

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°10 - FÉVRIER 2014



Association des Usagers des Transports FNAUT Ile-de-France

L'Association des Usagers des Transports regroupe les adhérents franciliens (individuels ou associations) de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

L'AUT a notamment pour objectif de promouvoir des transports en commun efficaces et de qualité.

Dans ce but, elle agit auprès des autorités (STIF, collectivités locales), exploitants et élus.

Elle participe et siège dans les structures participatives, intervient dans les débats publics, représente les usagers auprès du STIF et des exploitants, manifeste contre les déficiences du service et publie régulièrement un bulletin.

CONTACT :

Secrétariat AUT

**32 rue Raymond Losserand
75014 Paris**

Tél. 01 43 35 22 23

Fax 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org

www.aut-idf.org

Association des Usagers des Transports FNAUT Ile-de-France

LE FUTUR GRAND STADE DE RUGBY DOIT BÉNÉFICIER D'UNE DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN DE QUALITÉ POUR LIMITER SON EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

LA DESSERTE DU FUTUR STADE DE RUGBY DOIT ÊTRE TRÈS MAJORITAIREMENT ASSURÉE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Aujourd'hui, il n'est plus possible de concevoir un équipement majeur accueillant du public sans anticiper sa future desserte par les transports en commun. Sans préjuger de l'intérêt et de la pertinence du complexe sportif envisagé, l'AUT pose le problème de la desserte de ce futur stade implanté à Ris-Orangis sur une localisation actuellement peu favorable à une desserte efficiente en transports en commun.

Pour desservir un équipement accueillant un public très important, jusqu'à 82000 spectateurs lors des manifestations sportives, mais aussi les permanents et les clients du village sportif quotidiennement ouvert, il est indispensable de disposer d'infrastructures calibrées pour les flux attendus. Aujourd'hui ni les accès routiers et autoroutiers, ni la desserte en transport en commun, ni a fortiori l'ampleur des flux de voyageurs gagnant et quittant le stade, ne semblent pris suffisamment en compte. Le dossier de présentation tel qu'il figure dans les pièces du débat public reste très succinct et ne donne que quelques orientations et pistes possibles pour améliorer la desserte du futur stade. Des pistes de financement sont esquissées mais ne semblent pas à la hauteur des enjeux : 20 rames supplémentaires sur le RER ou le Tram-Train ne coûtent pas 20 millions d'euros mais 5 à 10 fois plus.

¹Sources : le dossier de presse RFF relatif à l'ouverture du tram-train Nantes - Chateaubriand le 28 février 2014:

www.rff.fr/IMG/pdf/130624_DP_Mise_sous_tension_Tram-train_Nantes-Chateaubriand_BAT-2.pdf et un article du parisien mentionnant la commande par le STIF en décembre 2013 de 91 rames (1 et 2 niveaux) pour les dessertes franciliennes auprès du constructeur Bombardier

www.leparisien.fr/transports/jean-paul-huchon-900-meur-investis-pour-91-rames-neuves-en-2014-05-12-2013-3378979.php

DÉBAT PUBLIC

GRAND STADE DE RUGBY

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

Nous découvrons à la lecture du dossier de présentation du projet, des chiffres et pourcentages affichés pour modéliser la part de voyageurs arrivants en transports en commun au stade, que ce soit par le futur tramway TTME (Massy Evry), par le RER D, par les cars et les bus. Ils sont évalués assez sommairement par similitude avec les habitudes de spectateurs rejoignant d'autres compétitions sportives sur d'autres stades. Sans nier l'intérêt de ces premières approches comparatives, l'AUT souhaite que des études beaucoup plus précises et exhaustives soient engagées pour quantifier les flux de desserte du futur stade. Comparaison n'étant pas raison, il nous semble indispensable de travailler plus précisément sur la définition de ces flux pour pouvoir dimensionner les infrastructures. Nous attirons l'attention sur l'importance des investissements nécessaires dans les infrastructures et dans le matériel roulant pour mettre à la disposition des spectateurs une offre de transport collectif attractive et adaptée au nombre de voyageurs attendus.

Pour donner des ordres de grandeur et des éléments de comparaison complémentaires, le dossier de présentation restant pauvre sur le sujet, l'AUT dans ce cahier d'acteur, souhaite montrer quelques exemples de desserte de stade qui nous paraissent mériter attention. La première, la desserte du Stade de France a démontré sa qualité et les bons niveaux de pourcentage de spectateurs utilisant les transports en commun. Le second exemple aborde le sujet d'un stade en construction, le futur stade des lumières à Lyon, qui sera majoritairement desservi par une ligne de tramway. Cet exemple est intéressant car le stade de rugby envisagé à Ris Orangis bénéficiera, si l'on peut dire, lui aussi d'une desserte tram-train, assimilable au tramway, à moins que ce tram-train, aujourd'hui conçu et envisagé sans l'hypothèse du futur stade, ne soit au contraire, handicapé, voire coupé par les flux massifs de visiteurs générés par leur venue au stade.

Enfin, nous aborderons succinctement l'intérêt de prévoir des parkings VL de dissuasion, très concentrés et très bien desservis par navettes en bus ou tramway pour l'accès final au stade. A contrario, la multiplication et la dispersion de parkings de dissuasion de toute taille, difficiles à desservir, ou empiétant sur le Bois de Saint-Eutrope, ne nous paraissent pas, aujourd'hui, générateurs de diminution de l'empreinte écologique du futur stade.

Une vue aérienne pour visualiser les multiples possibilités d'accès en TC au Stade De France...

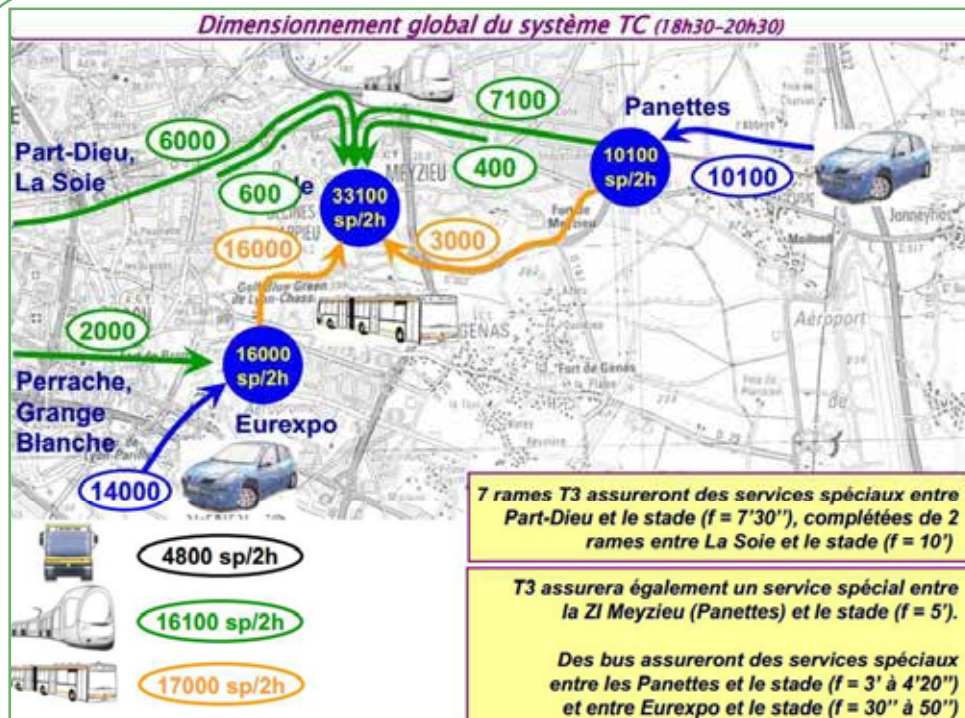


Cette vue mentionne les gares accessibles à pied du Stade de France et y mentionnant le nombre de voies et de quais pour chacune des 3 gares. Les futures stations des lignes 15 et 16 du Grand Paris Express y figurent en pointillés blancs.

Y prenant exemple, la gare du Stade de Rugby Orangis - Bois de L'Epine, qui sera accessible par une passerelle sur l'autoroute A6, devrait être dimensionnée pour pouvoir accueillir sur ses quais au moins 20 000 voyageurs par manifestation sportive, d'où, au minimum le doublement du nombre de voies et quais actuels.

Mais le dimensionnement de la gare n'est pas tout. L'exploitation actuelle du RER D qui dessert cette gare n'est pas aujourd'hui satisfaisante. L'AUT et les voyageurs quotidiens ne pourront accepter la desserte supplémentaire qu'imposeront les manifestations sportives sans que la ponctualité des trains de cette ligne soit, préalablement à l'ouverture du stade, très nettement améliorée.

...Où il est démontré qu'une ligne de tramway (ou de tram-train) peut difficilement, voire ne peut pas assurer un débit de 10 000 voyageurs par heure...



Nous prendrons ici l'exemple de la desserte telle qu'elle est envisagée pour desservir le futur stade de LYON, le Stade des lumières, en cours de construction à Décines, en banlieue Est de Lyon.

Ce futur stade de 60 000 places, de football mais la problématique des accès est similaire, est érigé loin de toute station ferrée et ipso facto, particulièrement difficile à desservir en transport en commun de manière massive. Ni Métro, ni RER, ni train il reste le tramway et les bus ! En effet, une ligne de tramway (en vert sur le plan présenté) passe à proximité du stade. Elle est parcourue par 2 types de desserte : une desserte de type Tram-Train, c'est la desserte directe aéroportuaire Rhône Express cadencée au quart-d'heure. L'autre desserte est omnibus, c'est la ligne 3 des tramways de Lyon.

Le plan ci-dessus (origine le Grand Lyon) donne une idée de la complexité des installations qui seront nécessaires pour transporter 6 à 7 000 voyageurs lors des futures manifestations sportives. Une gigantesque gare de tramway équipée de 4 voies à quai devrait (elle est contestée en justice par les opposants au stade) être érigée à l'extrémité Nord de l'esplanade donnant accès au stade. Cette gare de tramway sera raccordée à la ligne existante aussi bien vers l'ouest, c'est-à-dire vers Lyon qu'à l'Est vers Meyzieu là où sera implanté un important parking relais (indiqué Panettes sur le plan). L'autre parking relais est situé à Eurexpo. Y aura-t-il simultanéité d'usage si salon il y a ?

Sur ce document du Grand Lyon, on constate que les flux de voyageurs empruntant le tramway pour accéder au stade ne pourront dépasser 16100 voyageurs pour 2 heures soit environ 8000 voyageurs par heure. Ainsi, il paraît peu vraisemblable que le tram-train francilien TTME puisse emporter 10 000 voyageurs par heure sans une refonte du projet tel qu'il est actuellement conçu et adopté par le STIF. Il comporte notamment une section en voie unique parcourue dans les 2 sens, totalement incompatible avec la fréquence de 3 minutes envisagée dans la présentation FFR.

Pour donner une idée de l'esplanade et de sa gare de tramway, voici, origine le Grand Lyon, une vue d'artiste les représentant avec au fond à droite une esquisse du futur stade des lumières.



²Pour plus d'informations, consultez le bilan de RFF donnant les pourcentages d'accès en transport en commun au Stade de France : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RERStadFrance_rapport_cle637f7f.pdf



La problématique du parking de rabattement

Le dossier de concertation mentionne que de nombreux parkings de rabattement pourraient être mis à disposition des spectateurs – non VIP – venant assister aux événements sportifs. Ce dispositif éclaté, même si une signalétique performante et la mutualisation avec des parcs existants est mise en place, nous semble peu propice à un stationnement facile et à un fonctionnement optimal d'un système de navettes pour aller et revenir du stade.

L'attractivité d'un parking de rabattement ou de dissuasion réside dans l'excellente desserte assurées par une navette vers le stade qui, pour être performante, doit être assurée très fréquemment et par des bus circulant en site propre de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) ou tramway.

Une organisation basée sur un ou deux grands parkings de rabattement implantés non loin d'un échangeur routier ou mutualisés avec celui d'une grande surface commerciale, faciliterait la lisibilité des solutions offertes aux spectateurs automobilistes et la mise en place nécessaires de navettes très fréquentes avec l'entrée du stade. Elle pourrait même inciter ceux-ci à un report sur des parcours plus longs sur les lignes fortes de transport en commun puisqu'ils constateraient qu'elles peuvent être performantes.

CONCLUSION

En guise de conclusion, des interrogations

Que ce soit le stade des lumières à Lyon, ou le futur stade de rugby à Ris-Orangis, la problématique du traitement des accès en transports en commun est primordiale.

Le fait de ne pas avoir de stations de métro ou ferroviaire à proximité est un handicap. C'est pourquoi réitérer les performances modales du Stade de France (2/3 des visiteurs accédant en TC) ou même de l'ancien stade de Gerland à Lyon, bien relié lui au métro lyonnais, amène l'AUT à se poser des questions.

Est-il raisonnable d'implanter un nouveau stade de 82 000 places en un lieu peu desservi ou mal relié par des transports lourds insuffisants et peu fiables : le RER D ?

Est-il raisonnable de compter sur une future ligne de tram-train à exploiter au-delà de ses capacités ?

Est-il raisonnable de disperser les parkings de rabattement automobile (à l'inverse de la solution concentrée choisie à Lyon) en fonction des opportunités foncières avec le risque que leur desserte en transport en commun soit squelettique et peu performante ?

Beaucoup de travail sur la problématique des accès au stade, d'études approfondies, de démonstrations probantes, de mises à niveaux seront nécessaires pour que la grande majorité des visiteurs puissent accéder au stade en transport en commun et pour démontrer que ce nouveau stade peut être érigé sans dégrader l'empreinte environnementale que la Fédération Française de Rugby se fait fort de promouvoir dans sa présentation.