'attire votre attention sur le fait, qu'en cas de situation perturbée importante sur le RER D, le stade ne serait pas accessible par une autre ligne de transport « lourd », contrairement au Stade de France qui bénéficie de deux lignes de RER (lignes B et D) et d'une ligne de métro (ligne 13). Lors de manifestations au Stade de France, l'interruption du service sur l'une des trois lignes s'est déjà produite à plusieurs reprises, mais les deux autres lignes ont offert des alternatives satisfaisantes.

La mise en service du Tram Express Sud (Tram-Train Massy-Evry), également identifiée comme moyen de transport dans le dossier FFR, est prévue dans un horizon de temps compatible avec celui du Grand Stade. En revanche, sa capacité d'emport n'est pas dimensionnée pour les flux envisagés : le besoin estimé nécessiterait de l'ordre d'un doublement du parc de Trams-Trains, le redimensionnement des sites de garages et de maintenance, ainsi que certaines portions de la ligne.

Une attention particulière devra, en outre, être portée au dimensionnement de la gare de correspondance avec le RER C à Epinay sur Orge, pour accueillir en toute sécurité les flux en correspondance avec le Tram-Train Massy-Evry.

Ayant été sollicités par Madame CHARVET de votre commission, nous tenions à vous apporter les éclairages nécessaires sur les transports en commun ferrés et nous nous tenons à votre disposition, si vous souhaitez une nouvelle rencontre, pour vous apporter toutes les précisions nécessaires.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération distinguée.



Bénédicte TILLOY
Directrice Générale Transilien



Jean FAUSSURIER
Directeur Régional Ile-de-France

Copie adressée à :

- Jean-Louis PERRIN – Syndicat des Transports d'Ile-de-France