

Études desserte Grand Stade FFR

Ci-dessous un extrait d'un rapport du STIF sur les études de desserte du Grand Stade de Ris-Orangis.
On constate qu'il manque 1 M€ juste pour faire des études encore peu détaillées, d'où un retard du rendu d'un an.

Ce peu d'empressement est-il synonyme d'abandon prochain de ce Grand Stade ?

DESSERTE DU STADE DE LA FEDERATION FRANÇAISE DE RUGBY (FFR) A RIS-ORANGIS CONVENTION DE FINANCEMENT DE LA PHASE 2 DES ETUDES PRELIMINAIRES

La phase 1, dont le financement a été voté en Commissions Permanentes du Conseil Régional du 30 janvier 2014 et du Conseil Départemental du 05 mai 2014, consistait à dresser un diagnostic préalable et global portant sur l'estimation des parts modales (véhicules particuliers et transports en commun) possibles en termes de desserte. Il s'agissait de confirmer, le cas échéant, les données de la FFR. Plus spécifiquement, un état des lieux des réserves de capacité du réseau de transport en commun (bus et réseau ferroviaire) et du réseau viaire a été réalisé. Il permet notamment de juger de la part modale la plus pertinente à développer à terme pour les transports en commun (bus ou fer). A titre de comparaison, et afin d'étayer ce diagnostic, ont été recensés les sites à équipement(s) équivalent(s), avec analyse à l'appui des performances atteintes et des pratiques d'accès au stade.

Cette première phase d'études a été pilotée par le STIF et s'est achevée en mai 2015.

Concernant les parts modales d'accès au Grand Stade il est ainsi apparu que le mode privilégié d'accès au Grand Stade serait la voiture (55% à 60% pour les manifestations en soirée, 42% à 47% pour les matches de rugby l'après midi en week end) alors que le mode « transport en commun » (RER D et TTME principalement) représenterait 31 à 34% pour les manifestations le soir et 40% à 44% pour les matches l'après midi alors que le dimensionnement du projet par la FFR prévoyait initialement une part modale des transports collectifs de l'ordre de 60%.

La phase 1 des études a également mis en lumière le manque de réserve de capacité des réseaux actuels (TC et VP) permettant une desserte satisfaisante du stade y compris en tenant compte d'une desserte renforcée équivalent à celle en heure de pointe. En l'état actuel des installations, ce manque de capacité contraint à limiter la capacité d'accueil de certains événements au Grand Stade en particulier pour les événements le soir en semaine mais aussi pour les événements du samedi soir.

A l'issue de cette première phase, le STIF a sollicité les financeurs à hauteur de 2,95 M€ pour préparer la seconde phase d'études sur la base des propositions faites par les opérateurs et discutées en juillet 2015 avec l'ensemble des parties prenantes. Cependant, **les limitations financières à cette convention demandées par la Région et par l'Etat ont conduit à plafonner l'enveloppe à 2 M€ environ.** Cela a eu pour conséquence de dissocier les études de phase 2 en deux étapes :

- Etape 1 : études relatives au RER D et aux réseaux routiers auxquelles s'ajoute une étude d'exploitation relative au TTME /TTVE,
- Etape 2 : études techniques relatives à TTME / TTVE découlant des résultats de l'étude d'exploitation menée en étape 1.

En conséquence, **le délai global de réalisation de l'ensemble des études sera rallongé d'environ 12 mois** sous réserve de l'approbation d'une nouvelle convention de financement courant 2016 pour les études de l'étape 2.

La présente convention porte sur la première étape des études de phase 2 qui portera sur :

- L'examen des modalités d'accès, de stationnement, d'acheminement et d'évacuation du site (en TC et par VP) en situation nominale et événementielle,
- Les adaptations à apporter aux réseaux de TC (RER D, volet exploitation du Tram-Train Massy-Evry et son prolongement à Versailles) et aux réseaux routiers (national, départemental, local et stationnement) afin de renforcer l'offre de transport pour combler les déficits de capacité TC identifiés dans les conclusions de la phase 1 en fonction des manifestations prévues (soirées de semaine, week-end) conformément à la demande de l'AOT,
- L'étude du fonctionnement des réseaux de TC en cas de situation perturbée (RER D, Tram-Train Massy Evry et son prolongement à Versailles) et sur les possibilités d'adaptation de l'offre en conséquence,
- L'étude technique niveau études préliminaires des aménagements nécessaires (RER D, navettes de rabattement, réseaux de bus locaux, parcs de stationnement, adaptation du réseau routier national, départemental et local ...),
- La définition d'un programme d'investissement structuré et d'un planning prévisionnel consolidé en cohérence, dans la

mesure du possible, avec le projet du stade.

Au-delà de cette première étape, une seconde étape, qui devra faire l'objet d'une nouvelle convention de financement, devra réaliser les études techniques des aménagements nécessaires sur TTME / TTVE.

Les études sont financées à 40% par l'Etat, à 40% par la Région Ile de France, à 15% par le Conseil Départemental de l'Essonne et à 5% par la CAECE (Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne). Leur rendu est prévu pour mi-2017.