



Dossier de candidature :
Accessibilité

Annexe 21 : Hypothèses de trafic et de flux routiers



Sommaire

1.	Introduction	4
1.1.	Préambule	4
1.2.	Enjeux	4
1.3.	Objet de l'annexe	4
2.	Estimation des déplacements liés au GS de la FFR	5
2.1.	Données source	5
2.1.	Provenances principales	5
2.2.	Modes de déplacement des spectateurs	6
2.3.	Modes d'arrivée à Evry Centre Essonne	6
2.4.	Voies d'accès pour les déplacements en voiture	7
2.5.	Arrivée sur l'agglomération : distinction entre « relations publiques » et spectateurs	7
2.6.	Trafic généré aux périodes de pointe d'arrivée et de départ du stade de la FFR	8
2.7.	Trafic « relations publiques » et spectateurs aux périodes de pointe d'arrivée et de départ du stade de la FFR	9
2.8.	Les principaux flux les jours d'événement	10
3.	Estimation des déplacements liés au Parc d'Activités	13
3.1.	Les hypothèses d'activités de mars 2012	13
3.2.	Les hypothèses de parts modales pour les déplacements des employés du Parc d'activités	13
3.3.	Méthode de calcul des trafics générés par les activités	15
3.4.	Trafics VP générés par les activités et le stade de Rugby à l'horizon 2017 en arrivée ou départ d'un match	16
3.5.	Trafics VP générés par les activités et le stade de Rugby à l'horizon 2027 en arrivée ou départ d'un match	17
4.	Estimation sur la demande de stationnement « relations publiques » et parcs de stationnement	17
4.1.	Demande de stationnement « relation publique » et Parc d'Activités en 2017	17
4.2.	Demande de stationnement « relation publique » et Parc d'Activités en 2027	19
5.	Modélisation du trafic sur le réseau routier	20
5.1.	Méthodologie	20
5.2.	Typologie de la voirie	20
5.3.	Liste des comptages utilisés	21
5.4.	Vitesse à Vide	22
5.5.	Capacités	23
6.	Résultats Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour événement à 20h30	24
6.1.	Trafics sur le réseau autoroutier	24
6.2.	Trafics sur le réseau départemental et d'accès au stade de rugby de la FFR	24
6.3.	Vue complète (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour événement à 20h30)	25
6.4.	Vue échangeur RD31 x Francilienne (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour événement à 20h30)	26
6.5.	Vue échangeur RD31 x RD440 x RD441 (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour événement à 20h30)	27
6.6.	Vue échangeur RD310 x RN441 (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour événement à 20h30)	28
6.7.	Vue de la bretelle d'accès à partir de la RN440 au Parc d'Activités et au stade de la FFR (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour événement à 20h30)	29
6.8.	Trafic de spectateurs et « relations publiques » arrivant le Vendredi à 18h-19h pour un événement au stade débutant à 20h30 – hors parc d'activité	30
7.	Résultats Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30	31
7.1.	Trafics sur le réseau autoroutier	31
7.2.	Trafics sur le réseau départemental et d'accès au stade de rugby de la FFR	31



7.3.	Vue complète (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)	32
7.4.	Vue échangeur RD31 x Francilienne (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)	33
7.5.	Vue échangeur RD31 x RN440 x RN 441 (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)	34
7.6.	Vue échangeur RD310 x RN440 x RN441 (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)	35
7.7.	Vue de la bretelle d'accès à partir de la RN440 au Parc d'Activités et au stade de la FFR (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)	36
7.8.	Trafic de spectateurs et « relations publiques » arrivant le Samedi à 15h-16h pour un match au stade débutant à 17h30 – hors parc d'activité	37
8.	Résultats Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30	38
8.1.	Trafics sur le réseau autoroutier	38
8.2.	Trafics sur le réseau départemental et d'accès au stade de rugby de la FFR	38
8.3.	Vue complète (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)	39
8.4.	Vue échangeur RD31 x Francilienne (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)	40
8.5.	Vue échangeur RD31 x RN440 – RN441 (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)	41
8.6.	Vue échangeur RD310 x RN440 x RN441 (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)	42
8.7.	Vue de la bretelle d'accès à partir de la RN440 au Parc d'Activités et au stade de la FFR (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)	43
8.8.	Trafic de spectateurs et « relations publiques » sortant le Samedi de 19h-20h du stade pour un match débutant à 17h30 – hors parc d'activité	44



1. Introduction

1.1.Préambule

La candidature de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne pour l'implantation du Grand Stade de la Fédération Française de Rugby à Ris-Orangis pose la question de l'accessibilité à cet équipement. En effet, la desserte d'un stade de 82 000 places est essentielle : Elle doit combiner de bons accès en transport en commun et par la route et permettre un écoulement d'un grand nombre de personnes dans des temps réduits, avant et après les matchs ou événements mobilisant la totalité de la capacité du stade.

Dans la perspective d'anticiper les conséquences sur le plan des aménagements à prévoir sur le réseau routier, sur les transports en commun, mais également sur la marche à pied entre le stade, les gares et les parcs de stationnement la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne et le Conseil Général de l'Essonne, ont passé commande à EGIS France pour la réalisation des études de déplacements, d'accessibilité et de trafic permettant une aide à la décision de plan stratégique de transport à mettre en place pour l'ouverture du Grand Stade de la Fédération Française de Rugby en 2017.

1.2.Enjeux

L'enjeu est d'assurer une bonne desserte du stade en cas de match mobilisant la totalité de la capacité du stade.

L'approche se doit d'être multimodale et favorable aux transports collectifs et à la marche à pied pour les déplacements entre les gares d'accès, les stations des transports publics, les parcs de stationnement et le stade. Cette approche doit permettre de satisfaire aux exigences qualitatives et quantitatives, notamment pour l'écoulement d'un grand nombre de personnes dans un laps de temps très réduit.

1.3.Objet de l'annexe

Cette annexe a pour objet de présenter les études, la démarche et les résultats qui ont permis de dimensionner les équipements permettant l'accessibilité du Stade de 82 000 places de la fédération Française de Rugby.

- Estimation des déplacements liés au Grand Stade de Rugby
- Estimation des déplacements liés au Parc d'Activités
- Estimation de la demande de stationnement « relations publiques » et Parc d'Activités
- Trafic généré sur le réseau routier lors des matchs



2. Estimation des déplacements liés au GS de la FFR

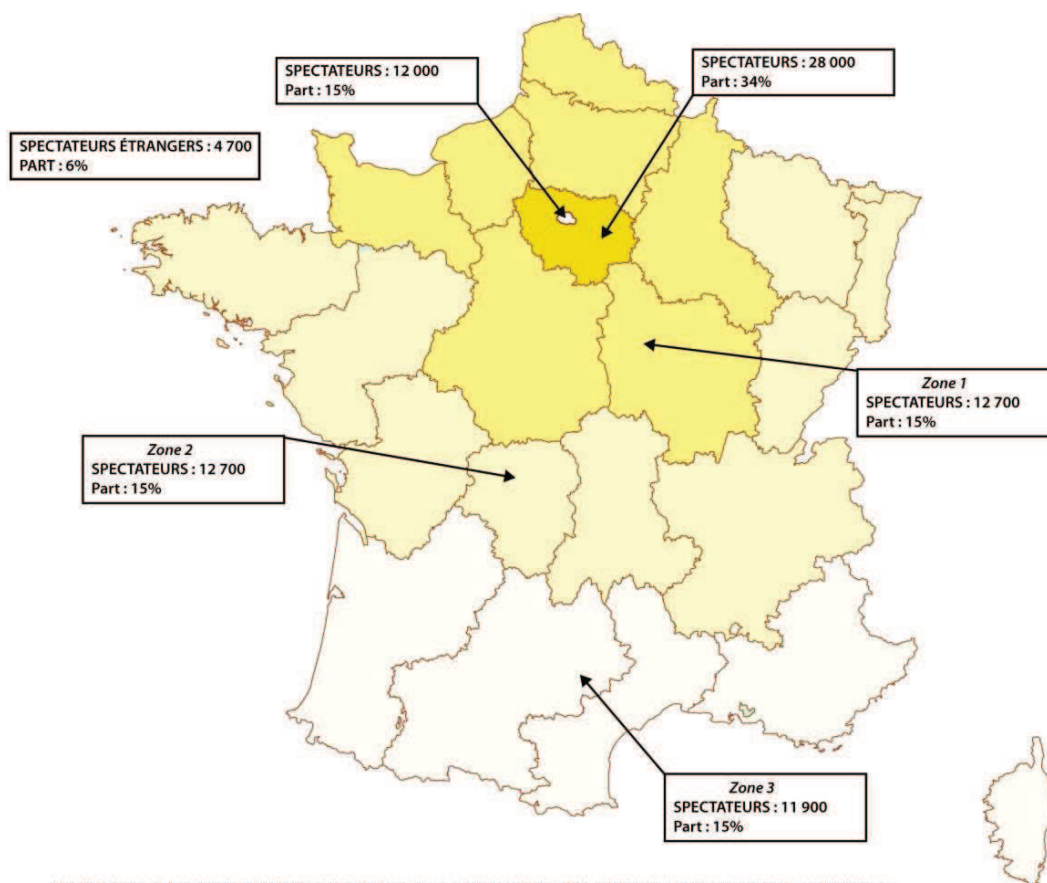
2.1. Données source

Le but de ce chapitre est d'évaluer l'impact sur les déplacements tous modes lié au fonctionnement du stade de rugby pour un match ou une manifestation le remplissant à 100%, c'est-à-dire pour 82 000 places.

Pour faire cette évaluation, les données utilisées sont celles fournies par la FFR concernant les matchs de rugby de la saison 2010-2011 au stade de France.

2.1. Provenances principales

La carte montre que les deux provenances principales sont la province et l'Île-de-France qui représentent à elles deux 80% des provenances.



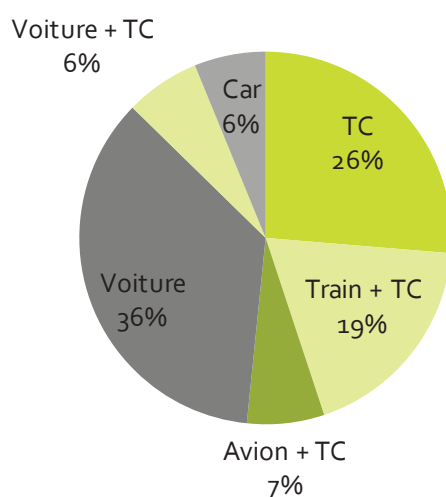


2.2. Modes de déplacement des spectateurs

Les modes de déplacements sont fournis par la FFR sur la base des données du stade de France.

On constate que :

- Les spectateurs arrivant en transport en commun sur le site représentent 58%. Parmi ceux-ci :
 - 19% viennent d'un parcours principal en train,
 - 7% viennent du trajet principal en avion,
 - 26% viennent uniquement en transport en commun (RER/bus/métro) et sont donc des habitants d'Ile-de-France,
 - 6% utilisent les transports en commun (RER/bus/métro) après avoir utilisé leur voiture et l'avoir stationnée près d'une station de transport en commun.
- La voiture, comme mode unique représente 36%, malgré la contrainte de stationnement au stade de France.
- L'utilisation du car (transport de groupes occasionnels) représente 6% des modes.



2.3. Modes d'arrivée à Evry Centre Essonne

Pour l'évaluation des modes de déplacements sur l'agglomération d'Evry Centre Essonne, les parts modales de déplacements fournies par la FFR ont été reprises en considérant que les déplacements Voiture Particulière (VP) + Transport en Commun (TC), soit 6% des déplacements se feraient uniquement en voiture pour se rendre dans les parkings mis à destination des spectateurs dans l'agglomération Evry Centre Essonne.

La répartition et les modes de déplacements pour accéder dans la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne sont les suivants :

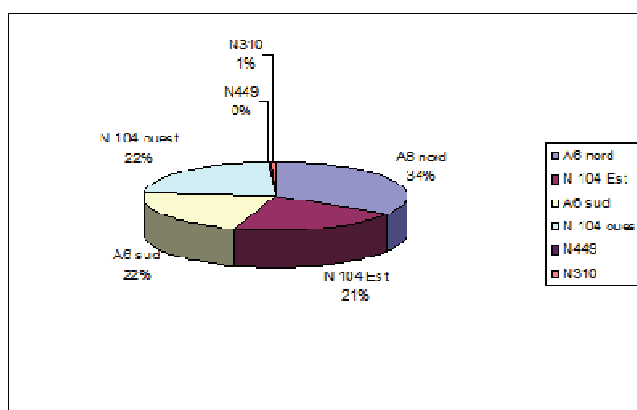
- 52% en transports en commun,
- 42% en voiture particulière,
- 6% en car.



2.4. Voies d'accès pour les déplacements en voiture

Sur la base des données fournies par la FFR sur les origines des spectateurs en Ile-de-France et en France, les 34 600 spectateurs venant en voiture (soit 13 470 voitures) ont été répartis sur les principaux itinéraires d'accès à la CA ECE. Ces itinéraires sont principalement A6 nord et sud et la N 104 est et ouest.

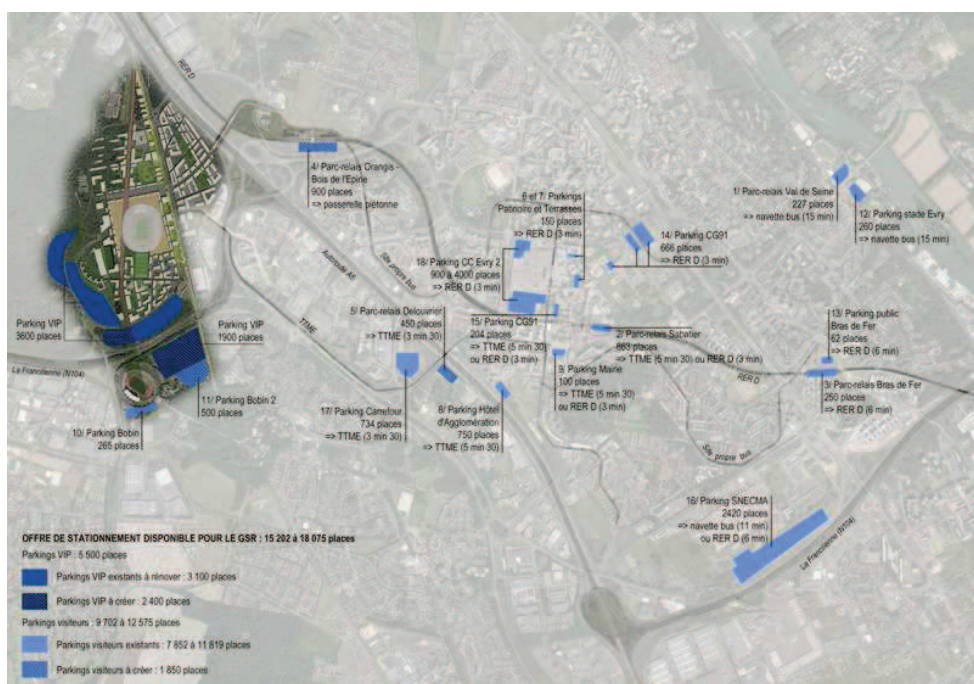
On constate que l'origine des spectateurs est relativement bien répartie sur les deux infrastructures autoroutières (A6 et la N104) et les quatre grandes directions (nord, est, sud et ouest), avec une prépondérance pour la direction nord (34%).



2.5. Arrivée sur l'agglomération : distinction entre « relations publiques » et spectateurs

Les 13 470 places de stationnement nécessaires sont réparties entre les 5 500 places situées autour du stade pour les « relations publiques » (soit 11 000 personnes) et 7 870 places pour les spectateurs réparties dans les parcs de stationnement de l'agglomération.

Aux places de stationnement à proximité du stade, il faut y ajouter les véhicules de secours, police, presse et les places pour les cars évaluées à 113 places (45 spectateurs par car).



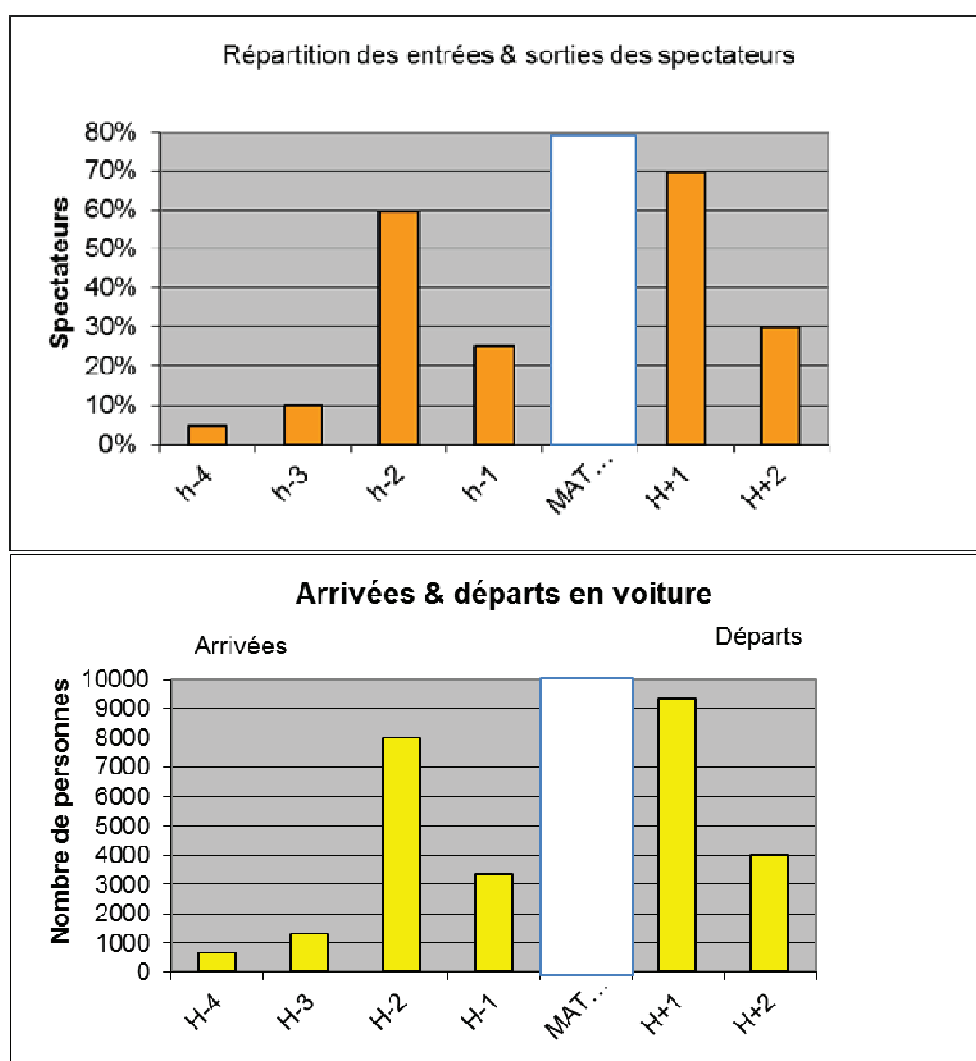


	Nombre de véhicules à stationner	Nombre de personnes en TC	Nombre de cars à stationner
Fréquence annuelle			
Capacité du GS de Rugby			
Relations publiques	5 500	0	0
Spectateurs	7 868	42 324	113
Véhicules de secours, police, presse	100	0	0
Total	13 468	42 324	113

2.6. Trafic généré aux périodes de pointe d'arrivée et de départ du stade de la FFR

Le trafic généré par un match se répartit sur plusieurs heures. On considère qu'un match commençant à une heure h , a une pointe de trafic d'arrivée à $h-2$ et une pointe de départ à $H+1$ par rapport à la l'heure de fin de match.

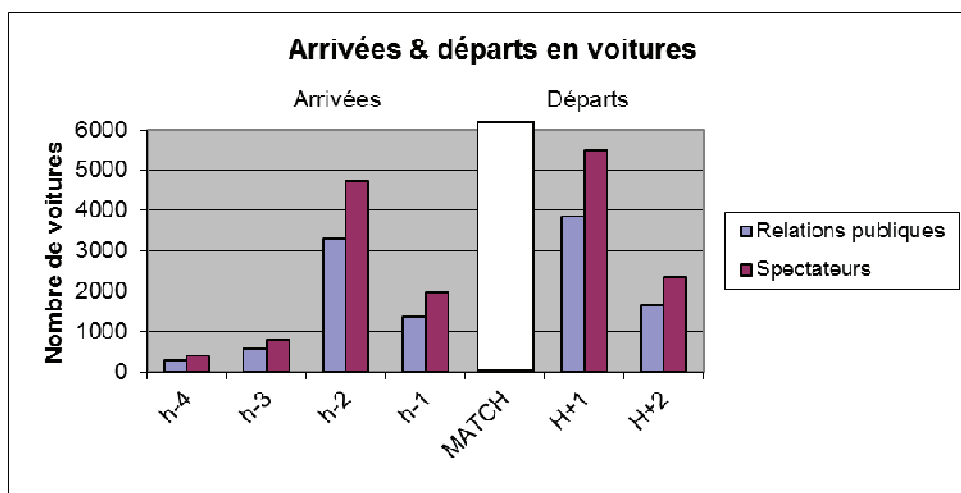
L'heure de pointe d'arrivée représente 60% du trafic à $h-2$ soit 8 000 véh/h. L'heure de pointe la plus chargée est celle de sortie de match (70% des spectateurs), ce qui représente 9 400 véh/h.





2.7. Trafic « relations publiques » et spectateurs aux périodes de pointe d'arrivée et de départ du stade de la FFR

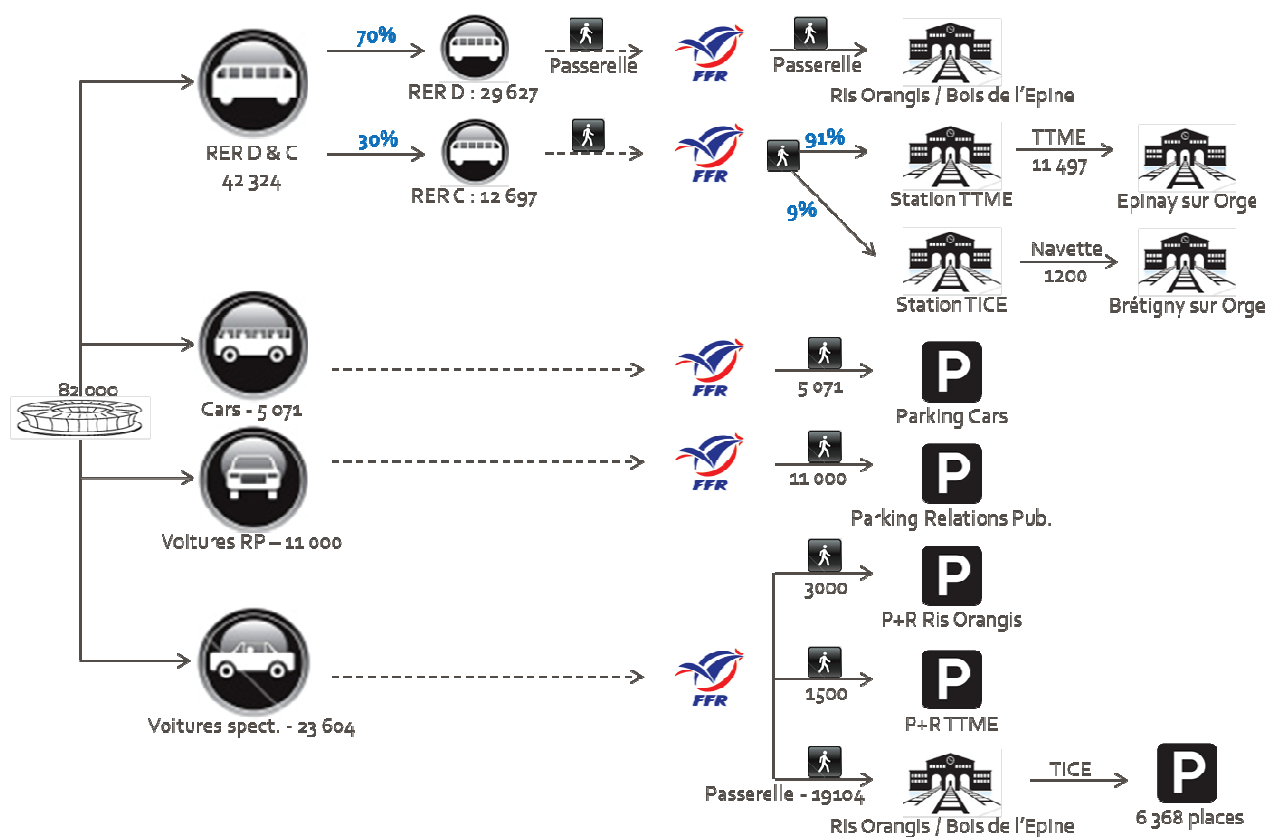
Les trafics de pointe se répartissent entre « relations publiques » & spectateurs sur les différents accès (échangeurs) à partir des axes principaux en fonction des parkings de destination comme le montre le graphique et schéma ci-dessous.





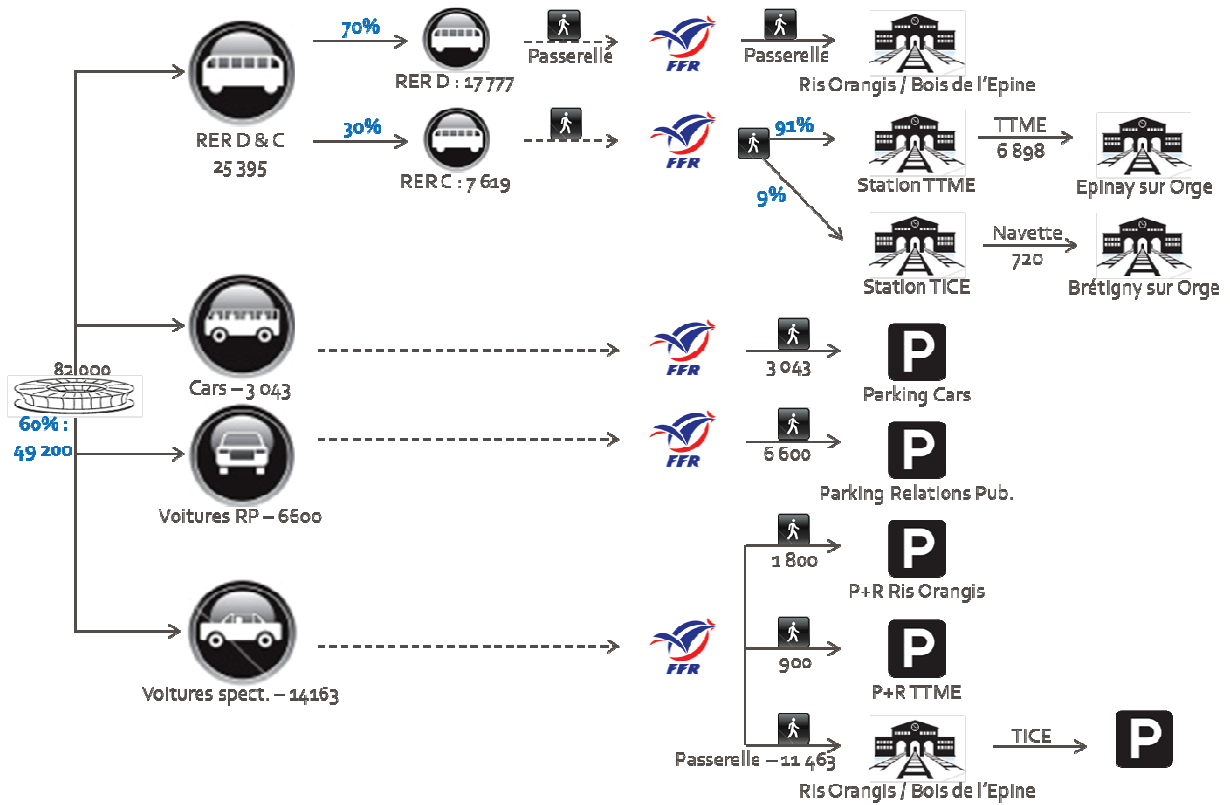
2.8. Les principaux flux les jours d'événement

a) Estimation des déplacements totaux en arrivée ou départ du stade (personnes)



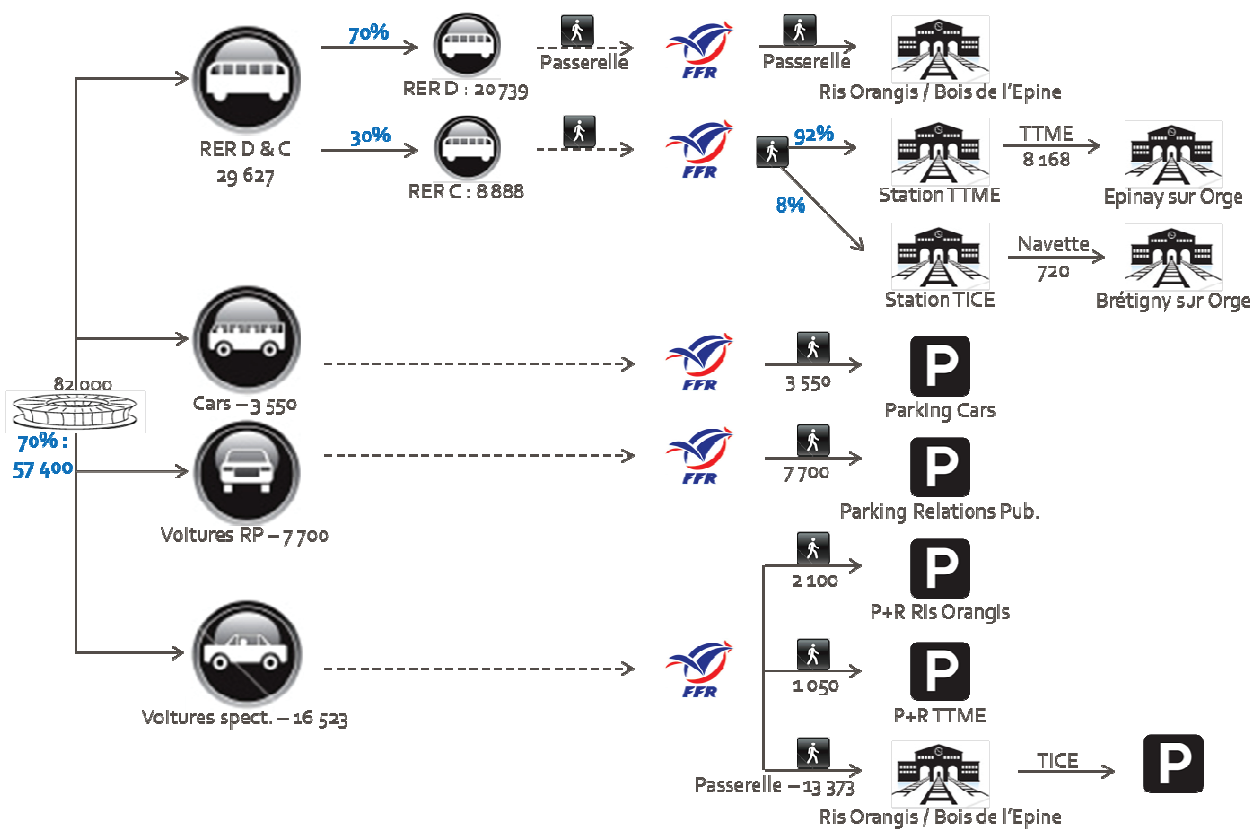


b) Estimation des déplacements à la pointe d'arrivée au stade (60% des spectateurs :H-2)





c) Estimation des déplacements à la pointe de départ du stade (70% des spectateurs :H+1)





3. Estimation des déplacements liés au Parc d'Activités

3.1. Les hypothèses d'activités de mars 2012

Le Stade de la Fédération Française de Rugby sera situé dans un Parc d'Activités comprenant des équipements sportifs et culturels, des hôtels, des commerces et des bureaux.

Il est prévu (hypothèses de mars 2012) :

En 2017

- Surfaces de planchers : 97 900 m²
- Emplois : 1 660 emplois

En 2022

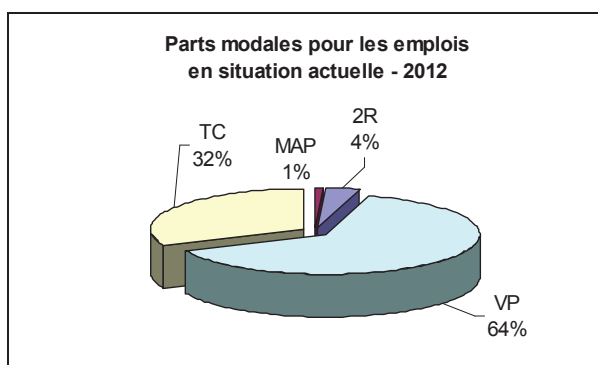
- Surfaces de planchers : 209 300 m²
- Emplois : 4 265 emplois

En 2027

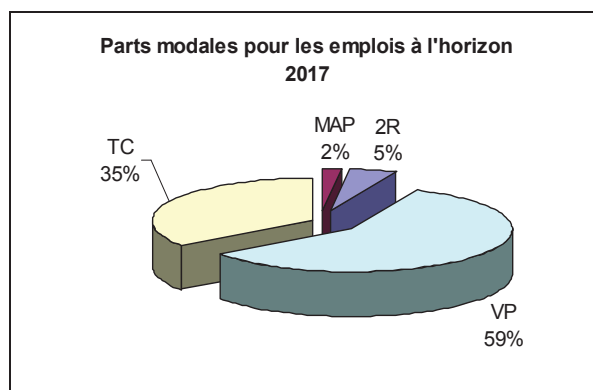
- Surfaces de planchers : 315 300 m²
- Emplois : 7 125 emplois

3.2. Les hypothèses de parts modales pour les déplacements des employés du Parc d'activités

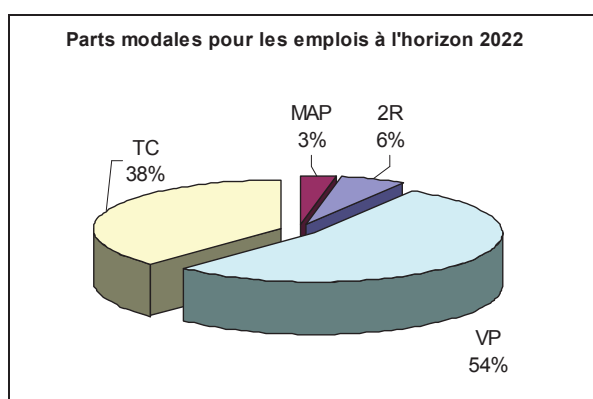
- En 2012 : les parts modales sont déduites du recensement de 2008.



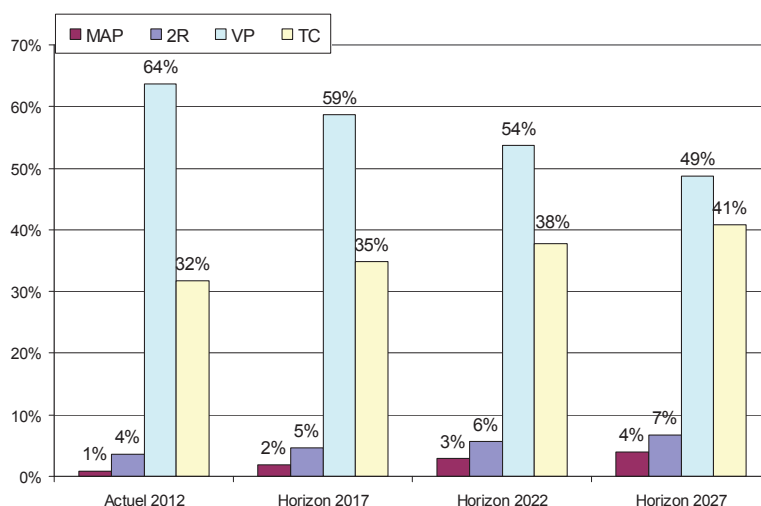
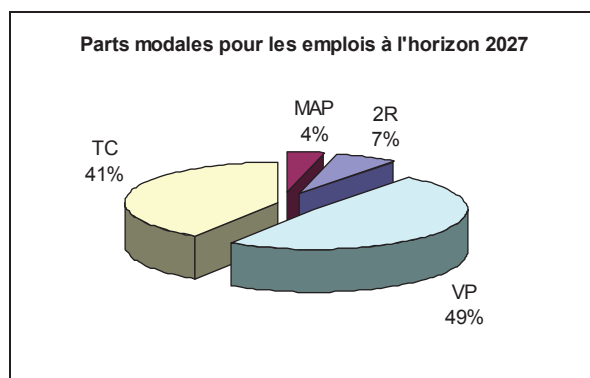
- En 2017 : nous avons appliqué une évolution de -5% de la part modale VP en faveur des transports en commun de la marche à pieds et des 2roues (2roues motorisés + vélos).



- **En 2022** : l'hypothèse prise est la poursuite de l'évolution de la diminution de l'utilisation de la voiture particulière au profit des transports en commun et des modes doux.



- **En 2027** : l'hypothèse prise est la poursuite de l'évolution de la diminution de l'utilisation de la voiture particulière au profit des transports en commun et des modes doux. Compte tenu des hypothèses, justifiées par l'amélioration de l'offre des transports en commun (RER D, TTME, TICE), des modes doux et des modes alternatifs dont bénéficiera le site, la part des VP passera de 64% à 49%, soit une baisse de -15% de l'utilisation de la voiture particulière.



3.3.Méthode de calcul des trafics générés par les activités

Les trafics générés par les activités ont été calculés en distinguant les trafics générés par les employés et ceux générés par les visiteurs :

a) Trafics VP (Voiture Particulière) générés par les employés

Ces trafics ont été calculés en distinguant les types d'activités : bureaux, commerces, restauration, hôtel, etc.

Ces trafics ont été pris en compte aux heures d'arrivée et de départ de match.

En général, les heures d'arrivée des employés (pointe du matin entre 8 et 9h) et de départ (pointe du soir entre 18 et 19h en semaine) ne correspondent pas aux heures d'arrivée et de départ de match.

b) Trafics VP générés par les visiteurs

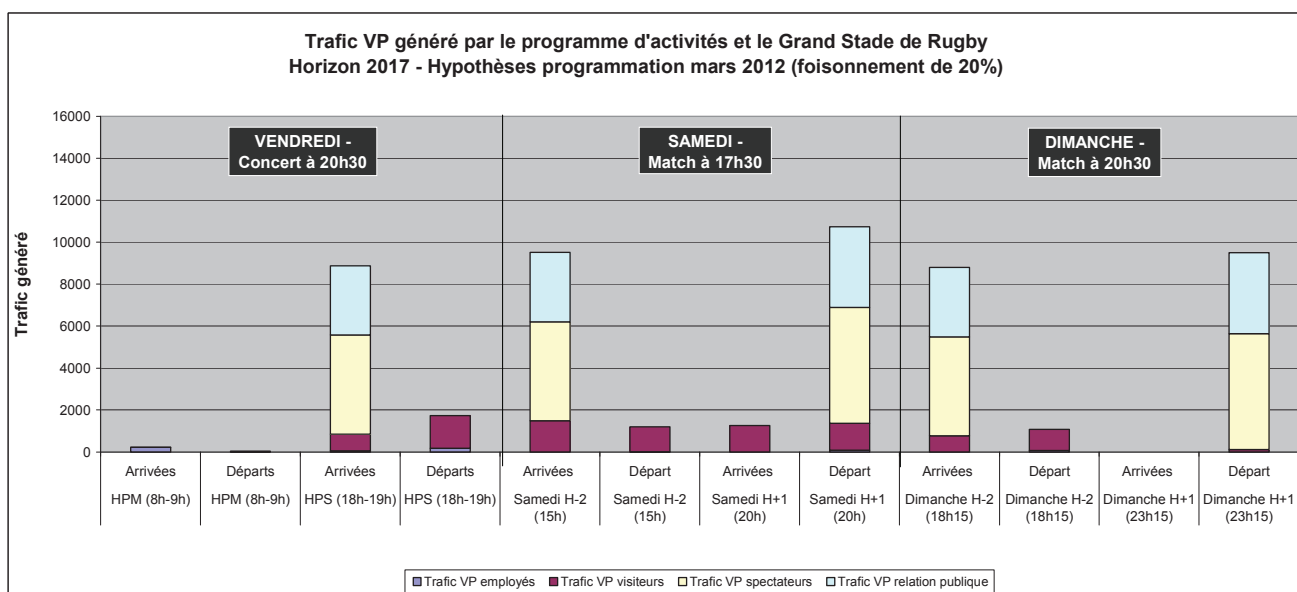
Ces trafics ont été calculés en distinguant les types d'activités : bureaux, commerces, restauration, hôtel, etc. Contrairement aux employés, les trafics générés par les visiteurs des activités (commerces, loisirs, hôtels, culture) peuvent correspondre à des heures d'arrivée ou de départ de match. En particulier, le samedi, pour un match à 17h30, il y a un cumul des trafics d'arrivée et de départ de match avec des trafics liés aux commerces.



3.4. Trafics VP générés par les activités et le stade de Rugby à l'horizon 2017 en arrivée ou départ d'un match

Les trafics générés sont calculés pour :

- Les heures de pointe du matin et du soir de semaine pour un match (ou concert) débutant à 20h30,
- Les heures de pointe d'arrivée et de départ d'un match le samedi à 17h30,
- Les heures de pointe d'arrivée et de départ d'un match le dimanche à 20h30,



Evaluations :

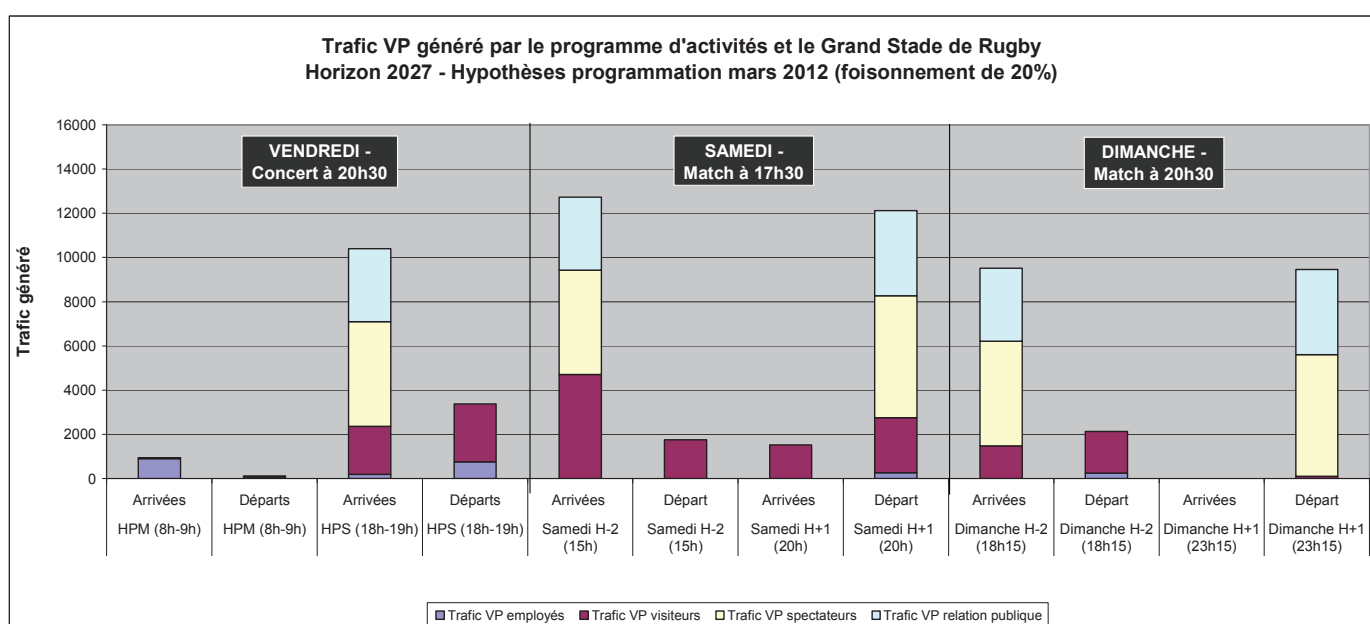
- L'impact du trafic des employés est inexistant aux heures d'arrivée ou de départ de match,
- Les trafics visiteurs (commerces) se cumulent aux trafics arrivée et départ de match, particulièrement le samedi : respectivement 1 500 véh/h en pointe d'arrivée de match et 1 300 véh/h en pointe de sortie de match.
- Le trafic de pointe des « relations publiques » représente 3 300 véh/h à H-2 et 3 850 véh/h à H+1 ?
- Le trafic des spectateurs se diffusera dans l'agglomération d'Evry Centre Essonne vers les parkings mis à disposition sans impacter les accès au grand stade de la FFR.



3.5. Trafics VP générés par les activités et le stade de Rugby à l'horizon 2027 en arrivée ou départ d'un match

Les trafics générés sont calculés pour :

- Les heures de pointe du matin et du soir de semaine pour un match (ou concert) débutant à 20h30,
- Les heures de pointe d'arrivée et de départ d'un match le samedi à 17h30,
- Les heures de pointe d'arrivée et de départ d'un match le dimanche à 20h30.



Evaluations :

- L'impact du trafic des employés est faible aux heures d'arrivée ou de départ de match.
- Le trafic visiteurs (commerces) se cumule aux trafics arrivée et départ de match, particulièrement le samedi : respectivement 4 700 véh/h en pointe d'arrivée de match et 3 100 véh/h en pointe de sortie de match.
- Le trafic de pointe des « relations publiques » est de 3 300 véh/h à H-2 et 3 850 véh/h à H+1.
- Le trafic des spectateurs se diffusera dans l'agglomération d'Evry Centre Essonne vers les parkings mis à disposition sans impacter les accès au grand stade de la FFR.

4. Estimation sur la demande de stationnement « relations publiques » et parcs de stationnement

4.1. Demande de stationnement « relation publique » et Parc d'Activités en 2017

En semaine, une demande de stationnement :

- employés de 700 places
- visiteurs de 1000 à 2000 places avec des pointes à 12/13h et 19/20h
- Match ou concert à 20h30 : demande de 5 500 places à partir de 19h jusqu'à 23h

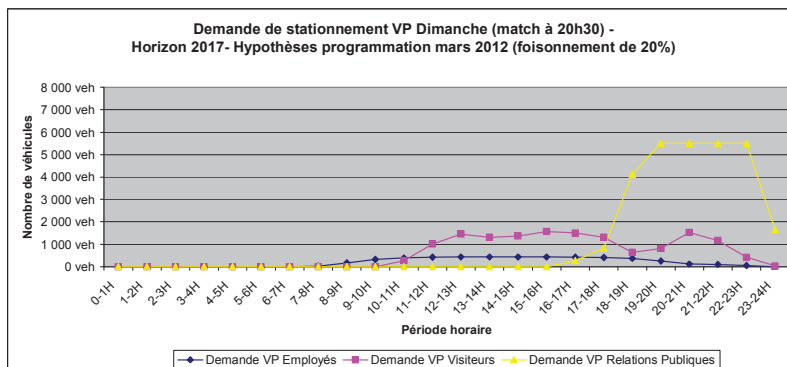
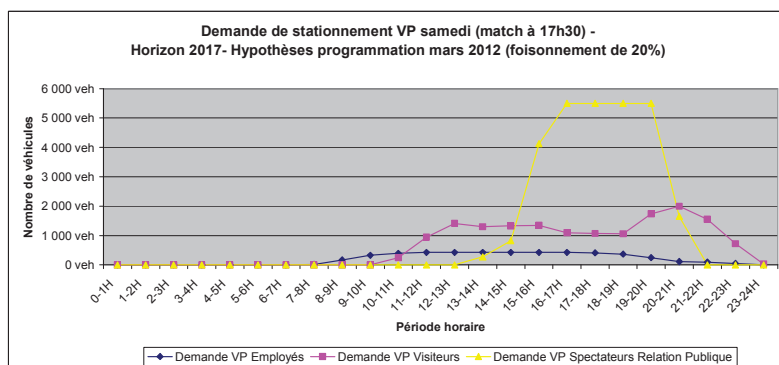
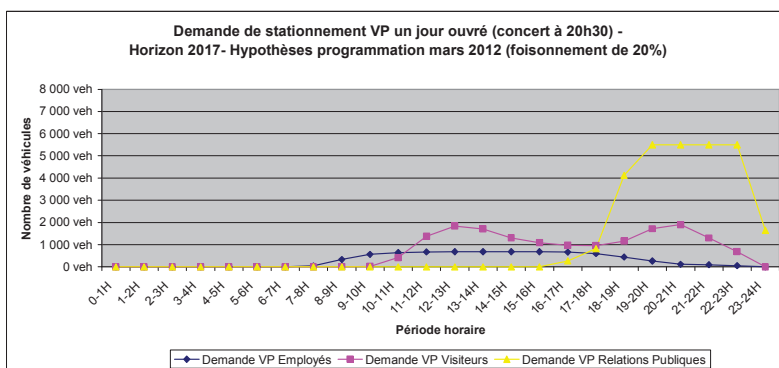


Le Samedi, une demande de stationnement :

- employés de 360 places
- visiteurs de 1000 à 2000 places avec des pointes à 12/13h et 20/21h
- Match à 17h30 : demande de 5 500 places à partir de 15h jusqu'à 20h.

Le Dimanche, une demande de stationnement :

- employé de 430 places
- visiteurs de 800 à 1800 places
- Match à 20h30 : demande de 5 500 places à partir de 18h jusqu'à 23h





4.2. Demande de stationnement « relation publique » et Parc d'Activités en 2027

En semaine, une demande de stationnement :

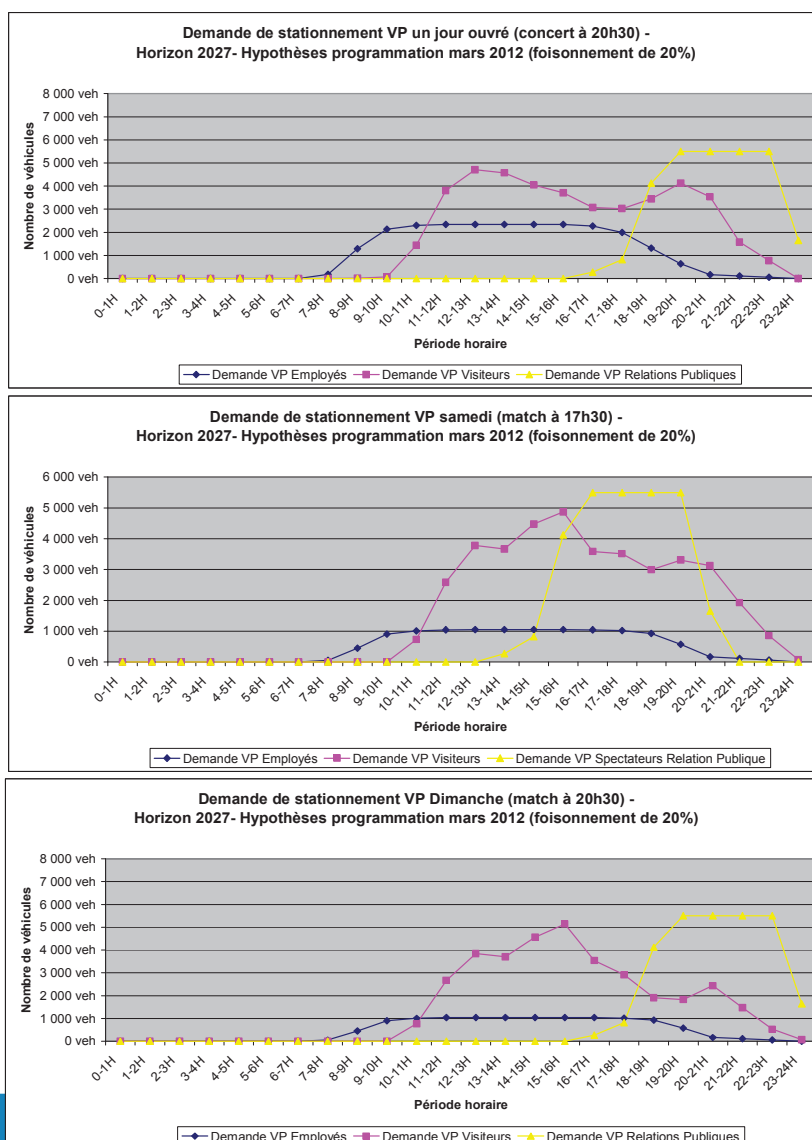
- employé de 2 350 places
- visiteurs de 4 000 à 5 000 places avec des pointes à 12/13h et 19/20h
- Match ou concert à 20h30 : demande de 5 500 places à partir de 19h jusqu'à 23h pour les « relations publiques ».

Le Samedi, une demande de stationnement :

- employé de 930 places
- visiteurs : pointe de 6 000 places vers 15/16h
- Match à 17h30 : demande de 5 500 places à partir de 15h jusqu'à 20h

Le Dimanche, une demande de stationnement :

- employé de 1000 places
- visiteurs pointe de 5000 places vers 15h à 16h
- Match à 20h30 : demande de 5 500 places à partir de 18h jusqu'à 23h



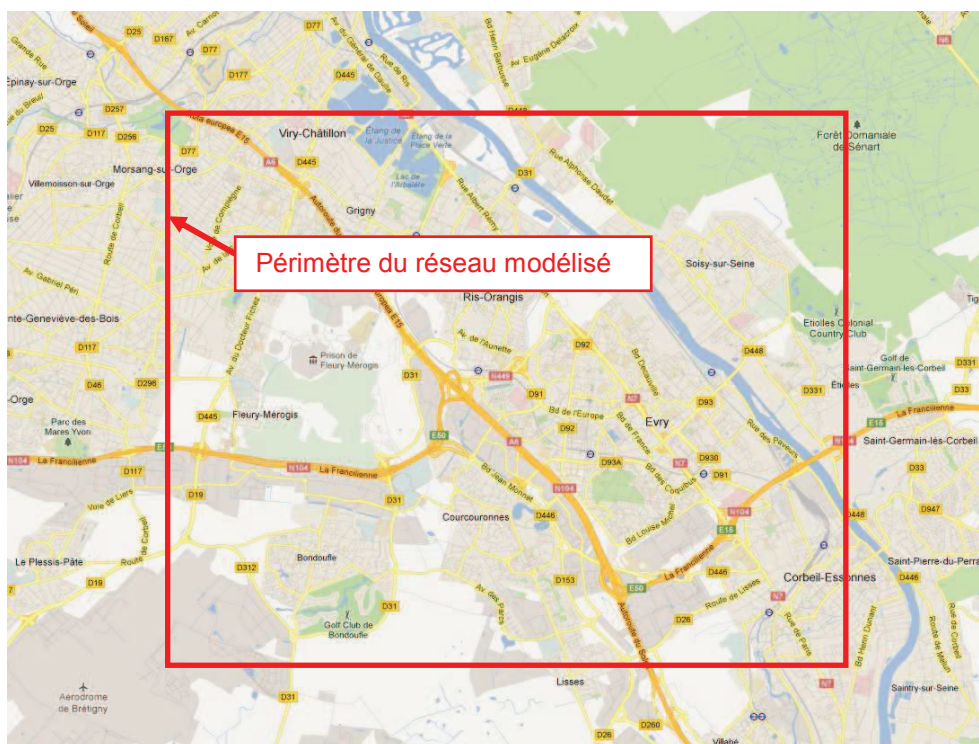


5. Modélisation du trafic sur le réseau routier

5.1.Méthodologie

Afin de pleinement prendre en compte les enjeux de circulation du projet sur le réseau existant, nous avons utilisé le modèle statique de la région parisienne réalisé par la DREIA, existant à l'horizon 2020, aux heures de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré.

Nous avons extrait de ce modèle le périmètre modélisé correspondant à l'ensemble des communes d'Evry, Courcouronnes, Fleury-Mérogis, Grigny, Ris-Orangis, Bondoufle et Lisses, entre la RD310, la RD445, la RD312, la RD3, la RD26 et au Nord-Est la Seine.



5.2.Typologie de la voirie

Le site de l'hippodrome de Ris-Orangis est situé à l'intersection de deux principaux axes routiers, structurants la région parisienne : l'A6 et la Francilienne (ou RN104 se décomposant de part et d'autres de l'A6 en deux tronçons Est et Ouest), auxquelles est raccordé un réseau viaire desservant la communauté d'agglomération d'Evry Centre Essonne et un réseau d'axes départementaux desservant des villes plus éloignées (RD31, RD445, RD310, RD446 ...). Du fait de l'enchevêtrement de ces différents réseaux viaires, et du niveau de trafic existant sur ces axes, les échangeurs autoroutiers sont nombreux.

Le modèle de la DREIA décrit correctement les réseaux autoroutiers et départementaux. Nous avons par contre densifié la description du réseau de desserte locale, puis nous avons recalé le modèle sur les périodes étudiées à partir des différents comptages que nous possédions (Samedi 15-16h et 19-20h, Vendredi et Dimanche 18-19h et 23-24h). Enfin, nous avons intégré dans l'horizon de projection 2020 les différents projets d'infrastructure voisins du projet (TTME, aménagement de la zone d'activité de Bois Briard).



5.3. Liste des comptages utilisés

Voici la liste des anciens comptages utilisée pour la modélisation :

- Comptages Sirius de la DRIEA sur les autoroutes et principaux échangeurs Francilienne et A6
- Comptages sur les voies RD31 et RD 446 - CG91,
- Projet TTME – CA ECE
- Comptages, estimations de trafics et projets d'infrastructures sur le secteur de Bois Briard - CA ECE,

Les nouveaux comptages réalisés en février 2012 sont les suivants :

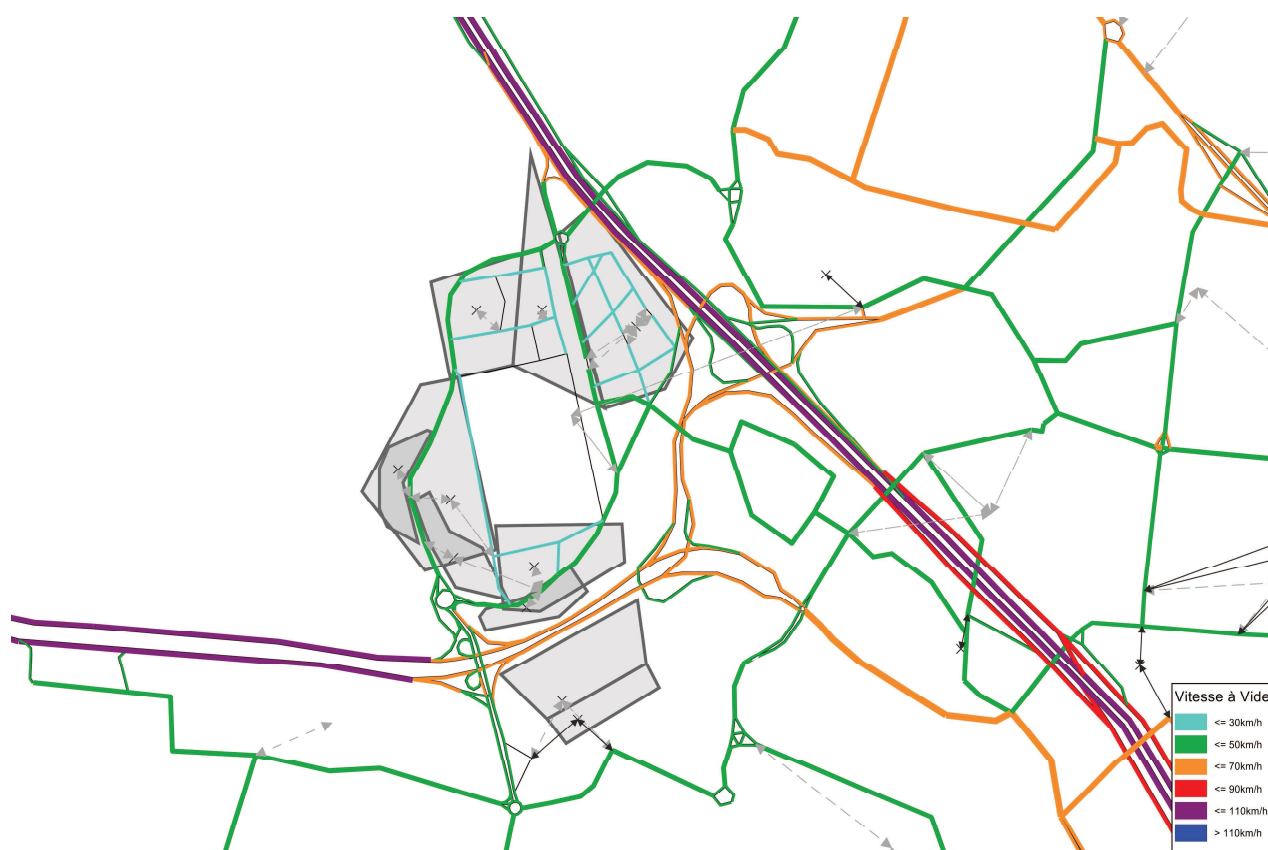
- Comptages automatiques TV-PL horaire sur une semaine :
 - Sur les RD440 et RD441
 - Sur la RD31 entre RN104 et la rue Gutenberg
- Comptages directionnels VL-PL-TC-2RM-Vélo par 15 Minutes aux heures de pointe sur les carrefours suivants:
 - Giratoire Saint Eutrope
 - Echangeur n° 37 entre la N104 et la RD 31
 - Giratoire D31 – bretelle N440
 - Av. I et J Curie bretelle N441
 - D31-Av. Ambroise Croizat
 - D31 – Av. du Front Populaire
 - Giratoire RD 31 – rue Gutenberg
– rue Louis Bourdet
 - Giratoire RD 31 – RD 91 – J. Curie – Résistance
– P. Brossolette



5.4. Vitesse à Vide

La carte suivante montre les vitesses de base sur chaque axe (vitesse hors trafic) dans la modélisation. On peut remarquer dans cette carte, les différents types de routes :

- Autoroutes ≥ 90 km/h
- Echangeurs et principales départementales (≈ 70 km/h)
- Départementales et voirie urbaine (≈ 50 km/h)
- Voirie locale (≈ 30 km/h)





5.5.Capacités

La carte suivante montre les niveaux de capacités horaires des axes modélisés.





6. Résultats Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour évènement à 20h30

Le scénario présenté ci-dessous correspond au Vendredi à l'heure de pointe du soir où s'ajoutent les trafics générés par le parc d'activités et l'arrivée du stade pour un évènement commençant à 20h30.

6.1. Trafics sur le réseau autoroutier

Les trafics sont importants sur l'ensemble du réseau autoroutier et atteint les niveaux de capacité du réseau étant le cumul de la pointe du trafic du vendredi en fin d'après-midi et l'arrivée des spectateurs au stade de la FFR. En effet le Vendredi à 18 heures s'ajoutent le trafic de départ en week-end aux déplacements travail-domicile quotidien.

Des mesures d'information des automobilistes (type stade de France) seraient à mettre en œuvre pour réduire la circulation sur le réseau autoroutier aux abords du stade de la FFR et ainsi faciliter l'accès au stade.

6.2. Trafics sur le réseau départemental et d'accès au stade de rugby de la FFR

Sur le réseau départemental, les trafics sont denses mais globalement cohérents avec les capacités du réseau.

La voirie de contournement du stade de rugby, créé pour distribuer le trafic avec une capacité de 1200 véh/h, permet d'écouler celui-ci vers les parkings.

Les échangeurs sont dimensionnés pour absorber les trafics (trafics généralement inférieurs à 1000 véh/h).

Les carrefours giratoires ou à feux tricolores ont fait l'objet de calculs de réserves de capacité afin de les dimensionner en fonction des trafics à absorber en pointe d'arrivée de match.

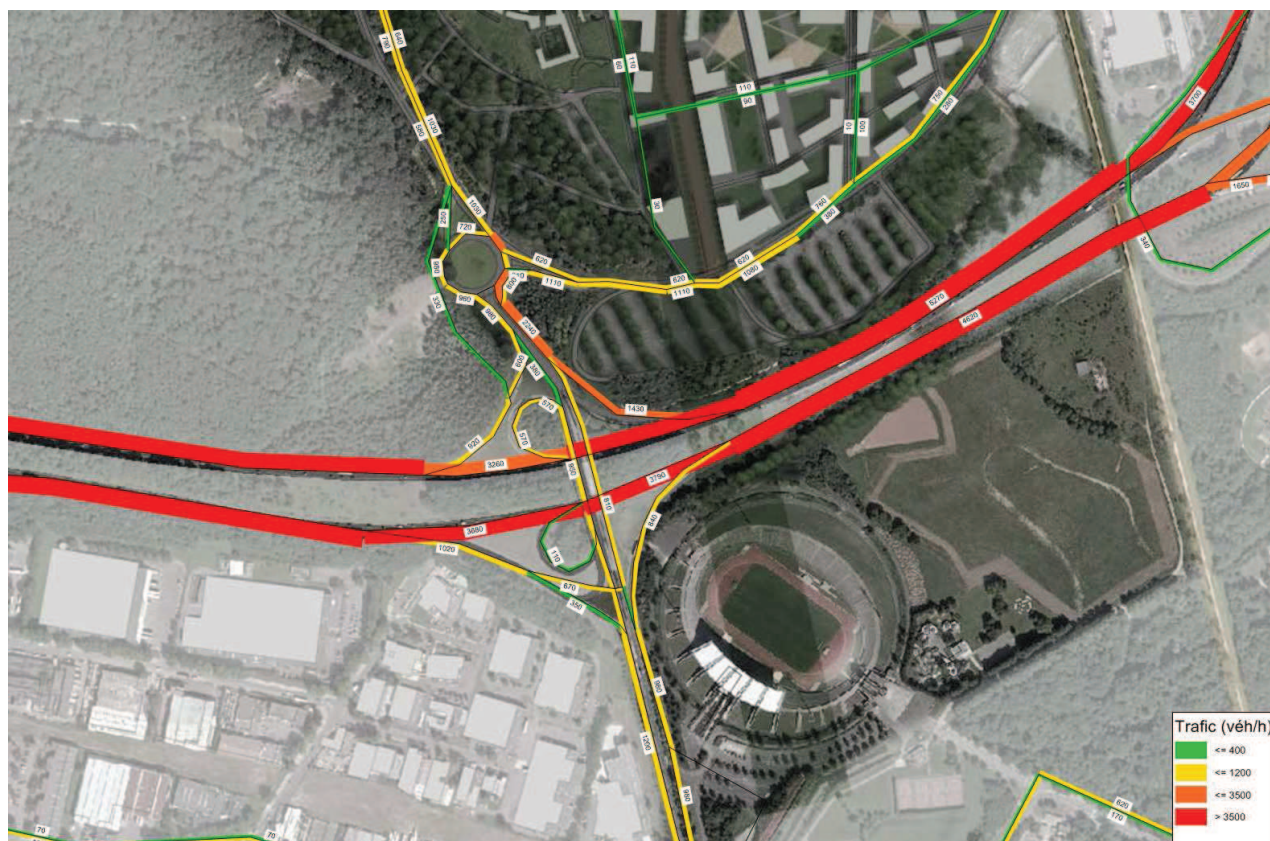


6.3. Vue complète (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour évènement à 20h30)





6.4. Vue échangeur RD31 x Francilienne (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour évènement à 20h30)





6.5. Vue échangeur RD31 x RD440 x RD441 (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour évènement à 20h30)



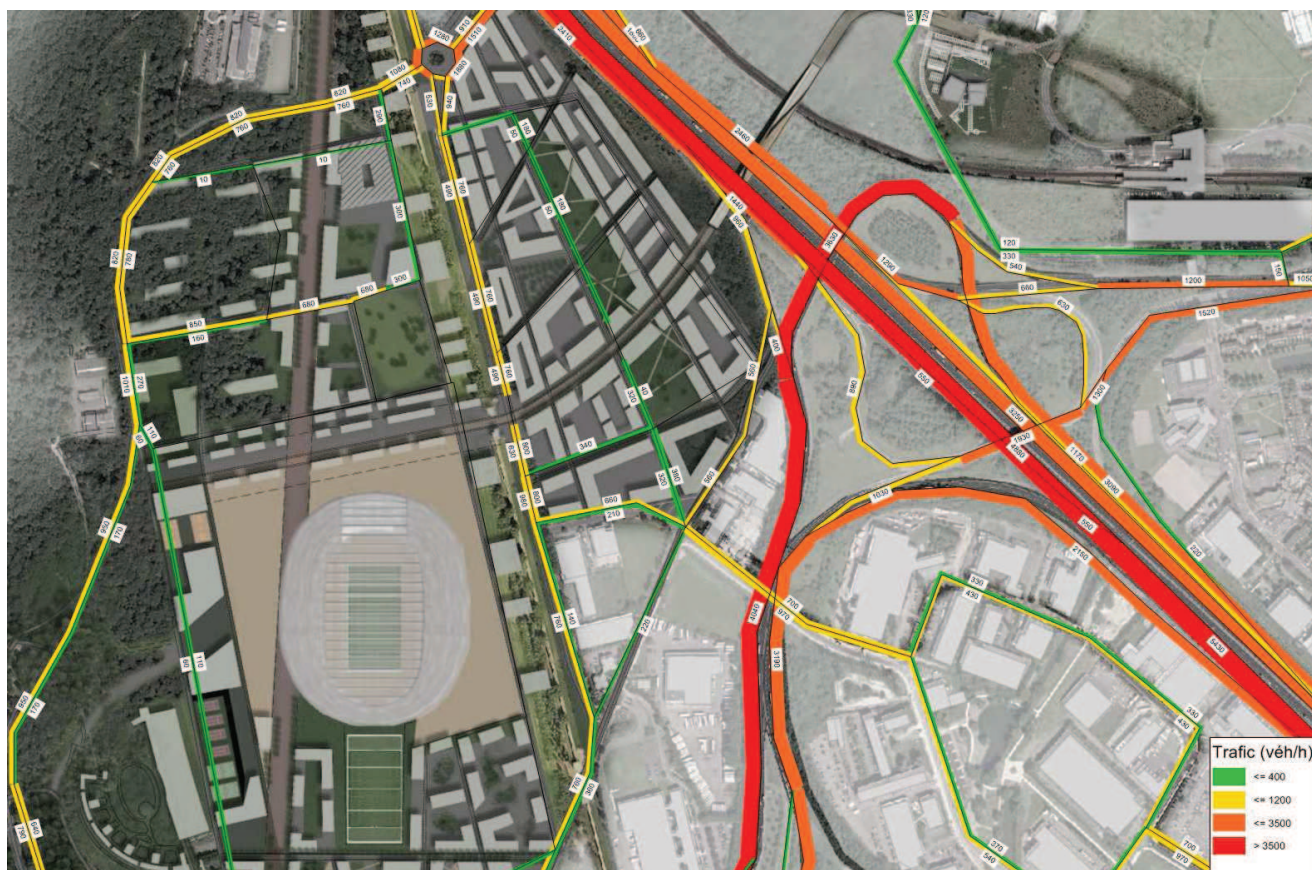


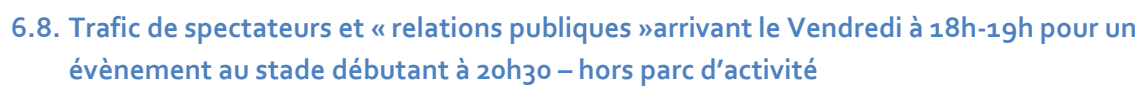
6.6. Vue échangeur RD310 x RN441 (Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour évènement à 20h30)





6.7. Vue de la bretelle d'accès à partir de la RN440 au Parc d'Activités et au stade de la FFR
(Vendredi 18-19h – Arrivée au Stade pour évènement à 20h30)







7. Résultats Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30

Le scénario présenté ci-dessous correspond au Samedi à l'heure de l'arrivée au stade de spectateurs d'un match commençant à 17h30.

A cette heure-là, le trafic sur le réseau autoroutier est moins important qu'à l'heure de pointe de la semaine, et la circulation est globalement fluide.

Ce scénario permet donc d'étudier l'encombrement de la voirie d'accès au stade et de la dimensionner.

7.1. Trafics sur le réseau autoroutier

Les trafics sont denses sur l'ensemble du réseau autoroutier et peuvent atteindre les niveaux de capacité du réseau sur certaines sections

Des mesures d'information des automobilistes (type stade de France) seraient à mettre en œuvre pour réduire la circulation sur le réseau autoroutier aux abords du stade de la FFR et ainsi faciliter l'accès au stade.

7.2. Trafics sur le réseau départemental et d'accès au stade de rugby de la FFR

Sur le réseau départemental, les trafics sont denses mais globalement cohérents avec les capacités du réseau.

La voirie de contournement du stade de rugby, créé pour distribuer le trafic avec une capacité de 1200 véh/h, permet d'écouler celui-ci vers les parkings.

Les échangeurs sont dimensionnés pour absorber les trafics (trafics généralement inférieurs à 1000 véh/h).

Les carrefours giratoires ou à feux tricolores ont fait l'objet de calculs de réserves de capacité afin de les dimensionner en fonction des trafics à absorber en pointe d'arrivée de match.



7.3.Vue complète (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)



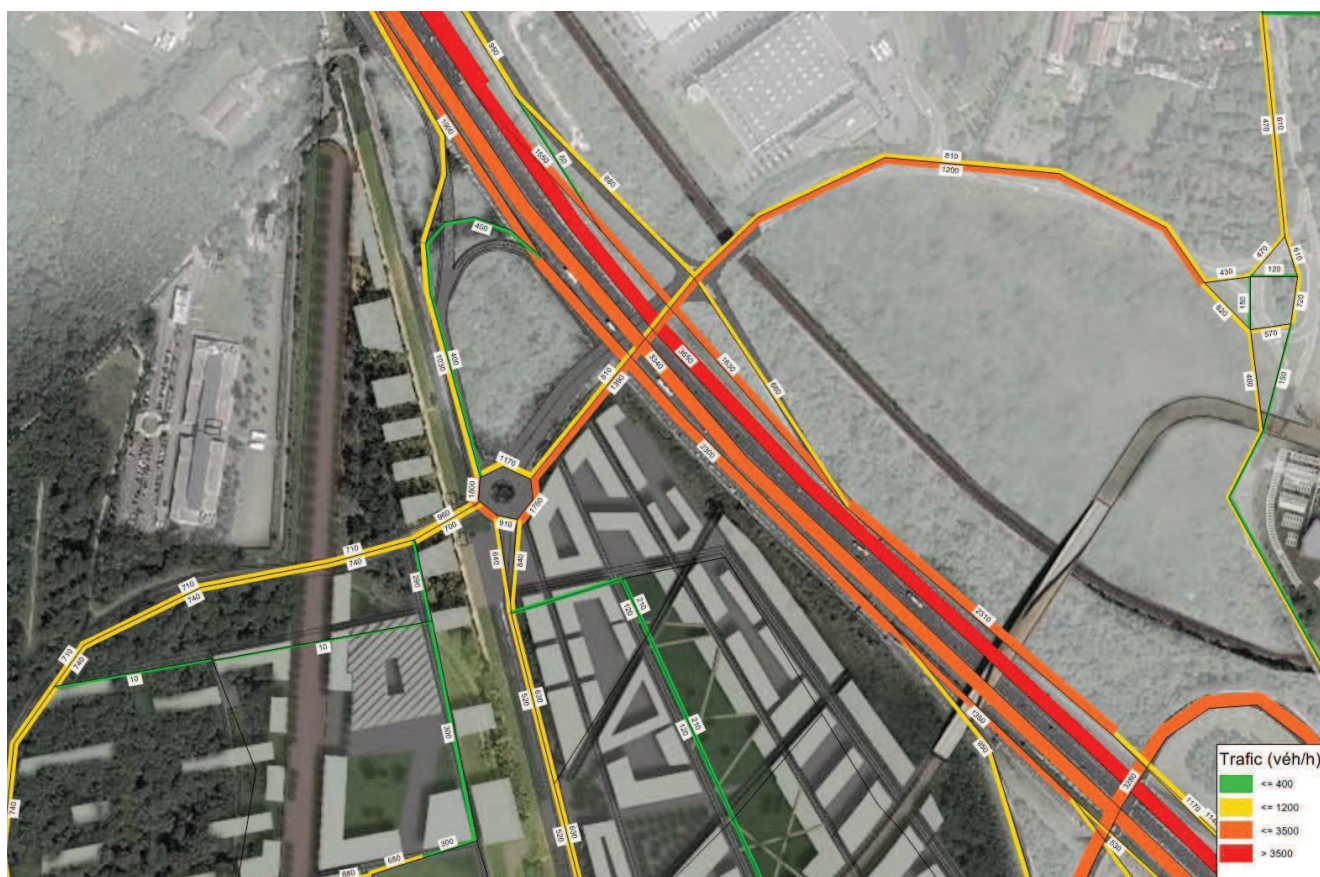


7.4. Vue échangeur RD31 x Francilienne (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)





7.5. Vue échangeur RD31 x RN440 x RN 441 (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)





7.6. Vue échangeur RD310 x RN440 x RN441 (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)





7.7. Vue de la bretelle d'accès à partir de la RN440 au Parc d'Activités et au stade de la FFR (Samedi 15-16h – Arrivée au Stade pour match à 17h30)





7.8. Trafic de spectateurs et « relations publiques » arrivant le Samedi à 15h-16h pour un match au stade débutant à 17h30 – hors parc d'activité





8. Résultats Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30

Le scénario présenté ci-dessous correspond au Samedi à l'heure de départ du stade pour les spectateurs d'un match commençant à 17h30.

A cette heure-là, le niveau trafic sur le réseau autoroutier est intermédiaire entre l'heure de pointe de la semaine et le Samedi à 15h. La circulation reste fluide le plus souvent.

Ce scénario permet donc d'étudier l'encombrement de la voirie de de sortie du stade et de la dimensionner.

8.1. Trafics sur le réseau autoroutier

Comme lors des arrivées, les trafics sont denses sur l'ensemble du réseau autoroutier et peuvent atteindre les niveaux de capacité du réseau sur certaines sections

Des mesures d'information des automobilistes (type stade de France) seraient à mettre en œuvre pour réduire la circulation sur le réseau autoroutier aux abords du stade de la FFR et ainsi faciliter l'accès au stade.

8.2. Trafics sur le réseau départemental et d'accès au stade de rugby de la FFR

Sur le réseau départemental, les trafics sont denses mais globalement cohérents avec les capacités du réseau.

La voirie de contournement du stade de rugby, créé pour distribuer le trafic avec une capacité de 1200 véh/h, permet d'écouler celui-ci vers les parkings.

On constate que certaines bretelles de sortie (vers la Francilienne ouest ou A6 nord sont très chargées).

Les carrefours giratoires ou à feux tricolores ont fait l'objet de calculs de réserves de capacité afin de les dimensionner en fonction des trafics à absorber en pointe d'arrivée de match.

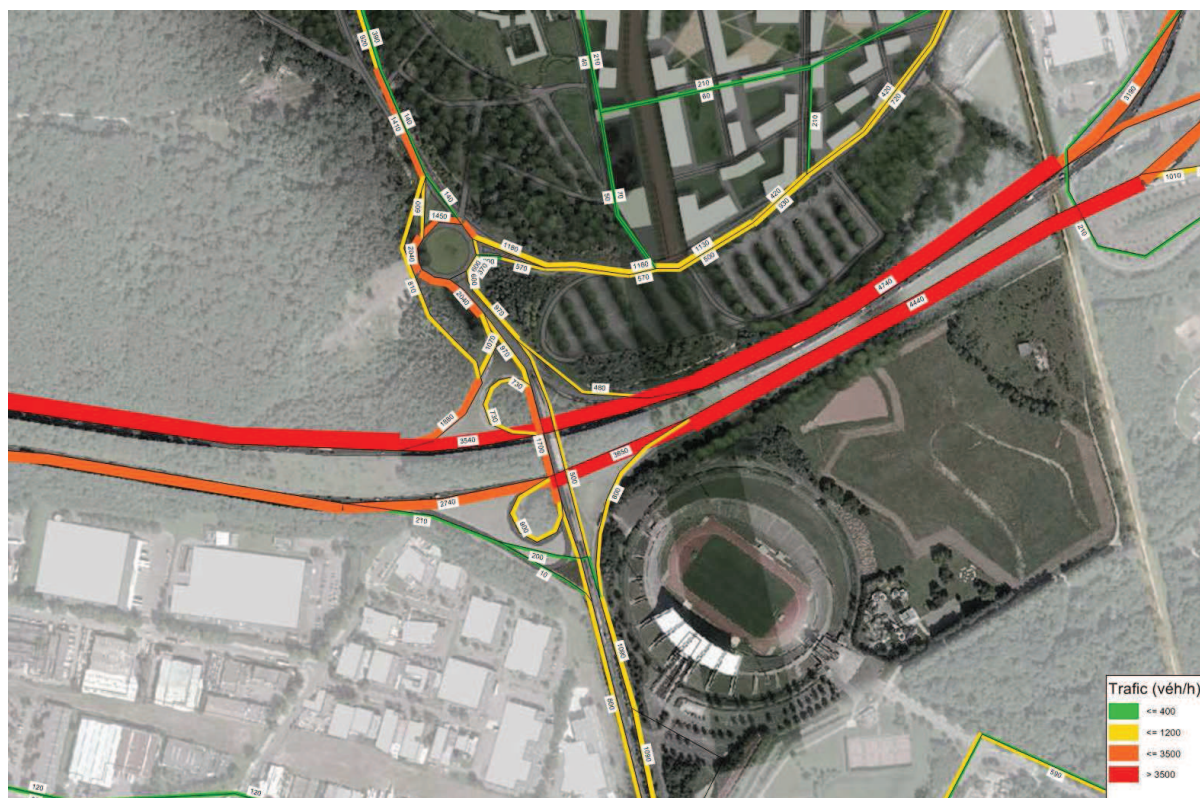


8.3. Vue complète (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)





8.4. Vue échangeur RD31 x Francilienne (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)





8.5. Vue échangeur RD31 x RN440 – RN441 (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)





8.6. Vue échangeur RD310 x RN440 x RN441 (Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)





8.7. Vue de la bretelle d'accès à partir de la RN440 au Parc d'Activités et au stade de la FFR
(Samedi 19-20h – Départ du Stade pour match à 17h30)



