



# Préambule

La candidature de la France pour le championnat d'Europe de football en 2016 pourrait conduire à projeter la construction ou le réaménagement de plusieurs stades. La question de la desserte de ces équipements sportifs est essentielle : combinant la plupart du temps un accès par transports en commun et une desserte routière, elle doit permettre l'écoulement d'un grand nombre de personnes dans des temps très réduits.

Dans la perspective d'anticiper cette candidature, ses conséquences en matière d'investissements sur le réseau national et sur le financement des transports en commun, la direction des infrastructures de transports a passé commande d'un rapport de recommandations sur la desserte des grands stades basée sur la réalisation d'un état des lieux aux niveaux national et européen. Ce rapport, établi par le Certu et les centres d'études techniques a pour objectif de fournir aux autorités compétentes en matière de déplacements une aide à la décision sur cette problématique, intégrant par ailleurs les exigences du développement durable.

Dans un premier temps, nous comparons la demande effective et l'offre de transport mise en place lors d'événements exceptionnels ou plus récurrents. Leur croisement permet de répondre en partie à la question : quelle répartition modale pour quelle organisation des déplacements ? De façon pragmatique, nous pouvons dans ce cadre mettre en évidence l'importance à la fois des mesures d'exploitation et de l'offre de stationnement dans les choix modaux individuels.

Dans un deuxième temps, nous proposons des recommandations pour l'organisation de la desserte des stades en nous appuyant sur l'analyse précédente et sur une bibliographie récente sur le thème. Ces recommandations doivent permettre aux autorités compétentes de déterminer les niveaux de service par mode les plus adaptés à leurs stades dans un souci constant de prise en compte des principes de durabilité des infrastructures et des équipements.

Ce travail se base sur des monographies françaises et européennes réalisées par les Cete qui sont présentées dans ce tome 2, en deux parties.

## Partie 1 :

- monographie de Munich : stade Allianz - Aréna,
- monographie de Bordeaux : stade Chaban delmas,
- monographie de Bordeaux : stade en projet,
- monographie de Barcelone : stade de Camp Nou,
- monographie de Nantes : stade de la Beaujoire Louis Fonteneau,
- monographie de Lille : le grand Stade Lille Métropole,
- monographie de Nice : stade en projet,
- monographie de Londres : stade de Wembley.

## Partie 2 :

- monographie de Londres : stade Emirates Stadium,
- monographie de Saint-Étienne : stade Geoffroy Guichard,
- monographie de Grenoble : stade des Alpes,
- monographie de Barcelone : stade de Camp Nou,
- monographie de Strasbourg : stade de Meinau,
- monographie de Saint-Denis : le Stade de France,
- monographie de Marseille : stade Vélodrome.

**DESSERTTE DES GRANDS STADES –  
MONOGRAPHIE**

**Emirates Stadium de Londres**

**Ville :** Londres

**Nom du stade :** Emirates Stadium

**Nombre de places :** 60 000

**Cete :** Nord-Picardie

**Date :** Entretien réalisé le 29 octobre 2009 auprès de :

*John Beattie, stadium manager*

## Sommaire

1/ Caractéristiques générales.....	2
2/ Caractéristiques des dessertes VP.....	8
3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux.....	14
4/ Dispositifs particuliers d'évacuation.....	17
5/ points essentiels.....	18

## 1/ Caractéristiques générales

### ● **Population de l'agglomération (source : office des statistiques nationales, recensement de 2007)**

Le Grand Londres, subdivision administrative anglaise regroupant la city et 32 districts londoniens pour une surface totale de 1 579 km<sup>2</sup>, compte 7 556 930 habitants en 2007.

### ● **Lieu d'implantation du stade : carte(s) de localisation, type de tissu urbain ou densité urbaine (centre-ville, périphérie, zone commerciale, etc.)**

Le stade est situé dans le district d'Islington, district du centre-nord de Londres dont la population en 2007 atteint 187 800 habitants avec une densité de 12 638 habitants / km<sup>2</sup>.

Le quartier d'implantation du stade, Highbury, est principalement résidentiel.

### ● **Proximité du stade avec un autre grand équipement ou d'autres centres de manifestations nécessitant également des infrastructures et du stationnement. Quel risque de conflit d'usage avec le stade ?**

La zone de proximité du stade n'est pas équipée de grands équipements fortement générateurs de trafic. On peut toutefois noter la présence de bâtiments de l'université métropolitaine de Londres sur Holloway Road à 200 m environ du stade, rue qui est elle-même assez commerçante.

### ● **Descriptif de l'équipement :**

➔ **état : existant, en projet (études, travaux, etc.)**

L'Emirates Stadium a été inauguré en juillet 2006 et accueille depuis l'ensemble des matchs à domicile de l'équipe de football d'Arsenal.

➔ **vocation : unique (sport) ou multiple (loisirs, commerces, spectacles, etc.).**

L'Emirates Stadium a été construit principalement pour accueillir les matchs de l'équipe de football londonienne d'Arsenal.

Toutefois, le contrat d'exploitation autorise le propriétaire du stade à organiser jusqu'à six évènements supplémentaires par an, dont trois au maximum peuvent être des concerts.

➔ **fréquence et périodes d'utilisation en fonction des activités : type de jours (semaine ou week-end) et périodes horaires**

➔ **nombre de jours d'utilisation par an en fonction des différentes vocations**

Le nombre de matchs joués chaque année par le club d'Arsenal varie selon les performances de l'équipe dans les coupes nationales et européennes.

Toutefois, compte tenu de la régularité du club aux premières places nationales et européennes, on

peut estimer qu'il dispute environ 35 à 38 matchs par an dans son stade.

Ces matchs ont lieu à des jours variables, week-end comme jours de semaines pour les matchs nationaux. Les matchs de ligue des champions européenne ont lieu le mardi ou le mercredi soir.

Depuis l'inauguration du stade, trois événements autres que des matchs d'Arsenal ont eu lieu :

- deux concerts en 2008 ;
- un concert en 2009.

**Pour la suite du questionnaire, on s'intéresse au plan de transports lié aux matchs de football.**

**● répartition des spectateurs : abonnés, VIP, occasionnels, visiteurs**

Le stade compte 60 000 places réparties de la façon suivante :

- 44 000 abonnés, parmi lesquels :
  - 9 000 places VIP en loges dont 2 200 de haut standing réservées aux entreprises ;
  - 35 000 sièges classiques ;
- 13 000 places réservées aux supporters occasionnels ;
- 3 000 places réservées aux supporters visiteurs.

**● acteurs impliqués dans la gestion transports des événements sportifs, y compris personnels logistiques :**

- le personnel du stade :
  - 700 stadiers ;
  - le personnel du « management department » ;
- la police métropolitaine londonienne ;
- le personnel d'exploitation du métro.

**● nombre de places de stationnement intégrées à l'équipement : VP, bus, cars, etc.**

Le stade n'est pas équipé de parking ouvert au grand public. Toutefois, il existe :

- un parc de stationnement automobile de 540 places sous le stade réservé aux :
  - personnes à mobilité réduite (100 places) ;
  - membres du personnel du stade ;
  - joueurs et dirigeants des équipes ;
  - membres abonnés du « diamond club » ;
- un parc de stationnement vélo sécurisé de 150 places dans le bâtiment administratif du club situé à 50 m des tribunes au nord-est du stade sur Drayton Park ;
- un parc de stationnement de 23 cars à proximité immédiate au sud du stade dans Queensland Road (voir carte sur le stationnement dans la partie 2).

- **si possible, part modale TC observée avec une précision sur le mode de calcul**

La part modale des TC est estimée par des enquêtes régulières auprès des supporters, réalisées par des enquêteurs ou auto-administrées.

Ces enquêtes montrent que l'usage des transports collectifs avoisine les 80 %, avec notamment une part modale du métro de 65 %, le reste étant réparti entre le train, les bus et les cars de supporters.

La voiture est utilisée par 12 % des spectateurs, ce qui constitue un net progrès par rapport à la période « avant 2006 » où Arsenal jouait à Highbury, stade situé dans la proximité immédiate de l'Emirates Stadium (250 m à vol d'oiseau).

La part modale de la voiture était alors de 31 % pour un stade d'une capacité de 38 500 places. Le métro n'acheminait que 18 400 spectateurs contre près de 40 000 aujourd'hui.

- **si possible, lien entre l'origine potentielle des spectateurs et les réseaux (points d'entrée sur la zone concernée) : « zone de chalandise du stade », établie à partir de la localisation des abonnés.**

Le propriétaire du stade n'a pas de connaissance précise de la localisation de ses supporters, mais la zone de chalandise du stade est très grande, allant au-delà des limites administratives du Grand Londres.

- **durée de remplissage / durée d'évacuation du stade en capacité maximale**

Le stade ouvre deux heures avant le début du match, mais la majorité des spectateurs accède au stade dans la dernière demi-heure. La répartition estimée est la suivante :

- 18 000 spectateurs entre 2 heures et 30 minutes avant le match ;
- 40 000 spectateurs entre 30 minutes avant le match et le début du match ;
- 2 000 spectateurs en retard.

La proportion de spectateurs arrivant en retard monte jusqu'à environ 10 % lors des matchs de ligue des champions, notamment car la vente d'alcool est interdite à l'intérieur du stade. La consommation se reporte alors sur les pubs environnants, occasionnant le retard de 6 000 à 7 000 spectateurs.

- **prévoir si possible deux cartes synthétiques (une à l'échelle de la ville, l'autre à l'échelle de la zone de chalandise) avec :**

- ➔ **les points d'entrée routiers ;**
- ➔ **les arrêts TC (y compris cars), en identifiant les arrêts non utilisés lors des grands événements sportifs ;**
- ➔ **les principaux points de stationnement VP ;**
- ➔ **les liaisons VP et TC entre les points d'entrée pour les visiteurs lointains (gare, aéroport, autoroute, etc.) et le stade.**

La carte suivante fournit les informations sur les arrêts TC, métro comme bus urbain, les rues piétonnes.

Le stationnement, les liaisons routières sont détaillées dans les parties suivantes de la monographie.



source : [arsenal.com](http://arsenal.com)



## 2/ Caractéristiques des dessertes VP

### ● type de connexions routières : carte de localisation, descriptif

L'Emirates Stadium est situé dans un quartier sans desserte autoroutière majeure.

L'A1 est une artère urbaine qui permet d'accéder à l'autoroute la plus proche, la M1, à environ 13 km du stade et une heure de temps de parcours.

La voiture constitue donc un mode d'accès peu compétitif à la fois en terme de temps de parcours (réseau d'accès purement urbain et saturé) et de stationnement sur place, qui fait l'objet d'une politique de restriction très forte.

### ● capacités :

- ➔ des voies et caractéristiques des points d'échanges concernés par la desserte du stade ;
- ➔ si possible, état des niveaux de trafic sur le réseau routier de proximité (en fin d'après midi, jour de semaine et samedi) ;
- ➔ contraintes d'exploitation du réseau routier ayant un impact sur les activités de l'équipement (ex. : interdiction de manifestations certains jours/heures/périodes) ;

### ● durée d'occupation des voiries d'accès pour les arrivées / les départs du stade ;

### ● évaluation des points faibles du réseau (ex : nœuds routiers problématiques) ;

### ● mesures de régulation spéciales : onde verte, signalétique, fermeture/ouverture de voies, utilisation d'itinéraires de substitution, etc.

### ● information voyageurs VP

La desserte routière n'est pas une priorité pour le propriétaire du stade et les autorités locales, notamment car les alternatives à la route sont nombreuses et suffisamment dimensionnées pour acheminer les spectateurs au stade.

Il n'y a donc pas de mesures particulières d'accompagnement, de fluidification ou d'information aux usagers automobilistes.

### ● stationnement :

- ➔ offre de stationnement diffus avec trajets terminaux à pied : nombre (si possible), localisation et tarification des places légales :

à moins de 500 m, y compris dans l'infrastructure

entre 500 et 1000 m,

entre 1000 et 2000 m

possibilités de stationnement illicite à moins de deux km (éventuellement volume approximatif).

La seule offre de stationnement disponible dans un rayon de proximité autour du stade est celle du parking du stade, non ouvert à la plus grande partie du public, car ne disposant que de 540 places

réservées au personnel du stade, équipes, et quelques VIP.

Une zone de réglementation du stationnement est mise en place de façon progressive autour du stade afin de dissuader l'accès en voiture :

- deux heures avant le match : la zone de réglementation est fermée à la circulation générale. Seuls les riverains peuvent accéder à leur rue, munis d'un pass personnalisé ;
- une heure avant le match : la zone est entièrement fermée à la circulation, y compris pour les résidents, ceci afin de faciliter l'accès des piétons à la zone depuis les stations de métro ;
- durant le match, la zone est réouverte aux riverains afin de minimiser le temps de restriction d'accès et ainsi alléger la nuisance locale ;
- 15 minutes avant la fin du match et durant l'évacuation du stade, nouvelle fermeture totale.

Le site internet du district d'Islington fournit une information détaillée sur les horaires d'accès aux différentes rues selon l'heure du début du match. Cette information est reprise dans le tableau ci-dessous :

Kick-off	Before the match			During the match	After the match	
	No road closures	Access permit holders only	No vehicle access	Roads re-opened	No vehicle access	No road closures
<b>12.00pm</b>	Until 10am	10am to 11am	11am to 12.15pm	12.15pm to 1.30pm	1.30pm to 2.45pm	After 2.45pm
<b>12.45pm</b>	Until 10.45pm	10.45am to 11.45am	11.45am to 1pm	1pm to 2.15pm	2.15pm to 3.30pm	After 3.30pm
<b>3.00pm</b>	Until 1pm	1pm to 2pm	2pm to 3.15pm	3.15pm to 4.30pm	4.30pm to 5.45pm	After 5.45pm
<b>4.00pm</b>	Until 2pm	2pm to 3pm	3pm to 4.15pm	4.15pm to 5.30pm	5.30 to 6.45pm	After 6.45pm
<b>4.30pm</b>	Until 2.30pm	2.30pm to 3.30pm	3.30pm to 4.45pm	4.45pm to 6pm	6pm to 7.15pm	After 7.15pm
<b>7.30pm</b>	Until 5.30pm	5.30pm to 6.30pm	6.30pm to 7.45pm	7.45pm to 9pm	9pm to 10.15pm	After 10.15pm
<b>7.45pm</b>	Until 5.45pm	5.45pm to 6.45pm	6.45pm to 8pm	8pm to 9.15pm	9.15pm to 10.30pm	After 10.30pm
<b>8.00pm</b>	Until 6pm	6pm to 7pm	7pm to 8.15pm	8.15pm to 9.30pm	9.30pm to 10.45pm	After 10.

Source : [islington.co.uk](http://islington.co.uk)

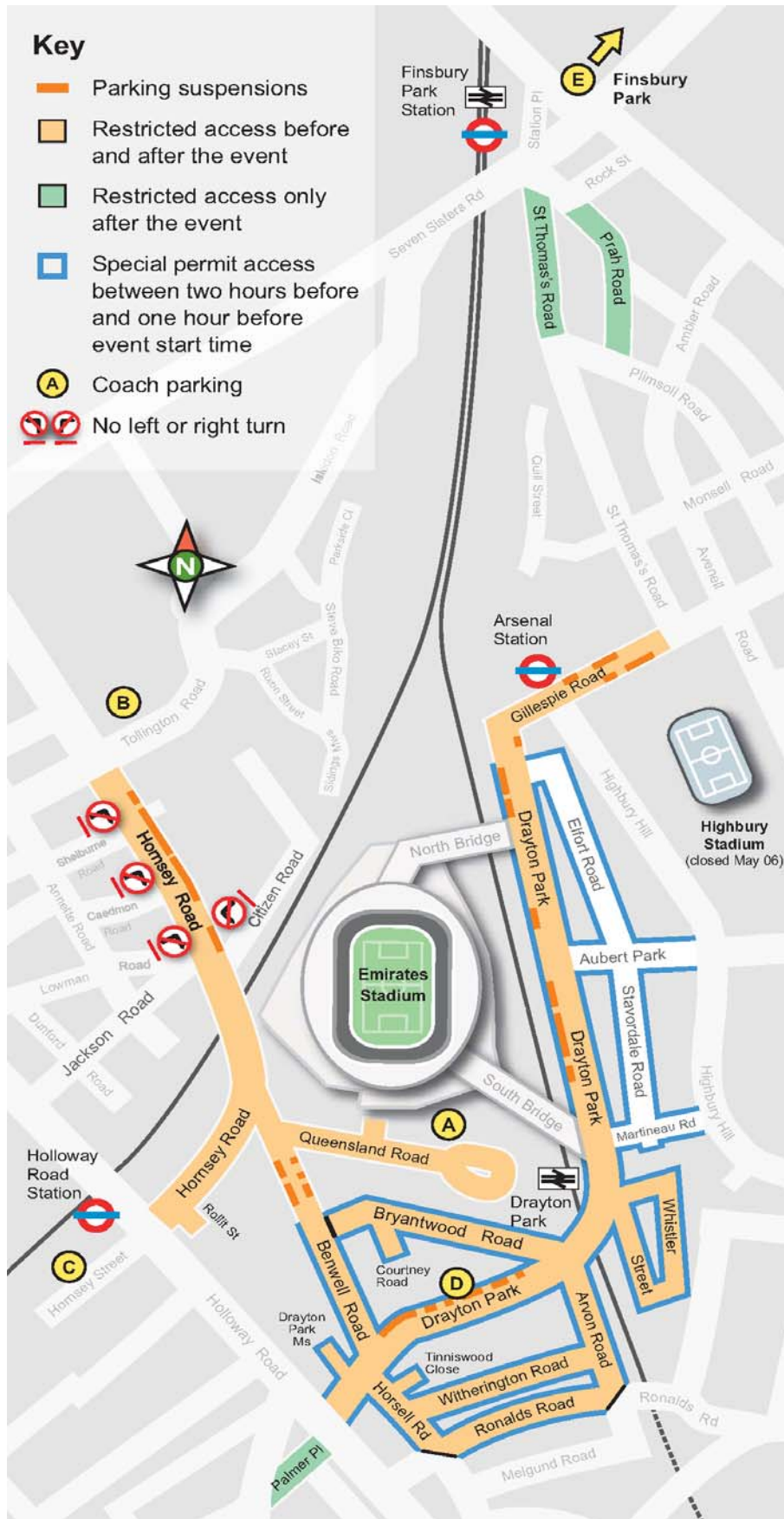
La restriction s'étend sur une zone d'environ deux kilomètres de rayon, et concerne les rues de Gillespie Road et Drayton Park au nord et à l'est, Queensland Road, Bryantwood Road, Witherington Road, Ronalds Road et Whistler Road au sud, Hornsey Road à l'ouest.

La carte page suivante reprend les contours de cette zone.

Au delà de cette zone, il n'y pas de mesures particulières visant le stationnement automobile.

Le stationnement des cars est, lui, organisé de façon variable selon le nombre de cars attendus. Le plan présenté sur la page suivante localise les cinq parkings qui peuvent être mobilisés selon le match :

- parking A d'une capacité de 23 cars situé juste derrière la tribune sud du stade, suffisant pour la plus grande majorité des matchs joués ;
- parking B d'une capacité de 13 cars situé au nord-est et utilisé pour une dizaine de matchs dans l'année ;
- parkings C et D de capacités respectives de sept et neuf cars, utilisés rarement, une à deux fois par an ;
- parking E de réserve, pouvant abriter jusqu'à 60 cars et utilisé pour les matchs particuliers qui génèrent un flux important de supporters visiteurs par car (par exemple un match européen contre une club relativement proche, dans le nord de la France ou en Belgique par exemple).



source : arsenal.com

- ➡ offre de parkings mobilisables aux alentours du stade avec trajets terminaux par navettes TC : localisation, capacité, signalétique, lien modal mobilisé les soirs de match : type de TC, fréquence, tarification ;
- ➡ offre de parcs relais (utilisables, c'est à dire sur réseau TC connecté au stade) où une offre de TC préexiste : localisation, capacité, signalétique, lien modal (type de TC), fréquence, tarification.

Les usagers automobilistes utilisent dans une proportion importante les parcs relais situés notamment au bout de la Picadilly line, qui dessert le stade par les stations « Arsenal » et « Finsbury Park » ;

- ➡ usage constaté selon le type d'évènements par rapport à l'offre ;
- ➡ mesures de billettique particulières (intégration tarifaire VP+TC ou stationnement VP+match).

Le stationnement VP dans le stade réservé à quelques VIP membres du « Diamond Club » se fait par réservation préalable qui permet de recevoir un pass donnant l'accès au parking souterrain ;

- ➡ évaluation de l'impact des évènements sur le stationnement et mesures prises pour gérer cet impact (ex. : mesures particulières contre le stationnement illicite).

Le stationnement illicite est contrôlé de deux façons :

- ➔ circulation de deux véhicules de fourrière dans la zone de contrôle d'accès. L'enlèvement du véhicule est accompagné d'une amande de 300 livres (environ 335 €) ;
- ➔ amendes de 60 livres (67 €) pour les véhicules non enlevés par la fourrière ;
- ➡ existence d'une tarification ou réglementation incitative pour le covoiturage.

Le covoiturage n'est pas incité, notamment car il est considéré comme une incitation à l'usage de la voiture – même partagée – au détriment des transports publics ;

- problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires de la voirie.

### 3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux

● **Transports collectifs :**

➔ pour chaque type de TCSP (métro, tram-train, tramway, BHNS), TC, navettes fonctionnant les soirs de match :

carte de localisation et descriptif (nombre des arrêts et distance au stade) ;

accès aux arrêts : signalétique et information voyageurs ;

mesures d'exploitation particulières : cadencement, sites propres permanents ou spécifiques aux soirs de matchs, priorité aux feux ,etc.

capacités en fonctionnement normal et lors des événements ;

organisation particulière des liens TC avec les gares et aéroport, lors des soirs de matchs.

Cette première carte, déjà présentée précédemment, localise l'ensemble des arrêts TC de la zone desservant le stade :



source : [arsenal.com](http://arsenal.com)

### *Métro*

Le tube, métro londonien, dessert le stade par deux lignes et quatre, voire cinq stations, dont trois figurent sur les plans d'accès fournis sur le site internet du club :

- « Arsenal » à 250 m de l'entrée nord du stade et « Finsbury Park » à 1,2 km de l'entrée nord du stade sur la Picadilly line ;
- « Highbury & Islington » à 1 km au de l'entrée sud et « Finsbury Park » sur la Victoria line.

De plus, la station « Holloway Road » de la Picadilly line, située à 250 m de l'entrée sud, permet d'accéder au stade mais est fermée au retour par déficit de capacité d'accès au quai (l'accès se fait par ascenseur).

Une partie des spectateurs se reporte sur la station « Caledonian Road » de la même ligne, située à 1,3 km de l'entrée sud du stade.

De nombreux travaux d'amélioration des infrastructures étaient prévus dans le cadre d'un accord passé entre le district d'Islington et le propriétaire du stade.

Cet accord, dit « section 106 agreement », rendu possible par la loi dite « Town and Country planning act » de 1990, prévoyait notamment que le propriétaire du stade mette à la disposition de l'autorité publique un montant de sept millions de livre de participation aux travaux d'amélioration de l'infrastructure de transports publics, et notamment :

- amélioration de la station « Holloway Road » ;
- amélioration et augmentation de capacité de la gare ferroviaire de « Drayton Park » située à proximité immédiate du stade ;
- amélioration du pôle d'échange bus/métro/train de « Finsbury Park ».

Le plan de déplacements prévoyait aussi des mesures d'augmentation de capacité sur l'ensemble des stations de métro desservant le stade.

Trois ans après l'inauguration du stade, aucun de ces aménagements n'a été réalisé, notamment en raison d'une sous-estimation par l'autorité publique du montant de ces travaux qui ne sont plus jugés aujourd'hui financièrement rentables, et donc non prioritaires par rapport à l'ensemble du réseau de transports publics londoniens (source : London Assembly, « A question of sports travel : a review of travel arrangements to and from London's sports stadiums », octobre 2007).

Malgré l'absence de travaux, la capacité des deux lignes de métro desservant le stade est suffisante pour acheminer l'ensemble des 60 000 spectateurs, moyennant l'ajout de rames de métro, pris en charge par l'autorité publique.

### *Bus*

Une étude faite par TFL montre que le potentiel de capacité du réseau de bus londonien permettrait d'acheminer jusqu'à 25 % des spectateurs.

- ➡ **contraintes d'exploitation des TC ayant un impact sur les activités de l'équipement (ex. : interdiction de manifestations certains jours / heures / périodes)**

Un dialogue avec TFL (Transport For London), l'autorité organisatrice des transports londoniens,

permet de planifier les travaux sur le métro en dehors des évènements organisés au stade, afin de maintenir la desserte par les deux lignes. Depuis l'inauguration du stade, deux périodes de travaux ont été reprogrammées par TFL afin d'éviter des jours de match.

➔ **accès aux stations (localisation, signalétique, etc.)**

L'accès aux stations depuis le stade et au stade depuis les stations fait l'objet d'une signalisation piétonne spécifique présentée dans la carte ci-après. Des cheminements différenciés sont fléchés selon la tribune du spectateur suivant une codification à quatre couleurs correspondant aux quatre quarts des tribunes du stade (orange, bleu, vert et jaune).

➔ **Mesures d'exploitation spécifiques les soirs de match (fermeture des stations trop proches, filtrages des accès aux quais)**

Des mesures spécifiques de gestion des flux sont prises :

- ➔ fermeture des stations « Holloway Road » à la sortie du match et « Drayton Park » car ces stations ont un déficit de capacité ne permettant pas l'acheminement des spectateurs en sécurité ;
- ➔ filtrage d'accès aux stations « Arsenal », « Finsbury Park » et « Highbury & Islington », dont la localisation est présentée sur la carte ci-après



source : arsenal.com



→ **existence d'une billettique intégrée (TC + match)**

→ **existence d'une tarification spéciale (TC + match)**

Il n'existe ni tarification intégrée ni tarification spéciale pour accéder au stade en transports collectifs.

→ **information spectateurs sur les mesures TC spécifiques mises en place**

Pas d'information spécifique donnée aux spectateurs, si ce n'est une information dans le stade en cas de problèmes techniques dans le métro.

## ● **Modes doux**

→ **estimation de la population résidant dans un rayon de deux kilomètres du stade, pourcentage correspondant de la population de l'agglomération**

Les bases accessibles en France permettant d'estimer la population infra-communale ne sont pas disponibles au Cete.

Toutefois, pour avoir un ordre d'idée, l'Emirates Stadium est situé dans le district d'Islington, dont la surface est de 14,86 km<sup>2</sup>, ce qui est légèrement supérieur à la surface du disque de 2 km de rayon (12,57 km<sup>2</sup>). La population d'Islington est de 187 800 habitants en 2007.

Une règle de proportionnalité permet d'estimer de façon très approximative la population résidant à moins de 2 km du stade à vol d'oiseau à environ 160 000 habitants.

→ **parkings vélos : capacité, localisation, existences de consignes (par exemple, interdiction de rentrer dans le stade avec un casque)**

Un parking vélo sécurisé a été aménagé dans les locaux abritant le personnel du stade, d'une capacité de 150 places avec la possibilité de laisser en consigne les équipements.

Son taux d'utilisation est très faible, de l'ordre de cinq vélos par match, sans doute en raison d'un accès difficile aux environs du stade lors d'une forte affluence de piétons.

→ **cheminements piétons : qualité entre les parkings, les arrêts de TC et le stade**

→ **signalétique**

Voir signalétique mise en place pour l'accès depuis les stations de métro.

## ● **problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires des transports collectifs**

## 4/ Dispositifs particuliers d'évacuation

- **personnes ressources en termes de sécurité civile**
- **description des contraintes en matière de sécurité civile (temps d'évacuation par exemple)**
- **mesures particulières**

## 5/ points essentiels

- Une réglementation favorisant la prise en compte de l'accessibilité dès les études et le dépôt du permis de construire :
  - le permis mentionne l'obligation de réaliser un « plan de déplacements » du stade ;
  - le « section 106 agreement » mis en place par la loi « Town and Country Planning Act » de 1990 est un contrat passé entre le propriétaire du stade et la collectivité locale « Islington council ») qui permet de mobiliser des fonds privés pour participer à l'amélioration d'infrastructures publiques (sept millions de livres mis à disposition par le propriétaire du stade)
- Une priorité forte donnée aux TC ...
  - capacité importante (deux lignes de métro pour quatre stations, une gare ferroviaire)
  - part modale du métro de 65 %
- ... mais des investissements initialement prévus non réalisés :
  - une station de métro et une gare ferroviaire partiellement fermées les jours de match par déficit de capacité d'accès aux quais.
- Un accès en véhicule particulier très restreint :
  - mise en place d'une zone de contrôle d'accès autour du stade très stricte ;
  - contrôle du stationnement illicite par fourrière ;
  - absence de parking voiture ouvert au grand public près du stade et dans une zone élargie (uniquement un parking de 540 places sous le stade réservé au personnel du stade, joueurs, et quelques VIP) ;
  - conséquence : part modale de la voiture de 12 %.
- Pas d'aménagements majeurs sur les infrastructures à l'inauguration du stade, ni sur les TC ni sur la route.
- Peu d'utilisation des modes doux, surtout du vélo malgré la mise en place d'un stationnement sécurisé à proximité immédiate du stade.



# **DESSERTTE DES GRANDS STADES STADE GEOFFROY GUICHARD / SAINT-ETIENNE**

**Ville : Saint-Étienne**

**Nom du stade : Geoffroy Guichard**

**Nombre de places : 35 600**

**Cete de LYON**

## Sommaire

1/ Caractéristiques générales.....	3
2/ Caractéristiques des dessertes VP.....	8
3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux.....	10
4/ Dispositifs particuliers d'évacuation.....	12
5/ Sources.....	13

## 1/ Caractéristiques générales

### ● Population de SAINT-ÉTIENNE METROPOLE

397 000 habitants (INSEE 2006), la ville de Saint-Étienne en compte 185 000 (47 % de l'agglomération). La communauté d'agglomération regroupe 43 communes sur 570 km<sup>2</sup>.

### ● Lieu d'implantation du stade

Stade de centre ville, implanté au sein d'un parc d'activités, en limite de l'hypercentre, en entrée nord de la ville.

### ● Proximité du stade avec un autre grand équipement ou d'autres centres de manifestations

Proximité avec :

- un zénith de 7 200 places ;
- le palais des spectacles (anciennement palais des sports) d'une capacité de 1 500 à 4 200 places, 67 spectacles / concerts en 2006 pour 160 000 spectateurs ;
- la salle des musiques actuelles de 1 200 places ;
- un parc des expositions de 20 000 m<sup>2</sup>, 50 manifestations et 550 000 visiteurs en moyenne par an dont 130 000 pour la foire annuelle ;
- mais aussi une piscine, une patinoire, la cité du design, le pôle optique vision.

Le principal conflit d'usage a lieu avec le zénith, deux à trois fois par an.

### ● Descriptif de l'équipement

→ stade créé en 1931, dernier aménagement en 1998 pour accueillir des matchs de la Coupe du Monde. Pas d'équipement commercial associé. Projet en cours d'extension de la capacité à 42 000 spectateurs (début des travaux prévu en 2011)

→ **vocation** : sport et grands événements culturels, une demi-finale du TOP14 de rugby en mai 2010

→ **fréquence et périodes d'utilisation en fonction des activités**

Saison 2008/2009 : 22 rencontres sportives, 28 000 spectateurs en moyenne

Essentiellement pour l'équipe de foot résidente (ASSE, équipe de ligue 1 de football) matchs le samedi soir.

Le stade a également vocation à accueillir des manifestations d'envergure (match de rugby France-Fidji lors de la coupe du monde 2001, Coupe des Confédérations en juin 2003).

Spectacles en soirée : concerts de Johnny Hallyday, de Police, etc.

- **répartition des spectateurs** : abonnés, VIP, occasionnels, visiteurs.

Nombre de places visiteurs : 1 500, soit 4,2 % de la capacité du stade

Nombre de places VIP : environ 10 % de la capacité du stade soit de l'ordre de 3 500

Nombre d'abonnés à l'ASSE : entre 15 000 et 18 000 abonnés dont seulement 2 000 sur Saint-Étienne pour 10 000 en-dehors du département de la Loire. L'importance de ce dernier chiffre s'explique par le capital sympathie du club toujours très fort depuis les années 70.

- **acteurs impliqués** dans la gestion transports des événements sportifs, y compris personnels logistiques

L'ancienneté du stade ainsi que sa contribution à la renommée de l'agglomération font que, d'une part, les perturbations les soirs de matchs sont bien acceptées et font partie de la vie de l'agglomération, et, d'autre part, les habitudes prises ne nécessitent pas le déploiement de plans de gestion particulier des déplacements. Les acteurs impliqués sont ceux impliqués habituellement dans le fonctionnement de l'agglomération :

STAS, Saint-Étienne Métropole, ville de Saint-Étienne, DIR centre est, le conseil général de la Loire, la police nationale, la police municipale de Grenoble, la gendarmerie

- **nombre de places de stationnement intégrées à l'équipement** : VP, bus, cars, etc.

Parc de 800 places dont 700 réservées aux VIP et 100 réservées notamment aux PMR

Parc pour les forces de police

Parc pour les cars visiteurs de 30 places

Les quatre navettes Footbus sont stationnées à proximité du stade à la fin des matchs dans l'attente des spectateurs

- **Part modale TC observée**

Les TC urbains assurent l'acheminement d'environ 1 000 spectateurs par match (100 par les navettes, le reste en tramway) soit une part de marché de l'ordre de 3 %.

Il est à noter qu'une grande part des abonnés habite en dehors du département de la Loire (environ 10 000). Une partie de ces déplacements est assurée par car. Ainsi, 50 à 60 cars sont garés sur le boulevard Thiers soit l'équivalent de 2 500 à 3 000 spectateurs.

Enfin, 30 places car sont réservées aux visiteurs sur le parking Péant attenant au stade soit l'équivalent de 1 500 spectateurs.



Au total, de l'ordre de 5 000 spectateurs accèdent au stade en transports en commun (urbains et cars), soit une part de marché de l'ordre de 15 %.

● **origine des spectateurs**

Répartition par origine des abonnés : Ville de Saint-Étienne : 2 000 , reste département : entre 3 et 6 000, extérieur Loire : 10 000

● **durée de remplissage / durée d'évacuation du stade en capacité maximale**

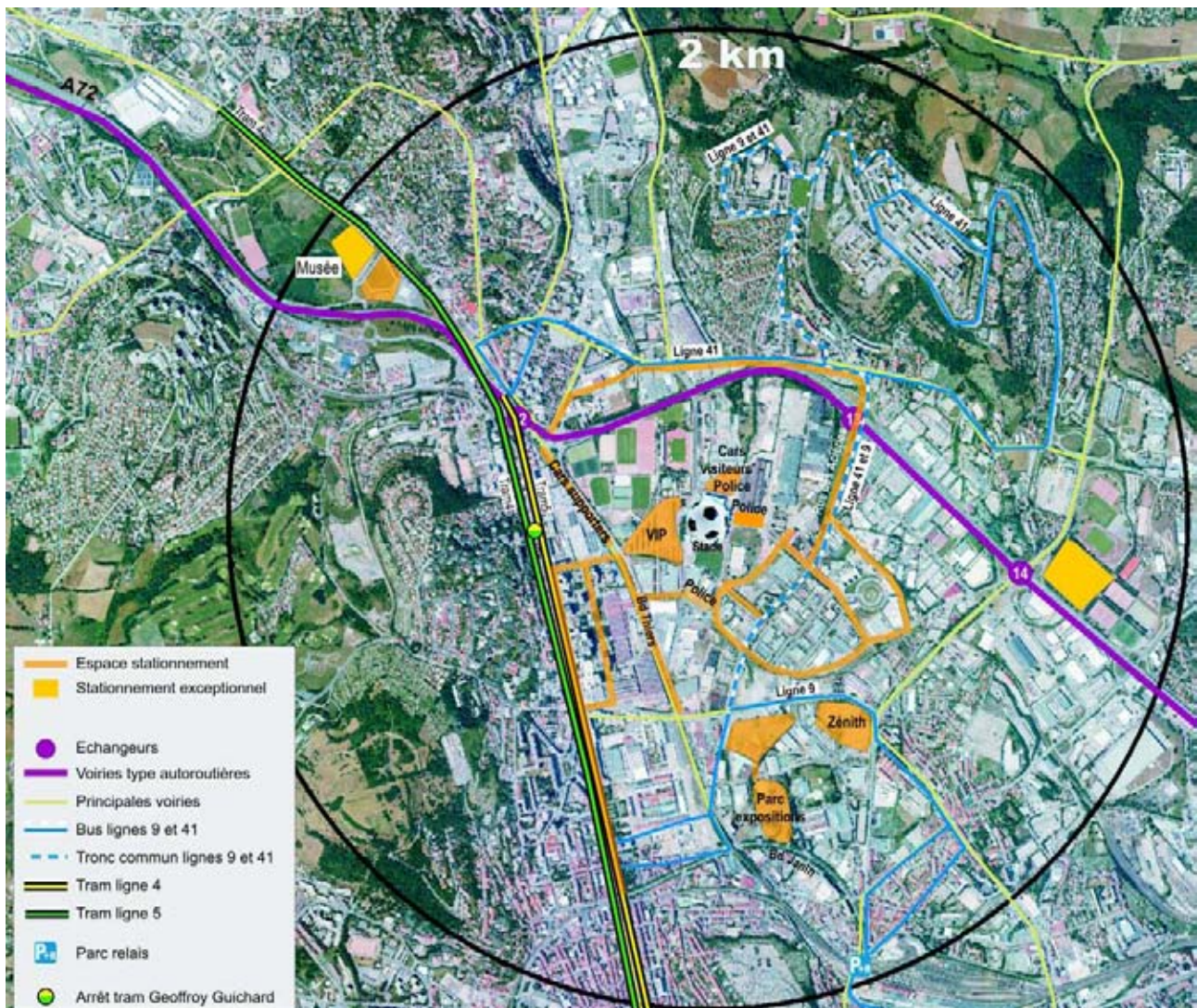
L'ouverture des portes du stade a lieu deux heures avant les matchs.

Le stade est évacué en 10 minutes.

● carte de situation



Extrait du SCAN 250 Copyright IGN 2007



Extrait orthophotos Copyright IGN 2006

## 2/ Caractéristiques des dessertes VP

### ● type de connexions routières

Le stade Geoffroy Guichard est situé au Sud de l'autoroute A72, à environ 500 m à vol d'oiseau de cette infrastructure. La densité d'échangeurs est importante autour du stade. Trois permettent un accès direct (n° 12-complet, 13-incomplet et 14-incomplet), cinq sont présents sur un linéaire de quatre kilomètres.

### ● capacités

- ➔ Des voies et caractéristiques des points d'échanges concernés par la desserte du stade

*L'autoroute est à 2 x 2 voies. La voie d'accès depuis l'échangeur est également à 2 x 2 voies. Celles des échangeurs 13 et 14 sont à 2 x 1 voie.*

- ➔ État des niveaux de trafic sur le réseau routier de proximité (en fin d'après midi, jour de semaine et samedi)

*L'autoroute A72 est fortement mobilisée les soirs de match et présente des phénomènes de congestion importants. Elle peut être saturée de la connexion A72 / A47 jusqu'à l'échangeur de Ratarieux.*

### ● durée d'occupation des voiries d'accès pour les arrivées / les départs du stade

Les phénomènes de congestion durent environ une heure avant les matchs et une heure après la fin.

### ● évaluation des points faibles du réseau

Le carrefour rue Barrouin / rue des Aciéries

La rue des Aciéries est saturée les soirs de match, c'est la principale voie d'accès aux poches de stationnement. Le boulevard Thiers l'est à la marge.

### ● mesures de régulation spéciales : onde verte, signalétique, fermeture / ouverture de voies, utilisation d'itinéraires de substitution, etc.

Pas de mesures de régulation spéciales.

### ● information voyageurs VP

Rien de particulier.

**● stationnement :****→ offre de stationnement diffus**

Environ 2 500 / 3 000 voitures sont présentes les soirs de match. En-dehors des VIP, aucun parc ne leur est réservé. Le stationnement a lieu sur voirie sur un secteur allant du boulevard Thiers, à l'ouest, au boulevard Pompidou, à l'est, et au boulevard Jules Janin au sud. Les principales poches de stationnement se situent autour de la rue des Aciéries. Quand il n'y a pas de manifestation, le parking du zénith peut être utilisé (800 places).

**→ offre de parkings mobilisables aux alentours du stade**

*Rien en dehors des parcs relais.*

**→ offre de parcs relais**

Les lignes de tramway 4 et 5 sont les seules, en-dehors des navettes Footbus, à desservir le stade les soirs de match. Les seuls parcs relais utilisables sont donc ceux situés sur ces lignes, à savoir : Chateaucieux et Bellevue.

**→ usage constaté selon le type d'évènements par rapport à l'offre**

*Pas d'information.*

**→ mesures de billettique particulières (intégration tarifaire VP+TC ou stationnement VP+match)**

Les parcs-relais Chateaucieux et Bellevue, connectés aux navettes Footbus, sont gratuits les jours de match.

**→ évaluation de l'impact des évènements sur le stationnement et mesures prises pour gérer cet impact (ex. : mesures particulières contre le stationnement illicite)**

Forte sollicitation des voiries et du stationnement sur voirie les soirs de match. Pas de mesures particulières contre le stationnement illicite en-dehors d'aménagements des trottoirs visant à interdire le stationnement (rue des Aciéries).

**→ existence d'une tarification ou réglementation incitative pour le covoiturage**

*Pas de mesure incitative au covoiturage, sachant que le taux d'occupation des voitures est estimé entre 2,5 et 3, valeurs souvent rencontrées pour ce type d'évènement.*

### 3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux

#### ● Transports collectifs

Avant match, le réseau STAS n'est pas modifié. Il est complété par quatre navettes. Deux de ces navettes sont connectées à des parcs relais.

Le desserte du stade avant match est constituée des lignes de tram 4 et 5. L'arrêt privilégié est l'arrêt Geoffroy Guichard situé à 300 m du stade. Ces deux lignes desservent le stade au passage, aucune n'est en terminus au stade. Elles peuvent donc être utilisées par les spectateurs sur leurs deux branches, en arrivée comme en départ du stade.

- les samedis, la ligne 4 (Solaure / Hopital Nord) a une fréquence de l'ordre de six min jusqu'à 20 h. Entre 20 h et 21 h, six passages sont prévus. Entre 21 h et minuit, trois passages sont prévus par heure ;
- les samedis, la ligne 5 (Chateaucieux / Belle Terre) a une fréquence de l'ordre de 12 min jusqu'à 19 h. Entre 19 h et minuit, la fréquence décroît régulièrement de cinq passages entre 19 et 20 h à un passage entre 23 h et minuit.

En sortie de match, quatre à cinq rames de tramway sont stockées dans l'attente de spectateurs. Elles se présentent à l'arrêt Geoffroy Guichard et ne démarrent qu'une fois remplies.

Les lignes de bus 9 et 41 sont inopérantes les soirs de match. Elles empruntent en temps normal la rue de l'Acierie mais changent d'itinéraire dès que celle-ci devient trop congestionnée. Les itinéraires déviés passent plus à l'est et ne peuvent servir à la desserte du stade.

Les lignes Footbus sont des navettes spécialement affrétées les soirs de match. Ces quatre navettes offrent une capacité de 700 places, partent environ 1 h 30 avant le démarrage des matchs et suivent quatre itinéraires distincts. Elles n'offrent qu'un service par soir de match. Au retour, elles sont stationnées aux abords du stade et partent 30 minutes après la fin des matchs.

#### → **contraintes d'exploitation des TC** ayant un impact sur les activités de l'équipement

Le stade fonctionne en soirée ou en week end . Il y a donc peu de conflits avec les autres demandes de déplacements.

#### → **Mesures d'exploitation spécifiques les soirs de match**

Voir plus haut l'impact des matchs sur les lignes 9 et 41 aux abords du stade.

Pas de filtrage en stations.

→ **existence d'une billettique intégrée (TC + match)**

Le billet d'entrée au match (ou l'abonnement) vaut titre de transport pour les navettes FootBus.

→ **existence d'une tarification spéciale (TC + match)**

L'usage des navettes Footbus est donc gratuit pour les spectateurs.

→ **information spectateurs sur les mesures TC spécifiques mises en place**

Un dépliant grand public décrivant les navettes Footbus a été créé.

Descriptif de l'offre Footbus en place sur le site internet de la STAS.

● **Modes doux**

→ estimation de la population résidant dans un rayon de deux kilomètres du stade, pourcentage correspondant de la population de l'agglomération 43 000 habitants soit 11 % de la population de l'agglomération résident à moins de deux kilomètres du stade.

La part de marché de la marche à pied est estimée à 20 / 30% les soirs de match, soit 7 à 11 000 spectateurs. Les distances parcourues peuvent être longues puisqu'elles peuvent atteindre deux kilomètres.

→ **parkings vélos**

Pratiquement pas de parkings vélos à proximité du stade. À noter que dans le cadre de la mise en place de vélos en libre service (prévu en 2010), une station stade amovible sera créée.

→ **cheminements piétons** : qualité entre les parkings, les arrêts de TC et le stade

Des actions à destination des cheminements piétons ont été mises en place pour l'accueil de matchs lors de la coupe du monde 1998.

● **problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires des transports collectifs**

Basculement des itinéraires des lignes de bus 9 et 41 lorsque la congestion devient trop importante.

● **PMR**

L'accessibilité est garantie aux personnes à mobilité réduite avec des emplacements réservés dans le stade ainsi que des places de stationnement.

## 4/ Dispositifs particuliers d'évacuation

- **Personnes ressources en matière de sécurité civile**

PC installé dans le stade

- **description des contraintes en matière de sécurité civile** (temps d'évacuation par exemple)

Les matchs ayant lieu de nuit ou en week end, les conflits avec la vie quotidienne sont limités

- **mesures particulières**

Plan de sécurité obligatoire, comme pour tout établissement recevant du public  
Le stade est éligible PSS (plan de secours spécialisé). Les forces de polices déployées dépendent de la jauge du match (1 ou 2 ou 3). La jauge 3 correspondant par exemple à des matchs accueillant plus de 25 000 spectateurs. Dans ces conditions, quatre compagnies correspondant à 80 / 100 forces de l'ordre sont mobilisées.



## 5/ Sources

Entretien avec Fouad Belouannas, directeur adjoint du service des transports urbains, et Jean-Jacques Fradin, directeur adjoint de la direction des grands équipements, de Saint-Étienne Métropole.

Sites internet :

- Association sportive Saint-Étienne (ASSE) : [www.asse.fr](http://www.asse.fr)
- Saint-Etienne Métropole : [www.agglo-st-etienne.fr](http://www.agglo-st-etienne.fr)
- Transports urbains de l'agglomération de Saint-Étienne (STAS) : [www.stas.tm.fr](http://www.stas.tm.fr)



# **DESSERTTE DES GRANDS STADES STADE DES ALPES / GRENOBLE**

**Ville : GRENOBLE**

**Nom du stade : stade des Alpes**

**Nombre de places : 20 000 (extension possible à 28 000)**

**Cete de LYON**

# Sommaire

1/ Caractéristiques générales.....	3
2/ Caractéristiques des dessertes VP.....	6
3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux.....	9
4/ Dispositifs particuliers d'évacuation.....	12
Annexes.....	13

## 1/ Caractéristiques générales

### ● population de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

398 000 habitants (INSEE 2006)

### ● lieu d'implantation du stade

Stade de centre ville, implanté dans un parc urbain, en limite de l'hypercentre, à côté de l'hôtel de ville de Grenoble, en entrée Est de la ville

### ● proximité du stade avec un autre grand équipement ou d'autres centres de manifestations

Proximité avec un palais des sports de 8 500 places. Accord informel entre les deux équipements sur la coordination de leurs plannings.

Accord possible avec la ligue de foot pour des décalages ponctuels de calendriers.

### ● descriptif de l'équipement :

- ➔ stade neuf, ouvert en février 2008. Pas d'équipement commercial associé ;
- ➔ vocation : sport et grands évènements culturels et économiques ;
- ➔ fréquence et périodes d'utilisation en fonction des activités :

saison 2008/2009 : 23 rencontres sportives, essentiellement pour l'équipe de foot résidente (GF38, équipe de ligue 1 de football), match le samedi soir. Quand le GF 38 était en ligue 2, les matchs avaient lieu le lundi ou le vendredi soir, suivant la chaîne télévisuelle en charge de la retransmission.

Quelques matchs de rugby : trois à quatre par an, le vendredi soir à 19 h 30

Spectacles en soirée : depuis février 2008, c'est-à-dire l'ouverture du stade des Alpes, un seul (Johnny Halliday en juillet 2009) : ce n'est pas évident de trouver des spectacles qui veulent venir à Grenoble et sont capables de remplir le stade.

### Plan de transport lié aux matchs de football

Dès l'ouverture du stade en 2008, l'ensemble des partenaires se sont organisés collectivement et ont défini un plan de gestion des déplacements (PGD), qui est activé dès que le nombre de spectateurs attendu sur les deux équipements stade + palais des sports dépasse les 8 000.

Ce plan de transport, largement diffusé auprès des spectateurs (par différents canaux : radio, PMV, sites internet, billetterie, etc.), encourage un usage maximum des modes

alternatifs à la voiture :

- pour les grenoblois, en les informant sur le réseau de transport public desservant le stade, auquel ils ont accès gratuitement sur présentation de leur billet d'entrée au match,
- pour les spectateurs extérieurs, avec une incitation forte à garer leur voiture sur les parcs relais implantés aux points d'arrivée des principales pénétrantes (et annoncés par une signalétique ad hoc en amont). Ces parcs relais sont reliés au stade par des transports collectifs, ligne de tram ou bus ou navette spécifique. L'accès au P+R et l'aller-retour en TC sont gratuits pour tous les passagers du véhicule.

● **répartition des spectateurs** : abonnés, VIP, occasionnels, visiteurs

Nombre de places visiteurs : 1 000, soit 5 % de la capacité (norme réglementaire)

● **acteurs impliqués** dans la gestion transports des événements sportifs, y compris personnels logistiques

Les partenaires du PGD sont le SMTIC (AOTU), la Métro (communauté d'agglomération), la ville de Grenoble, l'État (Dir Centre Est et DDE 38), le conseil général de l'Isère, le réseau de transport collectif urbain TAG, l'AREA (société locale d'autoroutes), la police nationale, la police municipale de Grenoble, la gendarmerie, France Bleue Isère et Autoroute Info.

● **nombre de places de stationnement intégrées à l'équipement** :  
VP, bus, cars, etc.

Le parking hôtel de ville, situé sous le stade, est fermé au public les soirs de match pour des raisons de sécurité. Ses 440 places sont réservées aux VIP.

Aucun stationnement spécifique n'est nécessaire pour les lignes TCU : toute la desserte TC est assurée par des lignes passantes (pas d'obligation de stationnement)

Une seule navette (pour le P+R Carronnerie) a son point de départ à proximité immédiate du stade

Les cars de supporters et de visiteurs disposent de trois places en bout de stade + 20 places en double file sur une rue à proximité (un arrêté municipal permet de fermer cette rue à la circulation dans un sens, si le nombre de cars à stocker est important). Au-delà de 23, les cars de supporters ne viennent pas au stade, mais se garent au P+R Carronnerie. Leurs passagers utilisent alors la navette pour rejoindre le stade.

Parcs de stationnement à 500 m : 500 places (parcs Chavant et Verdun)

De 500 à 1000 m : 1 000 places (parc Hoche, Lafayette et Vaucanson)

● **part modale TC observée**

Les TC mis en place les soirs de matchs (renfort des lignes tram, navettes spéciales vers les parcs relais) acheminent au retour une clientèle représentant de 22 à 25 % du total des spectateurs, suivant les matchs.

Lors des premiers matchs, les parts de marché constatées sont montées jusqu'à 33 %, avec un pic d'utilisation des parcs relais. Il semble que les spectateurs craignaient la congestion aux abords du stade. Depuis, rassurés, ils utilisent plus leur voiture.

- **durée de remplissage / durée d'évacuation du stade en capacité maximale**

La durée d'évacuation du stade est de l'ordre d'un quart d'heure. L'offre TC renforcée en sens sortie est en place sur une plage d'une demi-heure.

Dans le sens des entrées, les navettes fonctionnent à partir de H - 80 min.

- **les liaisons VP et TC entre les points d'entrée pour les visiteurs lointains (gare, aéroport, autoroute, etc.) et le stade**

Les aéroports de Saint Geoirs, (40 min de Grenoble) et de Lyon St Saint-Exupéry, (une heure de Grenoble) sont reliés par navette à la gare de Grenoble. La liaison gare – stade se fait par la ligne de tram A (arrêt Chavant)

## 2/ Caractéristiques des dessertes VP

### ● capacités des voies

Pas d'impact particulier du fonctionnement du stade sur les grandes infrastructures autoroutières (VRU, autoroutes). A noter qu'elles sont situées à plus de deux kilomètres du stade

Le vendredi soir, soir le plus chargé sur l'agglomération grenobloise, les éventuelles perturbations liées au stade se noient dans la congestion généralisée.

### ● durée d'occupation des voiries d'accès pour les arrivées / les départs du stade

Les mesures d'optimisation des carrefours définies dans le PGD sont mises en place une heure avant le match et se terminent une heure après sa fin

### ● évaluation des points faibles du réseau (ex : nœuds routiers problématiques)

Trois carrefours urbains principaux (et six autres carrefours secondaires en cas de besoin), à proximité immédiate du stade, font l'objet d'une surveillance systématique les soirs de match. Il s'agit de garantir la sécurité des accès notamment pour les forces de secours.

### ● mesures de régulation spéciales

La police municipale optimise manuellement la gestion des carrefours identifiés (modification des phases de feux, etc.). La police nationale assure une surveillance mobile sur toute la longueur de l'axe parallèle au stade et fait appel à la fourrière si nécessaire.

Pas de fermeture de voies, si ce n'est une rue dans un sens, pour le stockage des cars de supporters.

Fermeture au public du parking hôtel de ville

### ● information voyageurs VP

Information sur les PMV de l'AREA et de la ville de Grenoble à partir de J-3, sur Autoroute Info à partir de J-3, sur France Bleue Isère le jour même.

Panneaux fixes « Stades des Alpes, arrêtez vous au P+R, etc.» implantés aux arrivées des principales pénétrantes.



## ● **stationnement**

Pas de comptabilisation de l'offre de stationnement sur voirie à disposition des spectateurs (c'est à dire offre résiduelle, hors résidents)

Stationnement sauvage toléré. Stationnement gênant verbalisé (aucun stationnement sur les bretelles autoroutières)

### ➔ **offre de parkings mobilisables aux alentours du stade avec trajets terminaux par navettes TC**

P+R Carronnerie (330 places, entrée Est de l'agglomération sur A 41, voir ci dessous), desservi à l'aller et au retour par une navette directe spécifique.

P+ R Esplanade (200 places, entrée NO de l'agglomération sur A48) desservi à l'aller par une ligne de bus classique, au retour par une navette spécifique.

### ➔ **offre de parcs relais**

Sept parcs relais de l'agglomération sont mobilisés les soirs de match, pour une capacité d'accueil totale de 1 450 places.

Cinq de ces parcs relais sont positionnés aux arrivées de l'A 48 (P+R Esplanade), l'A 480 (P+R Vallier Catane, 490 places), l'A 41 (P+R Carronnerie,) ou le long de la rocade Sud (P+R Alpexpo, 100 places et Gières plaine de sports ,160 places).

Les deux autres parcs (Seyssins, 90 places et Seyssinet, 80 places) sont situés en bout de la ligne de tram C, dans les deux communes correspondantes. Les autres P+R de l'agglomération sont fermés en soirée.

### ➔ **usage constaté selon le type d'évènements par rapport à l'offre**

Le taux maximum d'occupation constaté s'élève à 54 %, avec un taux d'occupation des voitures stationnées de 3,1 (soit 2 374 spectateurs pour 777 voitures en P+R).

### ➔ **mesures de billettique particulières** (intégration tarifaire VP+TC ou stationnement VP+match)

L'accès aux P+R est gratuit pour les spectateurs du match . Leur billet ou leur abonnement au GF38 donne également droit, pour tous les passagers du véhicule, à un aller-retour direct au stade, en transport en commun (bus, tram ou navette). Les utilisateurs du P+R Esplanade, situé à deux kilomètres du stade, font souvent le trajet final à pied, à l'aller comme au retour.

Un seul des parcs relais (Vallier Catane) fait l'objet d'un gardiennage pendant la durée des matchs en soirée.

➔ **existence d'une tarification** ou réglementation incitative pour le covoiturage

La gratuité du P+R ne s'accompagne d'aucune mesure incitative au covoiturage. Néanmoins, le covoiturage est très fortement pratiqué les soirs de match (taux d'occupation constaté en P + R : 3,1).

● **problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires de la voirie**

Au début, problèmes de congestion à l'entrée des P+R (les usagers ne connaissaient pas encore bien le système). Le SMTC envisage d'établir des plans d'accès pédagogiques et simplifiés pour les visiteurs extérieurs, différenciés par secteurs géographiques : en fonction de leur point d'entrée dans l'agglomération, indication du P+R préconisé et des lignes et arrêts de TC à utiliser.

### 3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux

#### ● Transports collectifs

Avant match, le réseau SEMITAG n'est pas modifié. Il est complété par des navettes en provenance des parcs relais.

La desserte du stade avant match est constituée de deux lignes de tram et de cinq lignes de bus. Toutes ces lignes desservent le stade au passage, aucune n'est en terminus au stade. Elles peuvent donc être utilisées par les spectateurs sur leurs deux branches, en arrivée comme en départ du stade :

- ligne tram A, arrêt Chavant, à 500 m du stade, fréquence 11 minutes, capacité maximale par rame Citadis 373 passagers, soit 1 900 places par heure et par sens ;
- ligne tram C, arrêt Hôtel de ville, devant le stade, fréquence 10 minutes, capacité maximale par rame Citadis 373 passagers, soit 2 200 places par heure et par sens ;
- ligne bus 3, arrêt Chavant, un bus toutes les cinq à 10 min ;
- lignes 21, 33 et 41 arrêt Bir Hakeim, à 300 m du stade (un bus toutes les 10-15 min environ) ;
- ligne 6020, arrêt Grenoble hôtel de ville (un bus toutes les 15 min environ).

Ce dispositif dessert directement sept parcs relais, dont cinq situés aux entrées des pénétrantes sur l'agglomération.

En fin de match, la desserte normale du stade en soirée en fin de semaine (lignes de tram A et C, lignes de nuit Noctibus N1, N3 et N4) est renforcée. Elle est complétée par deux navettes vers les P+R de la Carronnerie et Esplanade.

Les lignes Noctibus ne fonctionnent pas le dimanche, mais les matchs ont alors lieu en fin d'après midi, aux horaires de fonctionnement normal du réseau.

Le service à la demande spécifique pour les PMR, qui fonctionne sur réservation, est également renforcé.

#### ➔ contraintes d'exploitation des TC

Le stade fonctionne en soirée ou en week-end. Il y a donc peu de conflits avec les autres demandes de déplacements.

#### ➔ accès aux stations (localisation, signalétique, etc.)

La signalétique des stations et l'éclairage aux abords du stade ont été renforcés.

➔ **Mesures d'exploitation spécifiques les soirs de match**

Après match, la station hôtel de ville du tram C, située au pied du stade, est fermée de 22 h à 23 h 15 pour des raisons de sécurité (les passagers du tram en sont informés à l'aller par des annonces vocales dans les rames). Une signalétique spécifique oriente les passagers vers les autres arrêts à leur disposition.

Pas de filtrage en stations.

➔ **existence d'une billettique intégrée (TC + match)**

Le billet d'entrée au match (ou l'abonnement au GF38) vaut titre de transport. Il s'agit d'une mesure forte de la PGD pour inciter à l'usage des TC. Elle nécessite la mobilisation de moyens supplémentaires, à la charge du SMTTC. Mais il faut signaler qu'il n'y a pas de contribution financière du GF38 à ce dispositif (principe qu'il aurait fallu inscrire dans le contrat de concession du stade au club).

➔ **existence d'une tarification spéciale (TC + match)**

L'usage des TC est donc gratuit pour les spectateurs.

➔ **information spectateurs sur les mesures TC spécifiques mises en place**

Diffusion du plan de transport « Tranquil'o stade », sous forme de dépliant grand public, dans le journal de la Métro et dans les points de billetterie.

Descriptif de l'offre TC en place sur le site internet du SMTTC, de la SEMITAG ainsi que sur le site officiel du club GF 38.

Rappel des possibilités sur France Bleue Isère, la veille et le jour du match.

● **Modes doux**

➔ **estimation de la population résidant dans un rayon de deux kilomètres du stade, pourcentage correspondant de la population de l'agglomération**

120 000 habitants, 30 % de la population de l'agglomération résident à moins de deux kilomètres du stade

A signaler : la marche est très fortement utilisée les soirs de match, sur des distances inhabituellement longues, de l'ordre de deux kilomètres. Les automobilistes ne cherchent pas forcément à se garer au plus près.

➔ **parkings vélos**

150 places vélo dans le parking souterrain hôtel de ville

216 places en surface (stationnement urbain classique en arceaux) sur une dizaine de poches réparties sur le pourtour du stade.

Cette offre vélo est actuellement insuffisante.

➔ **cheminements piétons**

Le stade est implanté en lisière d'un parc urbain avec des cheminements aménagés. L'éclairage a été renforcé aux abords du stade.

● **problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires des transports collectifs**

Un responsable de la TAG est au PC du stade pendant les matchs. Il lance les renforts de tram dès la fin du match, de façon à ce que la première rame de tramway, stockée à proximité arrive au pied du stade dès la sortie des premiers spectateurs.

● **PMR**

L'accessibilité est garantie aux personnes à mobilité réduite avec 100 emplacements réservés dans le stade et des bornes électriques, afin qu'elles puissent recharger les batteries de leur fauteuil. Quatre ascenseurs facilitent également leurs déplacements dans l'enceinte du bâtiment.

Pour se rendre au stade, les PMR ont la possibilité d'utiliser le tram (100 % accessible aux personnes à mobilité réduite) ou de faire appel aux services à la demande.

## 4/ Dispositifs particuliers d'évacuation

- **Personnes ressources en matière de sécurité civile**

PC installé dans le stade

- **description des contraintes en matière de sécurité civile**

Pose de barrières le long des voies pour maintenir les passages « pompier »

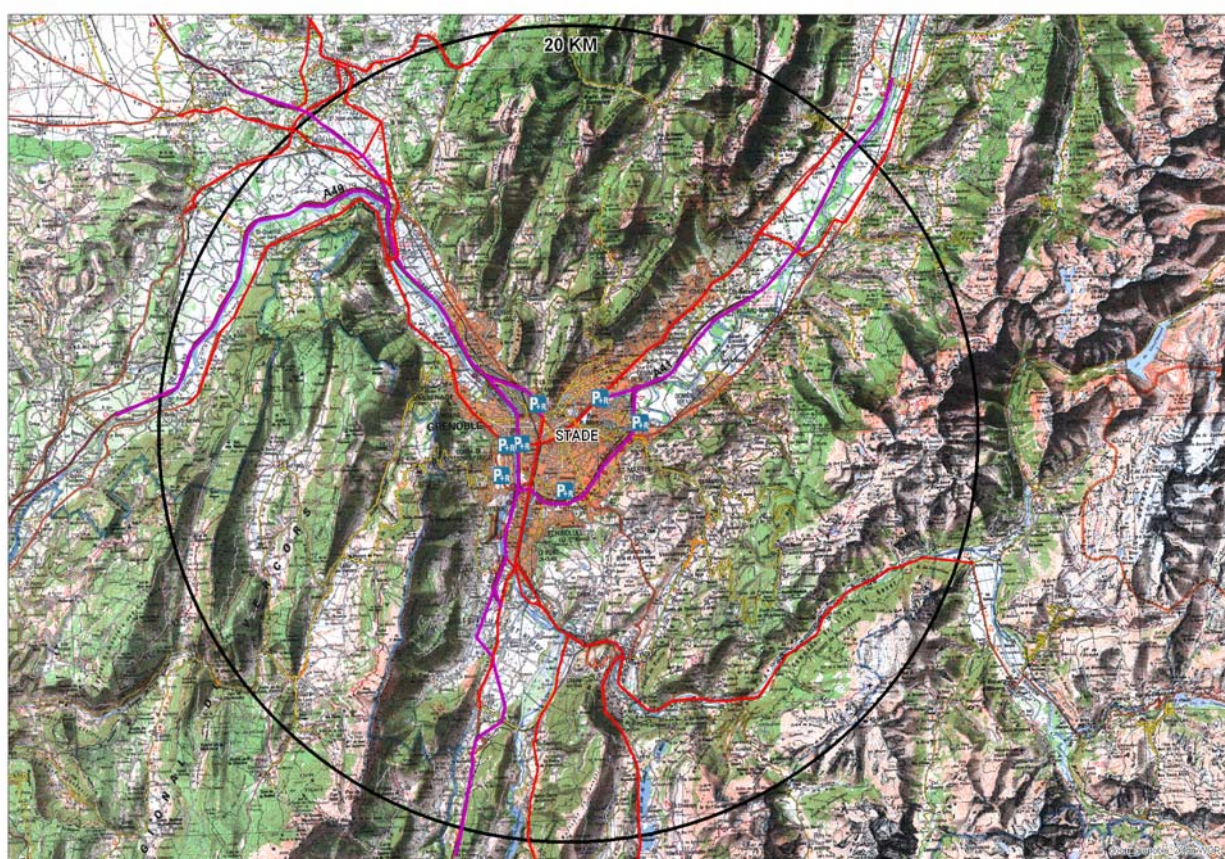
Les matchs ayant lieu de nuit ou en week-end, les conflits avec la vie quotidienne sont limités

- **mesures particulières**

Plan de sécurité obligatoire, comme pour tout établissement recevant du public

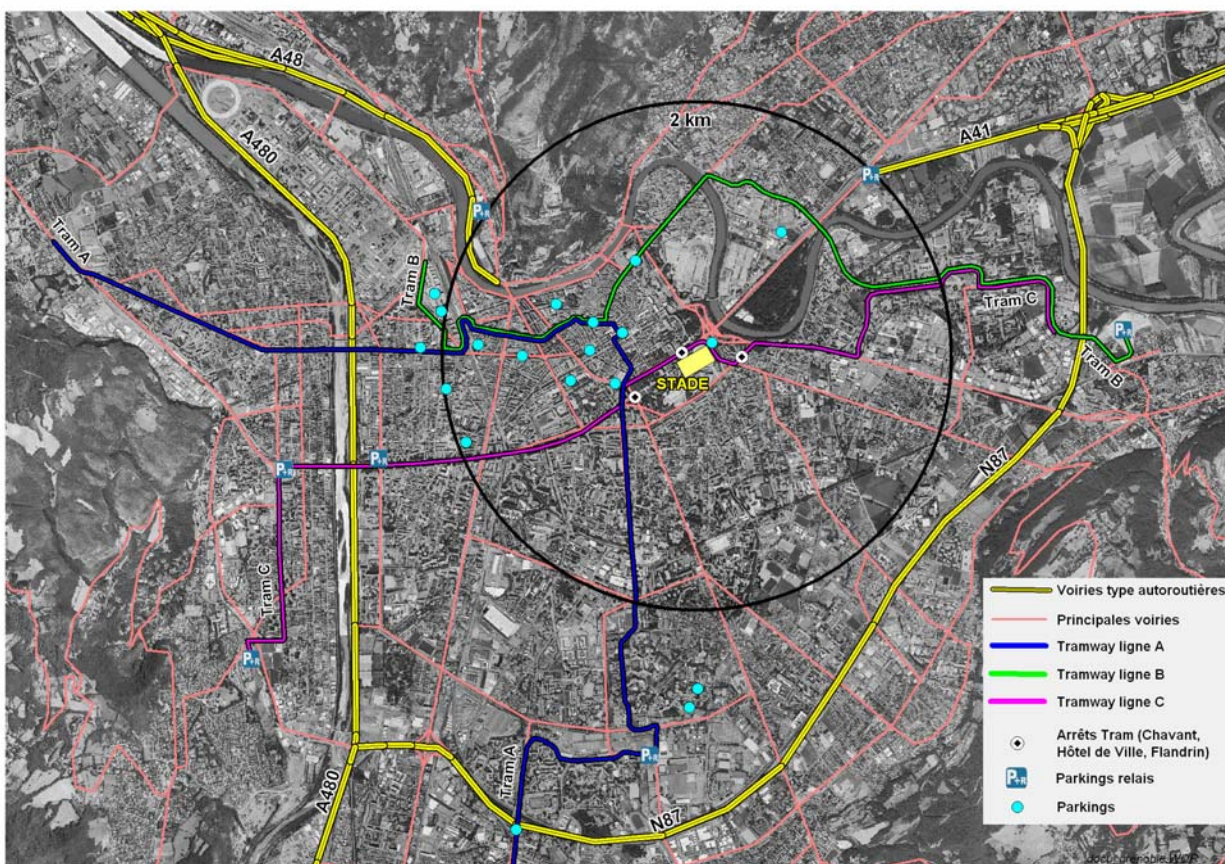
## Annexes

### 1. Carte de situation du stade, et principales infrastructures de desserte (20 km autour du stade)



*Extrait SCAN 100 Copyright IGN 2002*

## 2 . Carte de situation du stade, et principales infrastructures de desserte (à l'échelle de la ville de Grenoble)



Extrait orthophotos Copyright IGN 2003



# **DESSERTTE DES GRANDS STADES – MONOGRAPHIE Stade de France**

**Ville :** Saint-Denis (Communauté d'agglomération Plaine Commune, Seine-Saint Denis)

**Nom du stade :** Stade de France

**Nombre de places :** 80 000

**Cete :** Nord-Picardie

**Date de l'entretien :** 22 octobre 2009.

Entretien réalisé auprès de :

- Monsieur Xavier Parenteau, responsable développement durable et performances (consortium Stade de France)
- Monsieur Damien Chemia, responsable hygiène et sécurité, conditions de travail (consortium Stade de France)
- Madame Delphine de Labarrière, responsable transport durable (consortium Stade de France)
- Monsieur Didier Pinteaux, responsable adjoint sécurité incendie (consortium Stade de France)

## Sommaire

1/ Caractéristiques générales.....	2
2/ Caractéristiques des dessertes VP.....	9
3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux.....	15
4/ Dispositifs particuliers d'évacuation.....	20
5/ Autres éléments à prendre en considération en vue d'une accessibilité optimisée des stades.....	21
6/ Synthèse.....	22

## 1/ Caractéristiques générales

Le 2 juillet 1992 la Fédération internationale de football (FIFA) choisit la France pour organiser la XVIème Coupe du monde de football, en 1998. En contrepartie, la France s'engage à construire un stade d'une capacité de 80 000 places, assises et couvertes. Il y a plus de 70 ans que l'État n'avait pas construit de stade (Colombes pour les Jeux de 1924), laissant les villes opérer seules dans le domaine.

Le coût total de réalisation du Stade de France est de 364 millions € HT dont 290 millions € HT de travaux répartis en :

- 122 millions € de gros œuvre ;
- 45 millions € de toiture ;
- 122 millions € de corps d'états secondaires (équipements, éclairage, ventilation, sonorisation, habillage, sièges, pelouse, etc.).

Pour faire face à l'ampleur et aux coûts des travaux, l'État choisit de s'appuyer sur un concessionnaire : le consortium Stade de France (CSDF). Ce groupement d'entreprises (Bouygues et Vinci) prend à sa charge la construction et l'exploitation du stade. En échange, l'État lui accorde une concession de 30 ans et une participation financière à son investissement.

### ● Population de l'agglomération (recensement de 2006)

La communauté d'agglomération Plaine Commune représente<sup>1</sup> :

- 341 314 habitants sur 42,7 km<sup>2</sup> de territoire,
- 115 000 salariés dans 13 000 entreprises,
- 40 000 étudiants et deux universités.

L'agglomération Plaine Commune rassemble huit villes : Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains et Villetaneuse.

Le Stade de France est par ailleurs situé dans le département de Seine-Saint-Denis, qui compte, en 2006, 1 491 972 habitants et dans la région Île-de-France qui compte 11 532 409 habitants.

### ● Lieu d'implantation du stade : carte(s) de localisation, type de tissu urbain ou densité urbaine (centre-ville, périphérie, zone commerciale, etc.)

La construction du Stade de France poursuivait également l'objectif de faire connaître et développer la zone de la Plaine Saint-Denis, ancienne friche industrielle en cours de rénovation au milieu des années 90. Depuis 1998, année d'inauguration du Stade de France, des quartiers résidentiels et « de bureaux » ont été créés en Plaine Saint-Denis. Plusieurs grands commerces se sont implantés à proximité immédiate du stade. La zone est par ailleurs fortement enclavée entre trois grandes infrastructures : les autoroutes A1 et A86 et le canal Saint-Denis.

<sup>1</sup> Source : site [www.plainecommune.fr](http://www.plainecommune.fr), recensement INSEE 2006.

- Proximité du stade avec un autre grand équipement ou d'autres centres de manifestations nécessitant également des infrastructures et du stationnement. Quel risque de conflit d'usage avec le stade ?

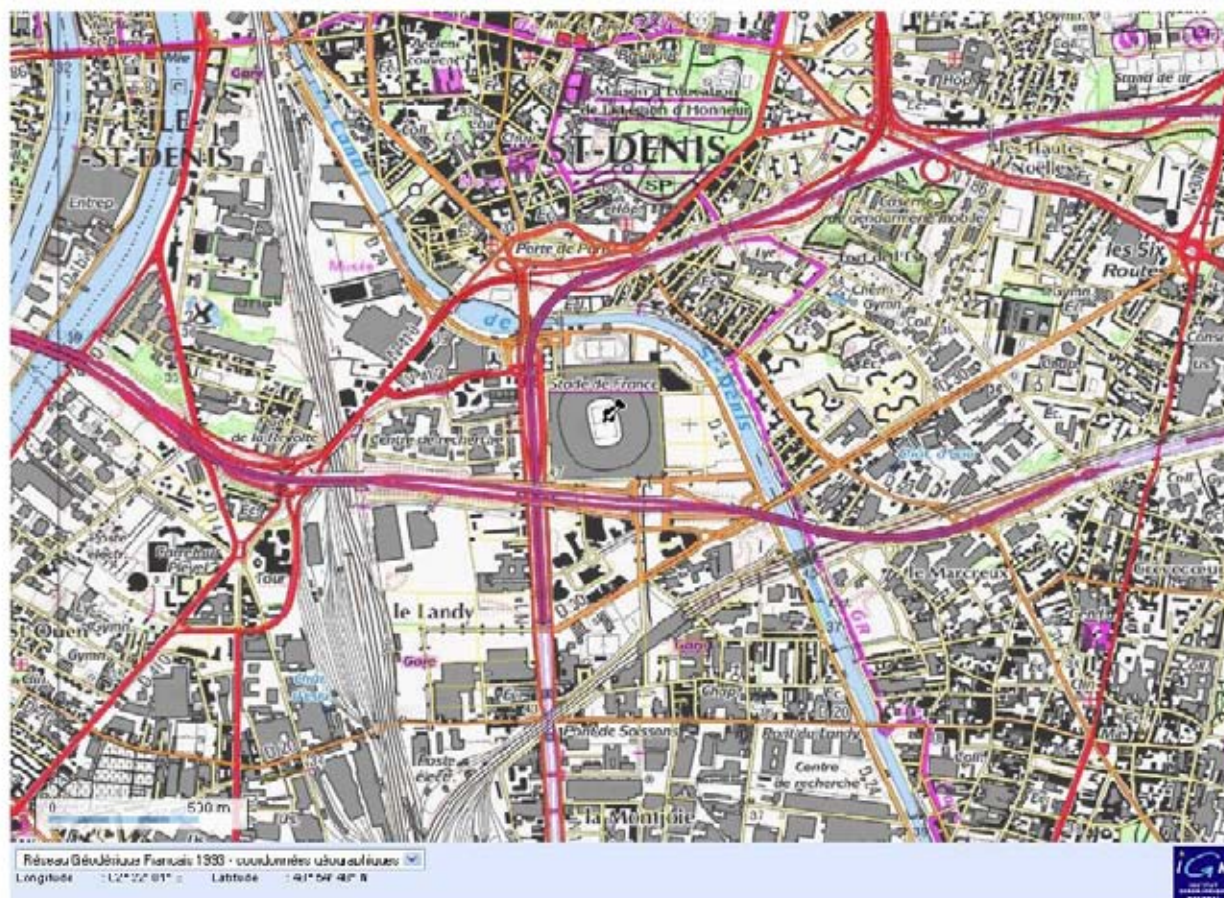
Ancienne friche industrielle, la Plaine Saint-Denis accueille aujourd'hui des quartiers résidentiels et de nombreux acteurs du secteur tertiaire.

Le Stade de France est à proximité immédiate de plusieurs grands commerces générateurs de flux (tels que Décathlon, Leroy Merlin, Truffaut, etc.). La plupart de ces commerces se sont implantés au plus proche du stade après 1998 pour bénéficier de l'impact positif de ce dernier sur leur activité.

Hors événement au Stade de France, le consortium et une partie des grands commerces alentour s'appuient sur une gestion commune de certains axes du réseau viaire desservant le site. À titre d'illustration, le Stade de France et Leroy Merlin « partagent » une voie pour leurs livraisons : la gestion des flux de livraisons sur cet axe est le fruit d'un travail commun entre le consortium et Leroy Merlin.

Les jours d'événements, les services de la préfecture mettent en place un périmètre protégé incluant le stade mais également un grand nombre de commerces du secteur. Ce périmètre est fermé à la circulation très tôt dans la journée (souvent en début d'après-midi, parfois dès le matin) sauf pour les riverains et les personnes munies d'un badge d'accès (personnel du CSDF notamment). Les clients ne peuvent donc plus accéder en voiture aux commerces situés à proximité du stade, mais peuvent y accéder notamment par le canal.





source : géoportail IGN

### ● Descriptif de l'équipement :

#### ➔ état : existant, en projet (études, travaux, etc.)

Le permis de construire est signé le 30 avril 1995.

Le Stade de France a été inauguré le 28 janvier 1998 lors du match de football France-Espagne.

#### ➔ vocation : unique (sport) ou multiple (loisirs, commerces, spectacles, etc.)

Le Stade de France est un stade multifonctionnel.

Sa capacité évolue entre 70 000 places (athlétisme) et un peu plus de 80 000 places (football, rugby, concerts et spectacles). Parmi ces places, 10 000 sont des places VIP dont 3 800 en abonnement VIP.

Le Stade de France est le plus grand stade modulable du monde. Il s'articule autour de trois tribunes. La tribune basse est une tribune mobile de 25 000 places. On y accède par le niveau 1. Elle peut reculer de 15 mètres pour laisser apparaître la totalité de la piste d'athlétisme et les sautoirs. Elle conserve alors 20 000 places. Le déplacement dure 80 heures, mobilise 40 personnes 20 h/24 h, et s'effectue par dix éléments distincts de 700 tonnes chacun.

#### ➔ fréquence et périodes d'utilisation en fonction des activités : type de jours (semaine ou week-end) et périodes horaires

Le Stade de France est ouvert sept jours sur sept. En semaine, il accueille des visites touristiques, des séminaires et congrès.

Trente événements sportifs ou culturels de grande ampleur sont organisés tous les ans par le consortium Stade de France ou sa filiale de production de spectacles.

Ces grands événements sont quasi-exclusivement des événements ponctuels mobilisant l'infrastructure pour une journée uniquement. Ils se déroulent aussi bien en semaine que le week-end.

➔ **nombre de jours d'utilisation par an en fonction des différentes vocations**

Le tableau suivant reprend l'ensemble des événements par catégorie organisés au Stade de France depuis son ouverture en janvier 1998 :

Année	Spectacles	Concerts	Spectacles Sport	Football	Rugby	Athlétisme	TOTAL
1998	1	4	1	13	4	1	24
1999	1	2	1	8	4	1	17
2000	1	1	2	9	6	1	20
2001	2	1	1	6	4	1	15
2002	4	1	0	8	6	1	20
2003	2	2	0	12	5	2	23
2004	3	1	1	7	6	1	19
2005	3	2	0	9	5	1	20
2006	6	1	1	7	4	1	20
2007	0	4	0	6	13	1	24
2008	5	3	0	9	9	1	27
Total	28	22	7	94	66	12	229
Moy. / an	2,5	2,0	0,6	8,5	6,0	1,1	20,8

*source : consortium Stade de France*

Le stade accueille en moyenne 21 événements par an dont 75 % sont des événements sportifs (matches de football, rugby ou meetings d'athlétisme) et 25 % des spectacles ou concerts.

➔ **POUR LA SUITE DU QUESTIONNAIRE, ON S'INTÉRESSE AU PLAN DE TRANSPORTS LIÉ AUX MATCHS DE FOOTBALL.**

● **répartition des spectateurs : abonnés, VIP, occasionnels, visiteurs.**

Compte tenu du caractère irrégulier des évènements, il n'y a pas d'abonnés au stade de France. Les places VIP sont au nombre de 10 000.

● **acteurs impliqués dans la gestion transports des évènements sportifs, y compris personnels logistiques**

- ➔ STIF : autorité organisatrice des transports en commun d'Ile-de-France. Le STIF donne à la SNCF des crédits forfaitaires par évènements pour l'exploitation des lignes RER,
- ➔ SNCF (RER B et D) et RATP (pour la ligne 13 du métro) : opérateurs de transports en commun,
- ➔ la préfecture de Seine Saint-Denis pour la coordination générale,
- ➔ les forces de l'ordre pour tout le dispositif de circulation et de sécurité les jours d'évènements,
- ➔ la FFF ou le club de foot organisateur pour tout ce qui concerne l'acheminement des supporters/spectateurs par autocars et les éventuelles locations de trains,
- ➔ le consortium Stade de France (CSDF) pour la coordination générale et pour les quatre parkings,
- ➔ « Hôtesse et grooms de Paris » : prestataires du CSDF pour l'accueil et la logistique des parkings (60 personnes environ).

● **nombre de places de stationnement intégrées à l'équipement : VP, bus, cars, etc.**

- En sous-sol : 4 400 places commercialisées (parkings P0 à P3), 158 places pour l'organisateur (P0),
- En surface :
  - P4 sud : 320 VL ou 50 cars,
  - P4 nord : 100 places réservées aux personnes à mobilité réduite,
  - P4 motos : géré par la mairie.

● **si possible, part modale TC observée avec une précision sur le mode de calcul**

Part modale des TC (RER+métro) : entre 40 et 60 %.

Sur des évènements spécifiques tels que des matchs de Coupe du monde, la part modale TC peut atteindre 90 %. Pour ce type de grands évènements, les spectateurs viennent en effet de toute la France et de l'étranger. La grande majorité d'entre eux se rend en région parisienne en train ou en avion et non en voiture. Puis, ils rejoignent le Stade de France en transports en commun.

Cette estimation de la part modale TC est issue du mode de calcul empirique de la SNCF basé sur le nombre de train mis en circulation et leur densité de remplissage. Des enquêtes BVA de satisfaction auprès des spectateurs donnent une estimation concordante de ces taux.

- **si possible, lien entre l'origine potentielle des spectateurs et les réseaux (points d'entrée sur la zone concernée) : « zone de chalandise du stade », établie à partir de la localisation des abonnés.**
- **durée de remplissage / durée d'évacuation du stade en capacité maximale**

**L'évacuation** des 80 000 spectateurs sur le parvis s'effectue en moins de 15 minutes (« record » 6 minutes 30). Cette évacuation « jusqu'aux grilles » du stade est réalisée par le personnel du Stade de France.

L'évacuation totale (jusqu'au métro ou RER + évacuation des parkings) se fait en une heure environ. La sécurisation des flux de spectateurs depuis les grilles du stade jusqu'aux stations de transports en commun les plus proches est à la charge des forces de l'ordre.

Des micro-événements (tels que des feux d'artifice) sont mis en place après l'événement principal pour diluer les flux de sortie. Ces micro-événements doivent être de courte durée afin que les spectateurs repartant en transports en commun ne ratent pas le dernier départ du métro ou du RER et leurs correspondances par exemple en gare du Nord.

**Durée de remplissage du stade** : le stade est ouvert deux heures avant le début de l'événement mais la grande majorité des spectateurs arrive dans la tranche horaire de 45 minutes avant le début du match.

- **prévoir si possible deux cartes synthétiques (une à l'échelle de la ville, l'autre à l'échelle de la zone de chalandise) avec :**
  - ➔ **les points d'entrée routiers ;**
  - ➔ **les arrêts TC (y compris cars), en identifiant les arrêts non utilisés lors des grands événements sportifs ;**
  - ➔ **les principaux points de stationnement VP ;**
  - ➔ **les liaisons VP et TC entre les points d'entrée pour les visiteurs lointains (gare, aéroport, autoroute, etc.) et le stade.**

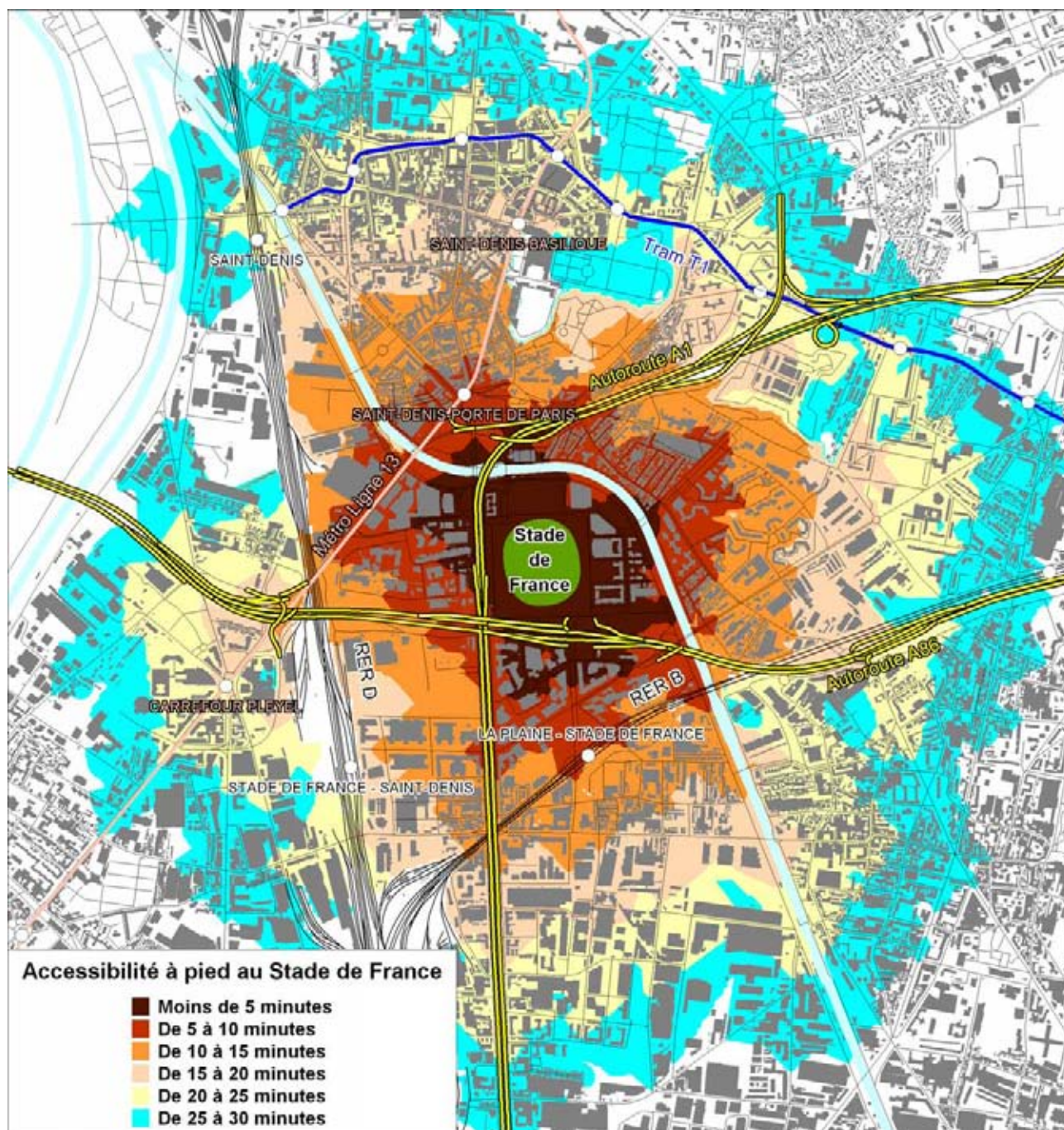
Le Stade de France est situé au carrefour des autoroutes A1 et A86. Toutefois, le stade ayant été construit avec un nombre de places de stationnement très réduit, il est conseillé de s'y rendre en transports en commun :

- RER B par la station La Plaine-Stade de France,
- RER D, par la station de Stade de France-Saint Denis,
- Métro Ligne 13, par la station Saint Denis-Porte de Paris,
- Tramway n°1 (station St Denis Basilique),
- Bus 253, 239 par la station Delaunay-Rimet- arrêt non desservi les jours d'évènement,
- **Bus RATP 139 153 173 239 253** station La Plaine-Stade de France,
- **Bus RATP 153 154 168 170 239 253 254 255 256 268**, Bus **CIF 11 N44 N143** station Saint Denis-Porte de Paris.

La carte présentée sur la page suivante synthétise les différents modes d'accès au stade :

- les transports collectifs (représentation des lignes et arrêts de métro et RER),
- la voiture (deux autoroutes A1 et A86 avec leurs échangeurs),
- la marche (zones d'accessibilité isochrones à pied) donnant aussi les temps d'accès à pied depuis les différents arrêts de métro.





source : Cete Nord-Picardie d'après IGN (BD-topo) et DDE93 (ligne et arrêts TC)

## 2/ Caractéristiques des dessertes VP

### ● type de connexions routières : carte de localisation, descriptif

*Cf carte page précédente pour la localisation des accès routiers*

Le Stade de France est implanté à proximité immédiate de l'intersection de deux autoroutes :

- l'A1 (« autoroute du nord »), qui relie le bassin parisien à la Picardie et au Nord-Pas de Calais,
- l'A86, qui tient lieu de boulevard périphérique de proche banlieue parisienne.

Le secteur de la Plaine Saint-Denis est une ancienne friche industrielle accueillant aujourd'hui des quartiers résidentiels et des activités tertiaires. Il est caractérisé par un tissu urbain dense.



*source : Cete Nord-Picardie d'après IGN (BD-topo) et DDE93 (ligne et arrêts TC)*

## ● capacités

- ➔ des voies et caractéristiques des points d'échanges concernés par la desserte du stade
- ➔ si possible, état des niveaux de trafic sur le réseau routier de proximité (en fin d'après midi, jour de semaine et samedi)
- ➔ contraintes d'exploitation du réseau routier ayant un impact sur les activités de l'équipement (ex. : interdiction de manifestations certains jours/heures/périodes)

## ● durée d'occupation des voiries d'accès pour les arrivées / les départs du stade

## ● évaluation des points faibles du réseau (ex : nœuds routiers problématiques)

Les jours d'événements, les points de congestion sont principalement localisés aux sorties d'autoroutes. Le réseau secondaire n'est pas saturé.

## ● mesures de régulation spéciales : onde verte, signalétique, fermeture/ouverture de voies, utilisation d'itinéraires de substitution...

Les services de la préfecture mettent en place les jours d'événements une régulation « manuelle » des carrefours situés notamment aux sorties et entrées des échangeurs autoroutiers ainsi qu'aux carrefours majeurs du réseau local, ceci afin de fluidifier la circulation et de minimiser l'impact notamment sur le réseau autoroutier.

## ● information voyageurs VP

Des informations et recommandations sont diffusées par le biais des panneaux d'information dynamique du réseau routier et autoroutier dès la veille des matchs (par exemple : « évitez le secteur Stade de France tel jour ») afin d'éviter les engorgements.

## ● stationnement :

- ➔ offre de stationnement diffus avec trajets terminaux à pied : nombre (si possible), localisation et tarification des places légales :

à moins de 500 m, y compris dans l'infrastructure

entre 500 et 1 000 m,

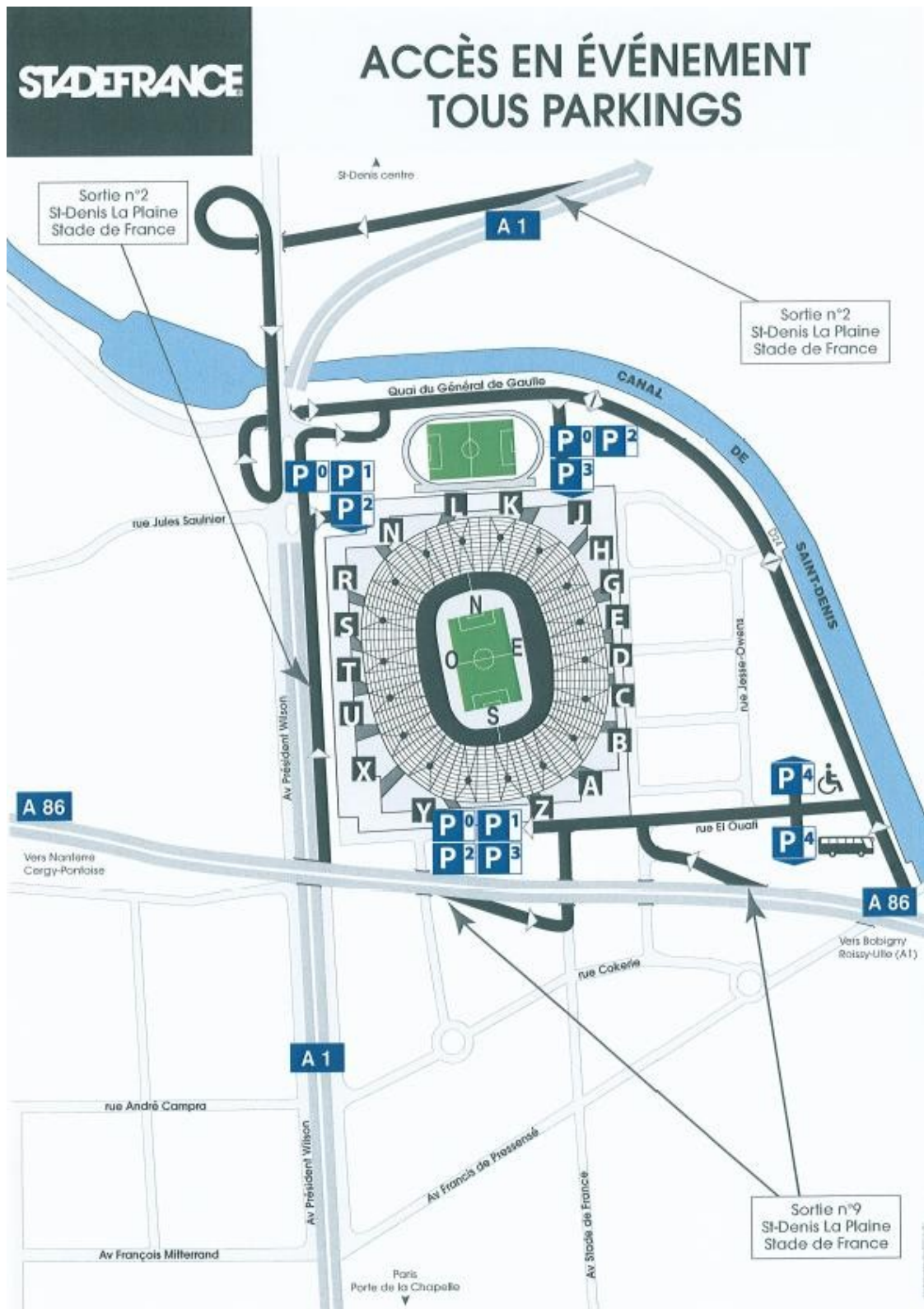
entre 1 000 et 2 000 m

possibilités de stationnement illicite à moins de deux kilomètres (éventuellement volume approximatif).

Les parkings sous concession du consortium Stade de France (CSDF) peuvent accueillir plus de 4 000 voitures et 50 cars :

- ➔ En sous-sol : 4 400 places commercialisées (parkings P0 à P3 sur le site de la concession), 158 places pour l'organisateur (P0),
- ➔ En surface (parking P4 hors du site de la concession) :

- ➔ P4 sud : 320 VL ou 50 cars,
- ➔ P4 nord : 100 places réservées aux personnes à mobilité réduite,
- ➔ P4 motos : géré par la mairie.



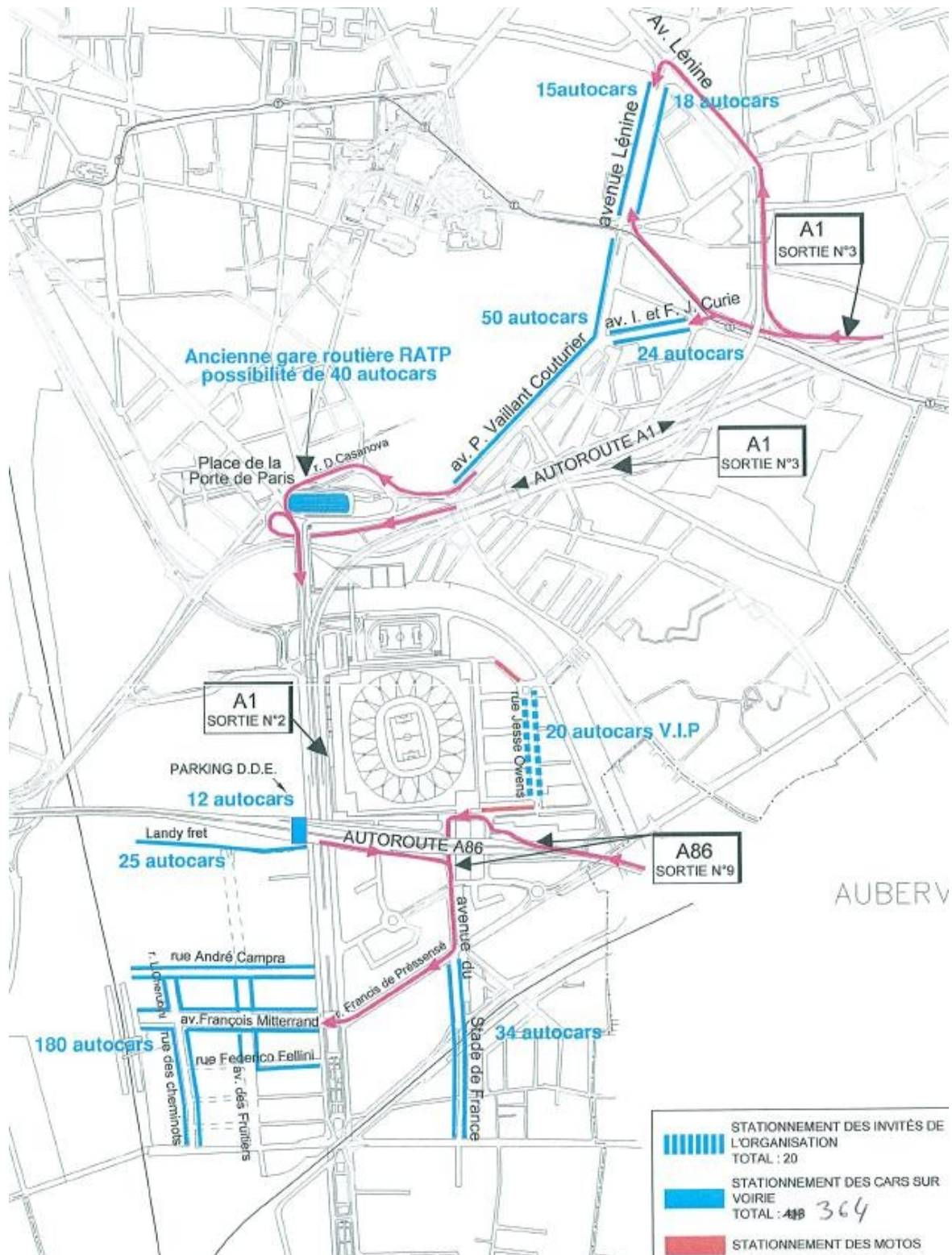
source : consortium Stade de France

La principale difficulté résulte du nombre insuffisant de places de stationnement pour les cars : le P4 sud ne peut accueillir que 50 cars. Ainsi, les jours d'événements, les cars supplémentaires stationnent principalement sur la voirie. Quelques parkings aux alentours du stade (parking de la DDE, parking d'une ancienne gare routière RATP, etc.) permettent de réduire cet impact sur la voirie.

Ce stationnement des cars hors de l'enceinte du stade génère différents types de problèmes :

- des nuisances pour les riverains (bruit de moteurs des cars stationnant sur la voirie, incivilités et bruits des spectateurs « déposés » par ces cars et se rendant vers le stade, etc.),
- la nécessité pour les forces de l'ordre de mettre en place des mesures d'encadrement supplémentaires pour acheminer les spectateurs déposés par ces cars.

La carte qui suit donne un aperçu du stationnement des cars sur la voirie un jour de grand match (finale de la coupe de la ligue Nancy-Nice le 22 avril 2006). Pour ce match, 364 cars étaient stationnés sur la voirie aux alentours du stade.



source : consortium Stade de France

- ➔ **offre de parkings mobilisables aux alentours du stade avec trajets terminaux par navettes TC : localisation, capacité, signalétique, lien modal mobilisé les soirs de match : type de TC, fréquence, tarification**
- ➔ **offre de parcs relais (utilisables, c'est à dire sur réseau TC connecté au stade) où une offre de TC préexiste : localisation, capacité, signalétique, lien modal (type de TC), fréquence, tarification**
- ➔ **usage constaté selon le type d'événements par rapport à l'offre**

Les parkings de la concession (P0 à P4) sont pleins pour 80 % des événements. Pour les 20 % d'événements restants, les facteurs pouvant expliquer que ces parkings ne sont pas pleins sont les suivants :

- les tarifs élevés des parkings de la concession (15 euros la place), mis en place pour inciter les spectateurs à utiliser les transports en commun,
- la possibilité de trouver des emplacements gratuits en-dehors du périmètre protégé défini par les services de police et un contrôle du stationnement illicite insuffisamment dissuasif.

- ➔ **mesures de billettique particulières (intégration tarifaire VP+TC ou stationnement VP+match)**

La réservation de la place de parking se fait lors de l'achat du billet pour assister à l'événement. Le spectateur sait donc très amont dans quel parking il devra se rendre et peut donc préparer son trajet notamment en se rendant sur le site internet du Stade de France : sur ce site web, des cartes indiquent clairement les itinéraires à emprunter pour se rendre aux différents parkings de la concession.

- ➔ **évaluation de l'impact des événements sur le stationnement et mesures prises pour gérer cet impact (ex. : mesures particulières contre le stationnement illicite)**

Les jours d'événements, le stationnement illicite aux alentours du périmètre protégé est contrôlé par les forces de l'ordre : 150 véhicules sont enlevés en moyenne par événement, et des procès verbaux de 150 € peuvent être apposés sur les véhicules.

Le CSDF adopte une position sensiblement différente de celle des forces de l'ordre car plus orientée vers la satisfaction du spectateur ayant payé sa place pour assister à un événement. C'est pourquoi le CSDF suggère aux forces de l'ordre de ne pas avoir recours systématiquement à la fourrière pour les véhicules en stationnement illicite.

- ➔ **existence d'une tarification ou réglementation incitative pour le covoiturage**

Le CSDF souhaite proposer à court terme une tarification incitative au covoiturage. Actuellement, un onglet du site internet du Stade de France permet d'accéder à un moteur de recherche mettant en liaison les personnes désirant faire du covoiturage.

Le principal obstacle à la mise en place d'une tarification spécifique au covoiturage réside dans le fait que les spectateurs réservent généralement plusieurs mois à l'avance leur billet pour l'événement et donc leur place de parking (puisque ces deux réservations sont couplées : voir SUPRA). Or, au moment de la réservation, ils ne savent pas toujours s'ils viendront seuls ou accompagnés.

Le CSDF estime qu'il y a en moyenne 2,5 personnes par voiture<sup>2</sup> pour les événements organisés au

<sup>2</sup> Résultat issu d'un comptage à l'entrée des parkings de la concession (P1 à P3) mis en place par le CSDF lors de deux événements organisés au Stade de France.

Stade de France.

● **problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires de la voirie**

Les jours d'événements, les principales difficultés sur la voirie résultent du stationnement illicite. Les événements du Stade de France génèrent environ 10 000 voitures supplémentaires sur le réseau viaire local. Or, les parkings de la concession offrent uniquement 4 000 places de stationnement : par conséquent, de nombreux spectateurs se garent sur des places de stationnement en-dehors du périmètre protégé mis en place par la police ou ont recours au stationnement illicite.



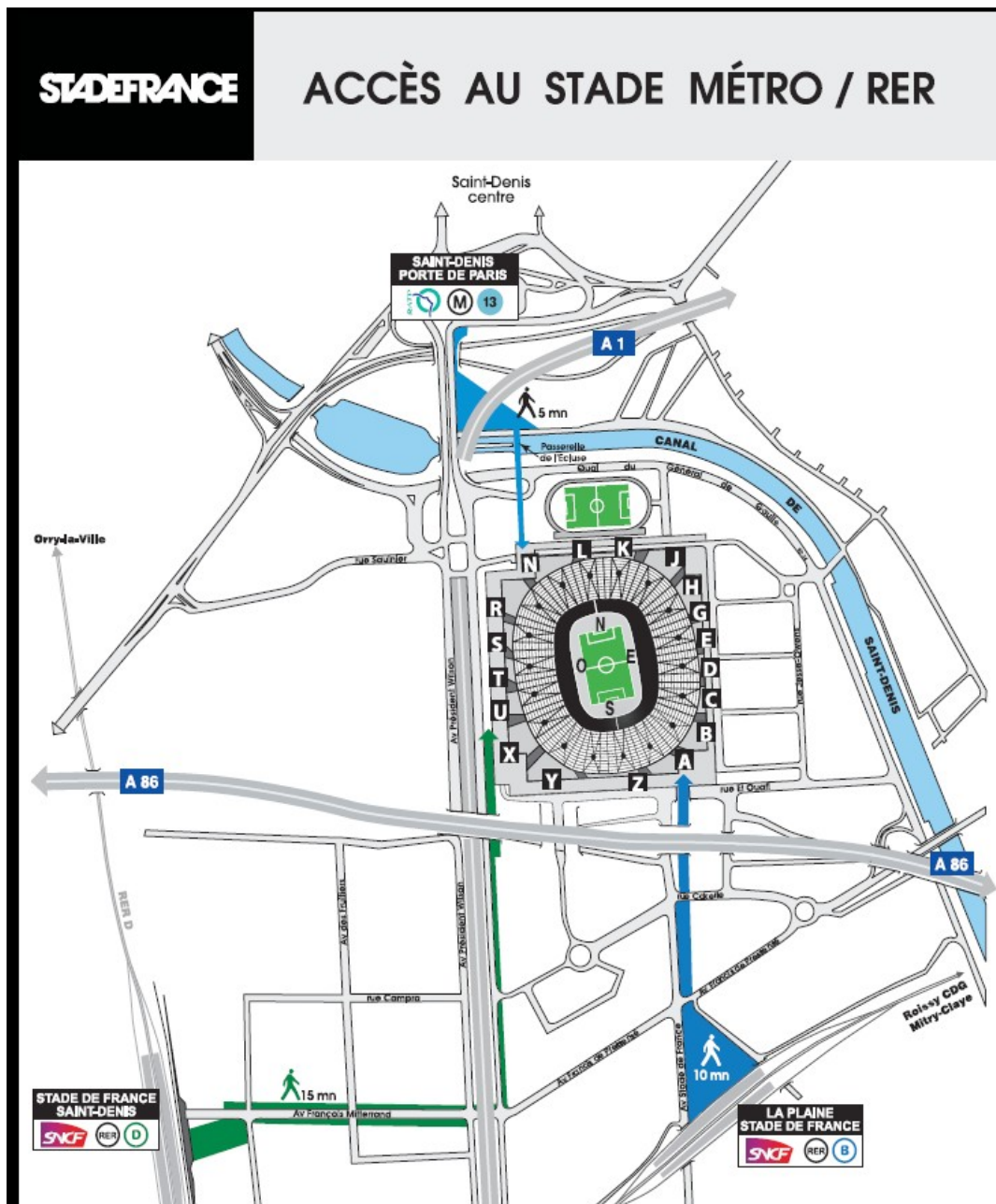
### 3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux

#### ● Transports collectifs :

Le Stade de France bénéficie d'une excellente desserte par les transports en commun avec trois stations de RER ou de métro à proximité immédiate du stade.

-les stations de RER « Stade de France-Saint -Denis » (RER D) et « La Plaine-Stade de France » (RER B) sont respectivement à 15 et 10 minutes à pied de l'enceinte,

-les spectateurs descendant à la station de métro « Saint Denis-Porte de Paris » (ligne 13) sont à cinq minutes à pied des entrées nord du stade.



source : consortium Stade de France

Les deux stations de RER sont situées en zone 2 du périmètre de desserte des métros et RER en Île-de-France.

Les usagers possédant un abonnement (carte orange ou passe navigo - zone 1 à 6 ou 2 à 6) peuvent donc utiliser ce dernier pour se rendre au Stade de France, l'abonnement portant sur au moins deux zones. Les autres usagers devront s'acquitter d'un billet Île-de-France pour accéder aux deux stations RER ou d'un ticket t+ pour la station de métro « Saint Denis-Porte de Paris » de la ligne 13.

**➔ pour chaque type de TCSP (métro, tram-train, tramway, BHNS), TC, navettes fonctionnant les soirs de match**

**carte de localisation et descriptif (nombre des arrêts et distance au stade)**

**accès aux arrêts : signalétique et information voyageurs**

**mesures d'exploitation particulières : cadencement, sites propres permanents ou spécifiques aux soirs de matchs, priorité aux feux, etc.**

Les jours d'événements, des rames supplémentaires sont mises en place sur les lignes de métro et de RER desservant le stade.

L'horaire des derniers départs est parfois retardée pour les concerts. Cette mesure permet de tenir compte du caractère aléatoire que revêt le déroulement de ce type d'événements (retard des artistes, rappels en fin de concert, etc.).

## capacités en fonctionnement normal et lors des événements

## FLUX VOYAGEURS TRANSPORTES AU COURS DES MANIFESTATIONS AU STADE DE FRANCE

2008					Flux Retour						grd total	% sur nbre de spectateurs
					RER B+D	RER B		RER D		RATP		
Manifestation	Date	Jour	Heure	Occupation stade	Transporté vers Paris	Transporté vers Paris	Transporté vers le nord	Transporté vers Paris	Transporté vers le nord	Transporté		
France 98	12/07/2008	Samedi	21h00	78 653	27 500	19 000	2 000	8 500	500	6 000	36 000	46%
Meeting d'athlétisme	18/07/2008	Vendredi	19h30	47 415	12 000	9 000	500	3 000	500	5 600	18 600	39%
Concert André RIEU	29/08/2008	Samedi	20h30	23 928	13 000	9 000	1 000	4 000	500	6 000	20 500	86%
Football Qualification CM2010	10/09/2008	Mercredi	21h00	53 027	36 000	20 000	2 000	16 000	1 000	10 000	49 000	92%
Concert Madonna	20/09/2008	Samedi	20h00	75 139	31 000	22 000	3 000	9 000	500	13 000	47 500	63%
Concert Madonna	21/09/2008	Dimanche	20h00	63 015	28 000	20 000	2 000	8 000	500	12 000	42 500	67%
NABUCCO	27/09/2008	Samedi	20h30	53 223	17 500	14 500	1 000	3 000	500	8 000	27 000	51%
Concert Urban Peace	04/10/2008	Samedi	18h00	47 532	17 500	10 500	1 000	7 000	500	4 000	23 000	48%
Football France/Tunisie	14/10/2008	Mardi	21h00	74 745	23 000	17 000	2 000	6 000	500	9000	34 500	46%
TOP 14 Stade Français/Toulouse	25/10/2008	Samedi	16h30	76 368	38 300	28 300	3 000	10 000	1 000	11 000	53 300	70%
Football France/Uruguay	19/11/2008	Mercredi	21h00	79 666	31 000	21 000	3 000	10 000	1 000	11 000	46 000	58%
Rugby test match France/Australie	22/11/2008	Samedi	21h00	79 105	33 000	26 000	3 000	7 000	500	13 000	49 500	63%
Rugby H Cup Stade Français/Arlequins	06/12/2008	Samedi	16h30	75 471	34 000	24 000	3 000	10 000	500	16 000	53 500	71%
				827 287	341 800	240 300	26 500	101 500	8 000	124 600	500 900	61%
						266 800		109 500				

2009					Flux retour					% sur nbre de spectateurs	
					Total	RER B	RER D		RATP		
Manifestation	Date	Jour	Heure	Occupation stade	Transporté par les transports en commun	Transporté vers Paris	Transporté vers le nord	Transporté vers Paris	Transporté vers le nord	Transporté	
Rugby Top 14 Stade Français/Perpignan	31/01/2009	Samedi	16h30	77 406	47 500	26 000	3 000	7 000	500	11 000	61%
Tournoi des VI nations France / Ecosse	14/02/2009	Samedi	16h00	79 101	47 500	25 000	2 000	8 000	500	12 000	60%
Tournoi des VI nations France / Pays de Galles	27/02/2009	Vendredi	21h00	79 356	49 500	25 000	3 000	9 000	500	12 000	62%
LOSC Lille / O Lyonnais	07/03/2009	Samedi	21h00	78 056	40 000	3 000	1 500	22 000	500	13 000	51%
Football France / Lituanie	01/04/2009	Samedi	21h00	79 543	46 500	21 000	2 000	9 000	500	14 000	58%
Rugby Top 14 Stade Français/ASM Clermont	04/04/2009	Samedi	16h30	78 629	54 000	25 000	2 000	15 000	1 000	11 000	69%
Finale coupe de la ligue de football	25/04/2009	Samedi	20h45	75 686	48 000	21 000	2 000	10 500	500	14 000	63%
Finale de la coupe de France de football	09/05/2009	Samedi	20h45	80 056	55 000	20 000	2 000	7 000	1 000	25 000	69%
Huit Créole	16/05/2009	Samedi	20h15	66 614	35 000	15 000	1 500	8 000	500	10 000	53%
Concert de Johnny Hallyday	29/05/2009	Vendredi	21h00	74 686	41 500	17 000	2 000	13 000	1 000	8 500	56%
Concert de Johnny Hallyday	30/05/2009	Samedi	21h00	74 617	41 500	15 000	2 000	6 000	500	18000	56%
Concert de Johnny Hallyday	31/05/2009	Dimanche	21h00	74 642	33 000	13 000	1 500	6 000	500	12 000	44%
Finale Top 14	06/06/2009	Samedi	21h00	78 989	53 000	25 000	2 000	10 000	1 000	15 000	67%
Concert d'AC/DC	12/06/2009	Vendredi	21h00	77 139	39 000	8 000	1 500	17 000	500	12 000	51%
Concert de Dépêche Mode	27/06/2009	Samedi	21h00	67 677	41 500	21 000	1 500	9 000	1 000	9 000	61%
				1 142 197	672 500	280 000	29 500	156 500	10 000	196 500	59%
Cumul 2008-2009				1 969 484	1 173 400	520 300	56 000	258 000	18 000	321 100	60%

source : consortium stade de France

Sur la période allant de juillet 2008 à juin 2009, la part modale des RER B et D (SNCF) ainsi que de la ligne 13 du métro (RATP) oscille entre 39 % (meeting d'athlétisme le 18 juillet 2008) et 92 % (match de qualification à la Coupe du monde de football 2010, le 10 septembre 2008).

	<b>Part modale RER B</b>	<b>Part modale RER D</b>	<b>Part modale métro ligne 13</b>	<b>Part modale tous TC</b>
<b>Période du 12/07 au 06/12/08</b>	32 %	13 %	15 %	61 %
<b>Période 31/01 au 27/06/09</b>	27 %	14 %	17 %	59 %

**organisation particulière des liens TC avec les gares et aéroport, lors des soirs de matchs.**

- ➔ **contraintes d'exploitation des TC ayant un impact sur les activités de l'équipement (ex. : interdiction de manifestations certains jours/heures/périodes)**

Des travaux sur les voies peuvent être suspendus un jour de match si la SNCF est prévenue très en amont.

- ➔ **accès aux stations (localisation, signalétique, etc.).**
- ➔ **Mesures d'exploitation spécifiques les soirs de match (fermeture des stations trop proches, filtrages des accès aux quais)**
- ➔ **existence d'une billettique intégrée (TC + match)**
- ➔ **existence d'une tarification spéciale (TC + match)**

Le CSDF et le STIF travaillent actuellement sur la mise en place d'une billettique intégrée. Les usagers des transports en commun franciliens pourront charger leur « billet Stade de France » sur leur passe navigo.

Le Stade de France est doté d'un système de contrôle d'accès capable de traiter ce type de support « titre de transport + billet Stade de France ».

- ➔ **information spectateurs sur les mesures TC spécifiques mises en place**

Le plan de communication du CSDF pour l'usage des transports en commun s'appuie sur différents supports : site internet, newsletter envoyée aux comités d'entreprise, signalétique dynamique sur les panneaux situés aux entrées du stade sept jours sur sept.

Les jours de matchs, le CSDF et les opérateurs de transports mettent en place différentes mesures pour inciter à l'usage des transports commun et guider le spectateur :

- ➔ pour les flux d'arrivée au stade : des panneaux placés en gare du nord (gare située à l'intersection des lignes de RER B et D) orientent les usagers.

Le site internet du Stade de France informera bientôt les spectateurs sur les travaux prévus sur les lignes de métro et de RER.

- pour les flux retour : des informations relatives aux transports en commun sont diffusées sur les écrans géants situés à l'intérieur du stade.

Une partie du personnel travaillant dans l'enceinte du stade est chargée d'informer les spectateurs sur les transports en commun (station la plus proche, fréquence, dernier départ etc.).

Les panneaux dynamiques situés autour du stade peuvent également relayer des informations lors de l'évacuation du stade.

## ● Modes doux

### → estimation de la population résidant dans un rayon de deux kilomètres du stade, pourcentage correspondant de la population de l'agglomération

Cette estimation est faite à partir de la carte d'accessibilité à pied présentée au début du document. Elle comptabilise donc la population ayant réellement accès au stade à moins de deux kilomètres, en prenant en compte les coupures et détours des cheminements piétons.

L'estimation s'appuie sur des données infra-communales à l'IRIS (Îlot regroupé pour l'information statistique, zone d'environ 2 000 habitants), encore uniquement disponible en novembre 2009 sur le recensement de 1999. Toutefois, la population estimée en 1999 est redressée à l'année 2006 par le facteur de croissance de la population de Saint-Denis, qui est de 13 % entre ces deux années.

La population résidant à moins de deux kilomètres est estimée à 90 000 habitants.

### → parkings vélos : capacité, localisation, existences de consignes (par exemple, interdiction de rentrer dans le stade avec un casque)

- Les parkings vélos en P1 et P3 vont être sécurisés et mis en valeur.
- Accès au Stade de France en vélos en libre service : les stations Velcom (système mis en place par la communauté d'agglomération Plaine Commune) sont vidées et inutilisables dès l'avant-veille du match. Possibilité de venir en Vélib et de le déposer à la station Vélib la plus proche située à environ 15 minutes à pied du stade.
- Les cyclistes peuvent déposer leur casque dans des consignes prévues à cet effet à côté des portes d'entrée du stade.
- Il est difficile d'ajouter des arceaux pour stationner les vélos autour du stade car aucun aménagement ne doit entraver le cheminement des spectateurs, notamment pour des raisons de sécurité.

### → cheminements piétons : qualité entre les parkings, les arrêts de TC et le stade

### → signalétique

## ● problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires des transports collectifs

- Pour les matchs sensibles, possibilité de réserver les trains RER pour les supporters arrivant d'une gare « grandes lignes ».

Exemple : RER direct de Gare de Lyon à la station Stade de France-Saint Denis (RER D).

- en cas d'annulation de l'événement de « dernière minute », les spectateurs sont « invités » à

entrer/rester dans le stade et à ne pas quitter l'enceinte afin de permettre à la RATP et à la SNCF de prendre les mesures nécessaires (mise en place de rames supplémentaires notamment) pour accueillir les flux de spectateurs repartant en transports en commun.

## 4/ Dispositifs particuliers d'évacuation

### ● Personnes ressources en termes de sécurité civile

Pour un événements réunissant 80 000 spectateurs, le consortium s'appuie sur 900 à 1 200 stadiers (pour les matchs de football à risques), en charge de la sécurité à l'intérieur du stade.

Les forces de l'ordre sont notamment chargées de sécuriser les flux de spectateurs lors du remplissage et de l'évacuation du stade.

Le dispositif de sécurité aux alentours du stade était défini jusqu'à présent par la direction départementale de la sécurité publique (DDSP). Depuis octobre 2009, il est arrêté par la préfecture de police de Paris. Ce dispositif détermine l'ensemble des mesures de sécurité à respecter les jours d'événement : délimitation de la zone sécurisée autour du stade, encadrement des flux de spectateurs entre les stations de métro alentour et les entrées du stade, etc.

- description des contraintes en matière de sécurité civile (temps d'évacuation par exemple)
- mesures particulières

## 5/ Autres éléments à prendre en considération en vue d'une accessibilité optimisée des stades

### ✓ Bilan carbone

Le CSDF a réalisé le bilan carbone de certains événements organisés au Stade de France<sup>3</sup>.

Un événement réunissant 80 000 spectateurs génère 200 à 250 tonnes de CO<sub>2</sub>:

- pour un match de football, 71 % des émissions sont imputables aux transports,
- pour un meeting international d'athlétisme, les transports et la logistique sont la source de 90 % des émissions, car il faut, pour ce type d'événement, acheminer des sportifs venant de très loin.

---

<sup>3</sup> Le CSDF possède le logiciel carbone de l'ADEME.



## 6/ Synthèse

- Une localisation favorisant l'usage des transports collectifs :
  - deux lignes de RER fortement capacitaires et une ligne de métro.
- Une part modale TC constatée importante (variable selon les événements, de 40 à 60 % dans la plupart des cas) ....
- ... mais de nombreux véhicules particuliers en stationnement :
  - estimés à 10 000 dans le voisinage du stade hors parkings réservés ;
  - contrôle du stationnement illicite insuffisamment efficace.
- Une réserve d'utilisation des transports collectifs, dont la capacité permet l'acheminement des 80 000 spectateurs (usage constaté des TC de 90 % lors de la coupe du monde de rugby)
- Des nuisances aux riverains (résidents et commerces) dues à la mise en place d'un périmètre d'accès limité plusieurs heures avant l'évènement
- Un fort sous-équipement en stationnement de cars de supporters induisant des nuisances aux riverains
- un potentiel modes doux relativement faible, car :
  - stade de grande zone de chalandise pour seulement 90 000 habitants à moins de deux kilomètres ;
  - absence d'aménagement cyclable linéaire, manque d'emplacements pour stationner les vélos, difficulté d'accès pour les cyclistes lors des grands événements du fait des flux piétons.



12 novembre 2009

## **Strasbourg – Stade de la Meinau**

**24 000 places assises**

**Projet d'extension à 36 000 places assises**



# Table des matières

Avertissement.....	4
<b>1 Caractéristiques générales.....</b>	<b>5</b>
1.1 Population de l'agglomération.....	5
1.2 Lieu d'implantation du stade.....	5
1.3 Proximité du stade avec un autre grand équipement.....	7
1.4 Descriptif de l'équipement.....	8
1.5 Acteurs impliqués dans la gestion transports des évènements sportifs.....	9
1.6 Répartition des spectateurs et zone de chalandise du stade.....	9
1.7 Nombre de places de stationnement intégrées à l'équipement.....	9
1.8 Part modale transports collectifs observée.....	13
1.9 Durée de remplissage et d'évacuation du stade en capacité maximale.....	13
<b>2 Caractéristiques des dessertes en voiture particulière.....</b>	<b>14</b>
2.1 Type de connexions routières.....	14
2.2 Durée d'occupation des voiries d'accès pour les arrivées et les départs du stade.....	15
2.3 Évaluation des points faibles du réseau.....	15
2.4 Mesures de régulation spéciales.....	15
2.5 Information voyageurs en voiture particulière.....	16
2.6 Stationnement.....	16
2.7 Problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires de la voirie.....	17
<b>3 Caractéristiques des dessertes en transports collectifs.....</b>	<b>18</b>
3.1 Desserte par le tramway.....	19
3.2 Desserte par les trains régionaux.....	20
3.3 Desserte par les bus CTS.....	20
3.4 Liaisons avec la gare et l'aéroport.....	22
3.5 Dispositifs particuliers d'exploitation les jours de match.....	22
3.6 Contraintes ou problèmes d'exploitation des transports collectifs.....	23
3.7 Existence d'une billettique ou d'une tarification intégrée .....	23
3.8 Information spectateurs sur les mesures transports collectifs mises en place.....	23
<b>4 Caractéristiques de l'accessibilité par les modes doux.....</b>	<b>24</b>
4.1 Estimation de la population résidant dans un rayon de deux kilomètres autour du stade.....	24
4.2 Itinéraires et parkings vélos.....	24
4.3 Qualité des cheminements piétons.....	25
4.4 Signalétique pour piétons et cycles.....	26
<b>5 Dispositifs particuliers d'évacuation.....</b>	<b>26</b>
5.1 Personnes ressources en matière de sécurité civile.....	26
5.2 Contraintes en matière de sécurité civile et mesures particulières.....	26

## Avertissement

Les données de cette étude sont issues :

- du dossier « Strasbourg ville candidate – UEFA Euro 2016 » réalisé par la communauté urbaine de Strasbourg en 2009 ;
- d'entretiens avec les services techniques de la ville et de la communauté urbaine de Strasbourg (service transports : Pierre Staub, service de la vie sportive : Jean-Claude Bénédict, service circulation : Yves Laugel, service domaine public : Yves Koestel) ;
- de contacts avec la Compagnie des transports strasbourgeois (direction des déplacements : Florian Meyer) et le Racing Club de Strasbourg (direction du site et de la sécurité : Christophe Krebs) ;
- de différentes notes des services techniques de la ville et de la communauté urbaine de Strasbourg et de la Compagnie des transports strasbourgeois ;
- des données mises en ligne par les autorités organisatrices de transports et les transporteurs sur leurs sites internet (TER Alsace : [www.ter-sncf.com/alsace](http://www.ter-sncf.com/alsace), CTS : [www.cts-strasbourg.fr](http://www.cts-strasbourg.fr)) ;
- d'une visite du site.

Cette étude a été réalisée par David Dubois, chargé d'études Transports Déplacements au Cete de l'Est.

## 1 Caractéristiques générales

### 1.1 Population de l'agglomération

La ville de Strasbourg compte 273 000 habitants et la communauté urbaine 474 000. L'aire urbaine de Strasbourg dans sa définition de 1999 compte 639 000 habitants dans sa partie française (données Insee 2007).

### 1.2 Lieu d'implantation du stade

Le stade est situé en proche périphérie du centre de Strasbourg, à moins de trois km de l'hypercentre (place Kléber, cathédrale, etc.). Il est implanté dans la « ceinture verte » historique de Strasbourg.



Localisation du stade de la Meinau dans l'agglomération strasbourgeoise  
(carte © Geoportail)



Localisation du stade de la Meinau dans l'agglomération strasbourgeoise (carte © Geoportail)

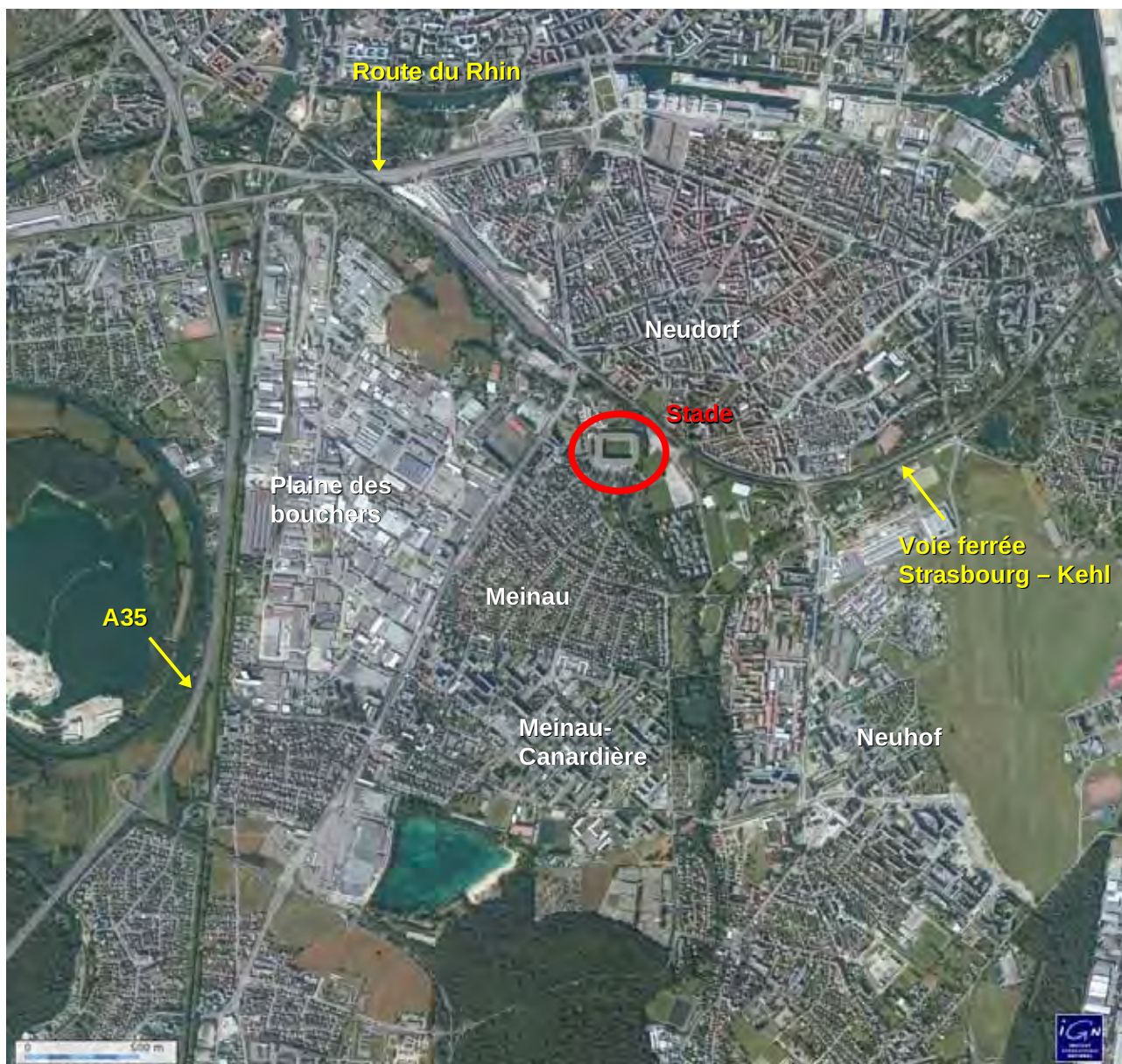
Le stade est situé à l'articulation de plusieurs quartiers du sud de la ville :

- le quartier du Neudorf au nord-est : ancien faubourg s'étant densifié, il fait l'objet de nombreux projets d'urbanisme visant à atténuer la coupure avec le centre-ville. Ce quartier est séparé du stade par la voie de chemin de fer Strasbourg – Kehl ;
- le quartier de la Meinau au sud : il est composé de zones pavillonnaires dans sa partie nord, à proximité du stade. Plus au sud, la cité de la Canardière (9 000 habitants) est constitué de grands ensembles d'habitat social. Ce secteur, classé en ZUS fait l'objet de programmes de rénovation urbaine et est inscrit au plan espoir banlieue ;
- le Neuhoef au sud-est : quartier historiquement composé de zones pavillonnaires ou de petits logements collectifs, auquel a été accolé un vaste ensemble de logements sociaux



en barres et tours. Cet ensemble classé en ZUS (12 000 habitants) fait l'objet d'un grand projet de ville et est inscrit au plan espoir banlieue ;

- la Plaine des Bouchers à l'ouest : vaste secteur industriel.



Tissu urbain autour du stade de la Meinau  
(carte © Geoportail)

### 1.3 Proximité du stade avec un autre grand équipement

Le stade est situé face au lycée Couffignal, qui reçoit près de 1 400 élèves. Dans un rayon d'un kilomètre, on trouve deux lycées, deux sites de l'IUFM d'Alsace et un site du CHU de Strasbourg (hôpital Lyautey).

À deux kilomètres au sud se trouve le centre commercial de Baggersee (regroupant un hypermarché de 12 000 m<sup>2</sup> et une galerie marchande d'une soixantaine de commerces) qui dispose de 1 600 places de stationnement.

#### 1.4 Descriptif de l'équipement

##### État

Le stade de la Meinau existe depuis 1914. Il a été entièrement reconstruit entre 1979 et 1984 pour accueillir deux rencontres de l'Euro 1984. Le stade a été mis aux normes UEFA en 2001. Sa capacité actuelle est de 24 000 places assises (29 000 places au total en incluant les places « debout »).

Le stade de la Meinau appartient à la communauté urbaine de Strasbourg. Il est exploité par le club de football du Racing Club de Strasbourg<sup>1</sup>, dans le cadre d'une convention d'occupation signée par la communauté urbaine et le club. La convention en cours porte sur la période 2009 – 2011.

Le stade fait l'objet d'un projet d'extension pour porter sa capacité à 36 000 places assises. Ce projet d'extension fait suite à l'abandon du projet d'Eurostadium (nouveau stade de 43 000 places agrémenté de 90 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales, implanté dans l'ouest strasbourgeois), porté par un groupe privé.

##### Vocation

Le stade actuel est une enceinte quasi exclusivement dédiée au football. Il accueille les matchs du club de football du Racing Club de Strasbourg, qui évolue actuellement en Ligue 2. Il a également accueilli deux matchs de l'Euro 1984 et la finale de la coupe d'Europe des vainqueurs de coupe de 1988. Les autres événements y sont extrêmement rares<sup>2</sup>.

##### Accès au stade

L'enceinte du stade est entièrement grillagée, elle occupe une superficie de 4,2 hectares, dont un hectare occupé par le terrain principal. Il existe trois points d'entrée :

- l'entrée principale, coté ouest, donne sur la rue de l'Extenwoerth ;
- l'entrée sud donne sur un parc, accessible à la fois par la rue de l'Extenwoerth et la rue des Vanneaux ;
- l'entrée est donne sur la rue des Vanneaux. Les soirs de match du Racing Club de Strasbourg, cette entrée est strictement réservée aux supporters du club visiteur.



Entrée ouest vue de la rue de l'Extenwoerth (photo Cete de l'Est)



Entrée sud vue du stade (photo Cete de l'Est)



Entrée est vue du stade (photo Cete de l'Est)

1 société anonyme sportive professionnelle Racing Club de Strasbourg Football

2 Depuis sa reconstruction en 1984, le stade a accueilli les concerts de U2 en 1993, Pink Floyd en 1994, Johnny Hallyday en 2003, et la messe du pape Jean-Paul II en 1988

**Fréquence et périodes d'utilisation en fonction des activités**

Les matchs de championnat de ligue 2 ont généralement lieu le vendredi. Quelques journées de championnat se déroulent en semaine, le mardi. Les matchs de coupe ont lieu le mercredi.

**Nombre de jours d'utilisation par an en fonction des différentes vocations**

Une vingtaine de matchs de Ligue 2 par an, et quelques matchs supplémentaires pour la coupe de la ligue et la coupe de France, suivant les résultats du club.

**1.5 Acteurs impliqués dans la gestion transports des événements sportifs**

Les acteurs impliqués sont les suivants : la Compagnie des transports strasbourgeois (l'exploitant du réseau de transport urbain de la communauté urbaine), la SNCF, le PC de circulation de la communauté urbaine (11 opérateurs), le PC de vidéo protection de la communauté urbaine (20 opérateurs) et la police nationale.

**1.6 Répartition des spectateurs et zone de chalandise du stade**

Ces dernières années, lors des matchs de football, les abonnés constituaient environ 80 % des spectateurs, les VIP 10 % et les visiteurs 10 %.





30 % des abonnés sont originaires de la communauté urbaine de Strasbourg, 47 % du reste du Bas-Rhin (hors de la communauté urbaine), et 16 % du Haut-Rhin. Enfin, 7 % des abonnés résident hors Alsace, dont une partie en Allemagne.


**1.7 Nombre de places de stationnement intégrées à l'équipement**





Il n'y a aucune place de stationnement à l'intérieur de l'enceinte du stade de la Meinau. Les possibilités de stationnement sont réduites aux alentours du stade : on y recense 2 100 places réparties dans 14 parkings, certains étant exploités par l'exploitant du stade les jours de match :

- le parking P1 (80 places) appartient à un restaurant situé à proximité. Son accès est théoriquement réservé aux clients du restaurant, mais il y a un conflit d'usage les soirs de match ;
- les parkings P2 (140 places), P3 (163 places), P4 (31 places) et P6 (100 places) sont des parkings publics, ouverts et gratuits en l'absence de match. Les jours de match, ces parkings sont exploités par le Racing Club de Strasbourg et leur accès est limité aux partenaires du club pour les parkings P2 et P3, aux personnes à mobilité réduite pour le P4 et aux VIP (spectateurs des loges) ou à la presse pour le P6 ;
- le parking P5 est réservé aux vélos. Une centaine de pincettes et d'arceaux à vélo y sont installés, pour une capacité de l'ordre de 200 vélos ;
- le parking P7 est un parking fermé dont l'usage est réservé aux supporters de l'équipe adverse les soirs de match. Sa capacité est de 100 places pour voiture et 10 places pour autocar ;
- les parkings P8 (150 places), P9 (140 places) et P10 (430 places) sont des parkings publics, ouverts et gratuits en l'absence de match. Les jours de match, ces parkings sont exploités par le Racing Club de Strasbourg et leur accès est principalement réservé aux partenaires du club ;
- le parking P11 (250 places) est un parc relais tramway. Jusqu'à 20 h, son accès est contrôlé et payant, tous les occupants de la voiture se voyant remettre un ticket de tramway aller/retour contre le paiement du parking. Après 20 h, l'accès au parking est libre ;

- les parkings P12 (55 places), P13 (425 places) et P14 (150 places) sont des parkings publics gratuits.

Parking	Caractéristiques	Exploitation les jours de match
<p><b>P1</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>80 places À 100 m de l'entrée du stade Réservé à la clientèle d'un restaurant</p>	<p>Réservé à la clientèle d'un restaurant</p>
<p><b>P2</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>140 places À proximité immédiate du stade Gratuit</p>	<p>Exploité par le Racing Club de Strasbourg les soirs de match</p>
<p><b>P3</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>163 places À proximité immédiate du stade (entrée principale) Gratuit</p>	<p>Exploité par le Racing Club de Strasbourg les soirs de match</p>
<p><b>P4</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>31 places À proximité immédiate du stade (entrée principale) Gratuit</p>	<p>Exploité par le Racing Club de Strasbourg les soirs de match Réservé aux personnes à mobilité réduite</p>

Parking	Caractéristiques	Exploitation les jours de match
<p><b>P5</b></p>	<p>200 places pour vélo À proximité immédiate du stade (entrée principale) Gratuit</p>	<p>Pas de dispositif particulier</p>
<p><b>P6</b></p>	<p>100 places À proximité immédiate du stade (entrée principale) Gratuit</p>	<p>Exploité par le Racing Club de Strasbourg les soirs de match Réservé aux VIP et à la presse</p>
<p><b>P7</b></p>	<p>100 places voiture et 10 places autocar À proximité immédiate du stade (entrée Est) Parking fermé en dehors des jours de match</p>	<p>Exploité par le Racing Club de Strasbourg les soirs de match, Réservé au visiteurs</p>
<p><b>P8</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>150 places À 100 m de l'entrée du stade (entrée Est) Gratuit</p>	<p>Exploité par le Racing Club de Strasbourg les soirs de match</p>

Parking	Caractéristiques	Exploitation les jours de match
<p><b>P9</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>140 places À 100 m de l'entrée du stade (entrée Est) Gratuit</p>	<p>Exploité par le Racing Club de Strasbourg les soirs de match</p>
<p><b>P10</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>430 places À 100 m de l'entrée du stade (entrée Est) Gratuit</p>	<p>Exploité par le Racing Club de Strasbourg les soirs de match</p>
<p><b>P11</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>Parc relais tramway 250 places  À 200 m de l'entrée du stade (entrée principale)  Accès payant jusqu'à 20 h et gratuit au-delà</p>	<p>Pas de dispositif particulier</p>
<p><b>P12</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>53 places Gratuit  À 300 m de l'entrée du stade (entrée principale)</p>	<p>Pas de dispositif particulier</p>

Parking	Caractéristiques	Exploitation les jours de match
<p><b>P13</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>425 places Gratuit</p> <p>À 700 m de l'entrée du stade (entrée principale)</p>	<p>Pas de dispositif particulier</p>
<p><b>P14</b> (photo Cete de l'Est)</p> 	<p>150 places Gratuit</p> <p>À 700 m de l'entrée du stade (entrée principale)</p>	<p>Pas de dispositif particulier</p>

### 1.8 Part modale transports collectifs observée

Une enquête réalisée en 2008 auprès des spectateurs d'un match de football a permis d'établir qu'une large majorité d'entre eux viennent en voiture particulière (78.5 %). La part modale des transports collectifs est de 14.5 %, celle des modes doux de 6.5 %. Enfin, 0.5 % des spectateurs utilisent leur voiture jusqu'à un parc relais, puis empruntent le tram.

### 1.9 Durée de remplissage et d'évacuation du stade en capacité maximale

Le remplissage du stade s'effectue en environ 1 h 30. Son évacuation dure une heure.

## 2 Caractéristiques des dessertes en voiture particulière

### 2.1 Type de connexions routières

Le stade est bien connecté au réseau autoroutier. Il est situé à environ trois km de deux échangeurs de l'A35, qui traverse l'agglomération du nord au sud : l'échangeur de la route du Rhin au nord, et l'échangeur de Baggersee au sud.

- Depuis l'échangeur de la route du Rhin, il faut emprunter successivement la route du Rhin sur 1,5 km, la route de l'Hôpital sur environ 400 mètres puis l'avenue de Colmar. La route du Rhin est une voie rapide urbaine aménagée à 2x3 voies où la vitesse est limitée à 90 km/h. La route de l'Hôpital est une grande rue limitée à 50 km/h, à 2x1 voie. L'avenue de Colmar est un boulevard urbain à 2x2 voies.
- Depuis l'échangeur de Baggersee, on rejoint facilement l'avenue de Colmar, à environ 2,5 km au sud du stade. L'avenue de Colmar est aménagée en boulevard urbain à 2x2 voies sur toute sa longueur.



Accès routiers au stade de la Meinau (carte © Geoportail)



L'avenue de Colmar supporte un trafic globalement constant entre le parc de l'Étoile et Baggersee, de l'ordre de 15 000 à 16 000 véhicules par jour. Le trafic en heure de pointe dépasse les 800 véhicules par heure et par sens, mais il n'y a pas de problème de congestion.

## **2.2 Durée d'occupation des voiries d'accès pour les arrivées et les départs du stade**

Les hausses de trafic sur l'avenue de Colmar liées aux matchs de football sont sensibles à partir de 2 heures avant le début du match, et jusqu'à une heure après la fin.

## **2.3 Évaluation des points faibles du réseau**

Le réseau autoroutier de l'agglomération strasbourgeoise souffre de congestion chronique aux heures de pointes du matin et du soir. L'autoroute A35, qui traverse l'agglomération du nord au sud en tangentant le centre-ville, est particulièrement concernée par ces problèmes. Elle supporte un trafic qui varie de 100 000 à près de 170 000 véhicules par jour dans la section centrale de la traversée de Strasbourg.

La mise en service du grand contournement ouest de Strasbourg, qui devrait être effective à l'horizon 2012 (le décret de DUP a été signé en janvier 2008), devrait délester l'A35 d'une partie du trafic de transit.

La route du Rhin, qui relie l'A35 à la ville allemande de Kehl, est également très chargée avec plus de 40 000 véhicules par jour dont 6 000 poids-lourds. Cette route a été transférée à la communauté urbaine de Strasbourg, qui envisage de la réaménager en boulevard urbain.

Les points les plus critiques du réseau sont les échangeurs. L'échangeur de Baggersee est particulièrement concerné aux heures de pointe du soir, car il permet à une grande pénétrante de l'agglomération de rejoindre l'A35. La place du parc de l'Étoile, située à l'intersection de la route du Rhin, de la route de l'Hôpital et de l'avenue de Colmar, est également régulièrement congestionnée aux heures de pointe.

## **2.4 Mesures de régulation spéciales**

Selon l'importance des matchs, le PC centralisé de la circulation et de la régulation (SIRAC) de la communauté urbaine peut activer un plan de feux d'entrée de match et de sortie de match. Le SIRAC gère 520 carrefours équipés de feux tricolores dans toute l'agglomération. Pour en optimiser le fonctionnement, 290 stations de mesures et d'analyse de trafic ont été installées au sol. Elles permettent ainsi d'établir une carte des tronçons fluides, denses ou saturés et d'adapter automatiquement le réglage des carrefours.

Le plan de feu est géré par secteurs : quartier de la Meinau autour du stade, secteur de la Plaine des Bouchers à l'ouest, route du Polygone au nord-est, route de Schirmeck au nord-est, etc.

À proximité immédiate du stade, la rue Maria Montessori est fermée à la circulation et réservée à l'accès aux parkings du stade, un contrôle d'accès est réalisé par le Racing Club de Strasbourg.

## 2.5 Information voyageurs en voiture particulière

Les voyageurs en voiture particulière sont informés des conditions de trafic en temps réel par les panneaux à message variable situés sur les axes autoroutiers (gérés par le PC autoroutier de la DIR) et aux entrées de ville (gérés par le PC centralisé de la circulation et de la régulation de l'agglomération).

## 2.6 Stationnement

Outre les parkings décrits précédemment, il existe des possibilités de stationnement diffus sur voirie ou sur certains espaces désaffectés. A l'exception du parc relais, payant jusqu'à 20 h, toutes les places sont gratuites :

- les voiries du secteur de la plaine des Bouchers sont larges et n'ont pas encore fait l'objet d'une requalification, elles laissent de larges possibilités de stationnement qui peuvent être estimées à environ 2 000 places à moins de deux km du stade ;
- le stationnement est également possible dans le quartier du Neudorf, au nord de la voie ferrée. On dénombre environ 150 places de stationnement sur la place du Marché, et 300 places légales sur voirie à moins de deux km du stade ;
- un terrain vague situé à l'arrière du parc relais Krimmeri est utilisé pour le stationnement les jours de match. Il est également utilisé la journée pour le lycée Couffignal. Sa capacité est d'une cinquantaine de places.

Le quartier de la Meinau est protégé : les parkings situés à proximité immédiate du stade sont exploités par le Racing Club de Strasbourg et leur accès est réservé aux détenteurs de billets. Par ailleurs, toutes les voies d'accès aux quartier résidentiel de la Meinau sont barrées, et leur accès est réservé aux résidents pour empêcher le stationnement anarchique.



Parking sauvage près du parc relais Krimmeri  
(photo Cete de l'Est)

Au total, on dénombre environ 4 100 places de stationnement à moins de deux kilomètres du stade, en incluant les parking, les places sur voirie accessibles les soirs de match et les possibilités de stationnement sauvage.

Distance au stade	Nombre total de places	Dont exploitées par le club	Détail
Inférieure à 500 m	1 675	1 250	Parkings P1 à P13, parking sauvage Krimmeri
Entre 500 et 1 000 m	1 425	0	Parking P14, voirie Plaine des Bouchers
Entre 1 000 et 2 000m	1 450	0	Voirie Plaine des Bouchers, voirie et parkings Neudorf

Il n'existe pas de système de navettes permettant de rejoindre des parkings plus éloignés. Cette fonction est assurée par le tramway, qui permet de relier facilement les parcs relais (environ 3 600 places de parc relais sont accessibles en moins de 20 minutes de tramway<sup>3</sup>) et les parkings de certains centres commerciaux (Baggersee au sud, HautePierre au nord-est, etc.).

Il n'existe pas de dispositif d'accueil des cars de supporters du Racing Club de Strasbourg. Ceux-ci doivent partir après avoir débarqué leurs passagers, car ils n'ont pas de possibilité de stationnement à proximité du stade. Ils ont la possibilité d'utiliser le parc relais d'Elsau, situé sur les lignes B et C du tramway, dont une partie est réservée aux autocars. En revanche, le stationnement des cars de supporters adverses est prévu, des emplacements leur étant réservés sur le parking P7 à l'est du stade.

## 2.7 Problèmes auxquels doivent faire face les gestionnaires de la voirie

Pas de problème particulier

<sup>3</sup> Voir le chapitre suivant.

### 3 Caractéristiques des dessertes en transports collectifs

Le stade de la Meinau dispose d'une très bonne desserte par les transports collectifs. Plusieurs arrêts et trois lignes de tramway ainsi qu'une ligne TER desservent le quartier.



Localisation des points d'arrêt de transport collectif aux alentours du stade (carte © Geoportail)

### 3.1 Desserte par le tramway

Le stade bénéficie d'une très bonne desserte par le réseau de tramway de l'agglomération :

- la station Krimmeri-Stade de la Meinau est située à environ 400 mètres au nord de l'entrée principale (entrée ouest) du stade. Cette station est située sur un tronç commun des lignes A et E ;
- la station Lycée Couffignal est à environ 500 mètres de l'entrée principale et de l'entrée sud. Elle est également desservie par les lignes A et E ;
- la station Gravière est à 500 mètres de l'entrée est, et environ 600 mètres de l'entrée sud. Elle est desservie par la ligne C.



Station de tramway Krimmeri-Stade de la Meinau, sur les lignes A et E au Nord du stade (photo Cete de l'Est)



Station de tramway Gravière, sur la ligne C à l'Ouest du stade (photo Cete de l'Est)

Le tramway fonctionne de 4 h 30 à 0 h 30. Pour chacune de ces trois lignes, la fréquence en semaine est de cinq à sept minutes de 6 h 30 à 19 h et de 10 à 15 minutes avant 7 h ou après 19 h. Le samedi, la fréquence est légèrement réduite à un tram toutes les 6 à 8 minutes de 7 h 00 à 19 h.

Chaque ligne de tramway a une capacité d'environ 2 500 voyageurs par heure et par sens, soit de l'ordre de 7 500 voyageurs par heure pour l'ensemble des trois lignes.

Avec le tramway, il est possible de relier six parcs relais existants et trois parcs relais en projet en moins de 20 minutes depuis le stade de la Meinau. La capacité des six parcs relais existants est au total d'environ 3 600 places.

La tarification des parcs relais favorise le covoiturage : tous les occupants de la voiture se voient remettre un titre de transport aller/retour contre le paiement d'une place de parking (2,80 € ou 3,10 € pour le parking Rotonde). Les abonnés CTS peuvent accéder librement aux parcs relais.

L'accès aux parcs relais est libre après 20 h, tous les passagers doivent donc s'acquitter d'un titre de transport.

### 3.2 Desserte par les trains régionaux

Le stade est desservi par les trains régionaux à la gare de Krimmeri-Meinau, qui surplombe la station de tramway Krimmeri-Stade de la Meinau. Cette gare est située sur la ligne Strasbourg – Offenbourg. Le niveau de desserte est relativement important :

- Du lundi au vendredi, 25 trains par jour dans chaque sens de 6h à minuit.
- Les samedi, dimanche et jours de fête, 15 trains dans chaque sens de 6h à minuit.
- Par ailleurs, la gare de Krimmeri-Meinau est le terminus de certaines liaisons Sarreguemines – Strasbourg (3 allers depuis Sarreguemines le matin, 3 retours vers Sarreguemines en fin d'après midi).

Les horaires sont peu adaptés pour les spectateurs, dans la mesure où peu de départ ont lieu en fin de soirée, après les matchs (un départ vers 21h45 et un second vers 0h00 dans chaque sens tous les jours). Il n'y a pas de renforts les soirs de match.

Les trains circulant sur cette ligne sont soit des trains dérivés des X73500, d'une capacité d'une soixantaine de places assises, soit des Regio-Shuttle d'une capacité de l'ordre d'une centaine de places assises. La capacité d'évacuation est donc très faible. Elle est par ailleurs limitée par la configuration de la gare et de ses accès : il n'y a qu'un quai central, et un unique point d'accès depuis la rue.



L'accès au quai n'est possible que par un escalier et un ascenseur (photo Cete de l'Est)



Unique point d'entrée dans la gare (photo Cete de l'Est)

### 3.3 Desserte par les bus CTS

Le stade n'est pas desservi directement par les bus urbains, mais deux lignes ont un arrêt à moins de 500 mètres :

- La ligne de **bus 14/24** relie la porte de l'Hôpital (en bordure de l'hypercentre, correspondance avec les lignes A et D du tramway) au quartier du Neuhof. Elle dessert le stade de la Meinau à l'arrêt Neudorf-Gravière, en correspondance avec la ligne C du tramway. Elle circule de 5h à 23h30 du lundi au samedi et de 6h30 à 23h30 le dimanche. En semaine, on compte un bus toutes les 6 à 8 minutes en journée, 10 à 12 minutes tôt le matin et 30 minutes au delà de 21 heures. L'offre est moins élevée le samedi (un bus toutes les 10 à 12 minutes en journée) et le dimanche (un bus toutes les 30 minutes tout au long du service).

- La ligne de **bus 40** est une ligne de rocade du sud de Strasbourg qui relie le quartier du Neuhof. Elle dessert le stade à l'arrêt Lycée Couffignal (en correspondance avec les lignes A et E du tramway). Cette ligne circule de 5 h à 20 h 30 du lundi au samedi et de 7 h à 20 h 30 le dimanche. Le niveau de service de cette ligne est relativement faible, avec un bus toutes les 20 à 30 minutes.

### 3.4 Liaisons avec la gare et l'aéroport

La liaison en transports collectifs entre le stade et la **gare centrale de Strasbourg** est excellente, elle peut s'effectuer en tramway (directement par la ligne A, en 12 à 14 min) ou en train régional (par la gare régionale de Krimmeri-Meinau sur la ligne Strasbourg – Offenburg, en 7 à 8 min).

Depuis décembre 2008, l'**aéroport de Strasbourg-Entzheim** dispose d'une gare TER sur la ligne Molsheim – Strasbourg. La desserte est assurée toutes les 15 minutes de 5 h 30 à 22 h 00 en semaine, et toutes les 15 à 30 minutes de 6 h 00 à 22 h 00 le week-end. Cette navette est assurée par des autorails de type AGC, d'une capacité de 300 personnes. Le trajet jusqu'à la gare de Strasbourg dure de 8 à 13 minutes, suivant le nombre d'arrêts intermédiaires. Il n'y a pas de trajet direct entre Entzheim et Krimmeri-Meinau<sup>4</sup>.

### 3.5 Dispositifs particuliers d'exploitation les jours de match

Les jours de match, un dispositif particulier est mis en place afin de faciliter l'arrivée des spectateurs vers le stade de la Meinau, puis leur départ. Ce dispositif concerne exclusivement la desserte par le tramway.

En 2007, un débranchement de la ligne de tramway (voie de la Fédération) a été construit au droit du stade. Ce débranchement permet de stocker deux rames et de les injecter très rapidement en cas de forte affluence à la station Krimmeri-Stade de la Meinau<sup>5</sup>.



La voie de la Fédération : voie de débranchement créée en 2007 au droit du stade (photos Cete de l'Est)

Pour l'**accès des spectateurs au stade**, le dispositif est relativement simple. Leur arrivée étant étalée dans le temps, la fréquence du tramway A est renforcée entre les stations Ducs d'Alsace (au nord, station disposant d'un parc relais) et Baggersee (au sud, station disposant également d'un parc relais). Les rames les plus capacitatives<sup>6</sup> du parc de tramway sont utilisées à cet effet. En fonction de l'affluence, la fréquence peut également être renforcée sur la ligne D entre ses deux terminus Ronde (au nord, sur le tronc commun avec la ligne A) et Aristide Briand (à l'est, en

4 Dans le cadre de la candidature de Strasbourg pour l'organisation de l'Euro 2016, il est envisagé de permettre des trajets directs entre Entzheim et Krimmeri-Meinau par rebroussement en gare de Strasbourg. Il est également envisagé de faire s'arrêter les TGV Paris – Munich en gare de Krimmeri, ou d'y prolonger les TER et TGV ayant pour terminus Strasbourg à l'occasion des grands événements.

5 Le débranchement dispose d'un quai inutilisé pour l'instant, même en dispositif entrée ou sortie de stade.

6 Le parc de tramway strasbourgeois est composé de 36 rames Eurotram tri-caisses (capacité 250 personnes), de 17 rames Eurotram quadri-caisses (capacité 320 personnes) et de 41 rames Citadis (capacité 350 personnes).



direction de la ville allemande de Kehl), et des liaisons spéciales entre Aristide Briand et la voie de la Fédération peuvent être envisagées<sup>7</sup>.

Pour la **sortie des spectateurs**, des rames sont remisées en plusieurs points de la ligne A pour pouvoir être injectées rapidement :

- Pour les dessertes vers le sud en direction d'Illkirch-Lixenbuhl : une rame est remisée au terminus de HautePierre (arrivée à Krimmeri en 22 minutes), une rame en fond de tiroir à Rotonde (trajet vers Krimmeri en 15 minutes) et une rame au dépôt CTS près de Rotonde (trajet vers Krimmeri en 20 minutes). Une rame supplémentaire est stockée en fond de tiroir à Aristide Briand sur la ligne D (trajet vers Krimmeri en 10 minutes via les voies des lignes D jusqu'à Étoile-Polygone puis de la ligne A/E).
- Pour les dessertes vers le nord en direction du centre-ville et Rotonde : deux rames sont remisées sur le débranchement de la voie de la Fédération (arrivée à Krimmeri en moins de deux minutes), une rame est stockée en fond de tiroir à Baggersee (arrivée à Krimmeri en cinq minutes) et trois rames sont stockées au terminus de Illkirch-Lixenbuhl (arrivée à Krimmeri en 11 minutes).
- Le terminus partiel de Baggersee permet de renforcer les deux sens avec une seule rame (six minutes de temps de trajet entre Krimmeri et Baggersee, auquel il faut ajouter le temps de manœuvre pour le rebroussement puis les cinq minutes de trajet retour).

Hors matchs particuliers<sup>8</sup> et avant la mise en service de la ligne E, six rames de renfort étaient utilisées deux sens confondus, pour une affluence moyenne de 22 000 personnes.

Depuis la mise en service de la ligne E, l'offre en direction du sud a été sensiblement étoffée et les dessertes ne sont plus systématiquement renforcées dans cette direction. En général, quatre rames de renfort sont injectées vers le nord.

La voie de la Fédération permet d'offrir aux spectateurs un temps d'attente très faible, même s'ils anticipent ou diffèrent leur sortie par rapport à la prévision de fin de match. Il est en effet possible d'injecter une rame depuis la voie de la Fédération avant l'arrivée de la rame de renfort en provenance d'Illkirch-Lixenbuhl, dont le départ se fait environ 10 minutes avant fin théorique du match (le temps de jeu est suivi en direct par la CTS).

### **3.6 Contraintes ou problèmes d'exploitation des transports collectifs**

Aucune contrainte particulière.

### **3.7 Existence d'une billettique ou d'une tarification intégrée**

Pas de billettique ou de tarification intégrée.

### **3.8 Information spectateurs sur les mesures transports collectifs mises en place**

L'information sur les transports collectifs est communiquée dans la presse régionale, ainsi que par le club des supporters du Racing Club de Strasbourg.

<sup>7</sup> En empruntant successivement les voies de la ligne D jusqu'à la station Étoile-Polygone puis de la ligne A/E jusqu'à la station Krimmeri. La configuration du réseau permet en effet tous les mouvements à chaque intersection de ligne.

<sup>8</sup> En novembre 1997, 11 rames ont dû être injectées à la fin du match de coupe d'Europe entre le Racing Club de Strasbourg et l'Inter Milan.

## 4 Caractéristiques de l'accessibilité par les modes doux

### 4.1 Estimation de la population résidant dans un rayon de deux kilomètres autour du stade

Un rayon de deux kilomètres autour du stade concerne la quasi totalité des quartiers du Neudorf et de la Meinau, soit près de 58 000 habitants. Cela représente 21 % de la population de la ville de Strasbourg et 12 % de la population de la communauté urbaine.

### 4.2 Itinéraires et parkings vélos

Strasbourg est la première ville de France pour la pratique du vélo : d'après l'enquête ménages déplacements de 2009, la part modale du vélo atteint 8 % dans la communauté urbaine (et 14 % dans le centre de Strasbourg).

Les itinéraires vélos sont très développés dans l'agglomération de Strasbourg. Le stade de la Meinau est bien connecté au réseau de l'agglomération. Plusieurs pistes ou bandes cyclables le relie au centre-ville et aux quartiers voisins de la Meinau, du Neudorf et du Neuhof.



Pistes cyclables devant le stade de la Meinau  
(photo Cete de l'Est)



Pistes cyclables le long des voies du tramway,  
avenue de Colmar (photo Cete de l'Est)

Le stationnement des vélos reste insuffisant par rapport à l'usage important de ce mode de déplacement dans l'agglomération. Il est possible de stationner environ 200 vélos sur le parking P5, situé devant l'entrée principale du stade. D'autres arceaux de stationnement sont disséminés aux alentours du stade. Un véloparc de 40 places est installé au droit de la station de tramway Krimmeri-Stade de la Meinau, son usage est réservé aux abonnés CTS.

### 4.3 Qualité des cheminements piétons

Le cheminement piéton le plus direct entre la station de tramway et la gare de Krimmeri et le stade emprunte successivement l'avenue de Colmar et la rue de l'Extenwoerth.

- Sur l'avenue de Colmar, les trottoirs de trois mètres ont été réaménagés dans le cadre de la mise en service du tramway en 1994. Ils restent toutefois étroits car une partie de l'espace est occupé par une bande cyclable sur trottoir.
- La rue de l'Extenwoerth est réservée aux piétons et aux vélos dans sa partie nord. La circulation automobile y est autorisée depuis le carrefour avec la rue Maria Montessori et au-delà. Les trottoirs y sont de largeur variable et parfois étroits, mais l'ensemble de la rue est interdit aux automobiles lors des matchs.



Trottoir partagé pour piétons et vélos le long de l'avenue de Colmar, vers la station de tramway et la gare TER de Krimmeri (photo Cete de l'Est)



Partie nord de la rue de l'Extenwoerth, réservée aux piétons et aux vélos (photo Cete de l'Est)



Trottoirs parfois étroits dans la partie sud de la rue de l'Extenwoerth, interdite aux voitures les jours de match (photo Cete de l'Est)



Larges trottoirs devant le stade, rue de l'Extenwoerth (photo Cete de l'Est)

Depuis l'arrêt de tramway Gravière, à l'ouest du stade, les trottoirs sont relativement étroits. L'itinéraire passe par la rue de la Gravière, puis par la rue des Vanneaux. Il faut ensuite traverser les parkings du stade, non revêtus.



**Trottoir non revêtu le long de la rue des Vanneaux  
(la partie revêtue est une bande cyclable)  
(photo Cete de l'Est)**

La plupart des parkings étant accolés au stade, les cheminements piétons ne posent pas de problème. Pour les parkings plus éloignés, à l'est de l'avenue de Colmar (et notamment le parking rue Job – P13), les cheminements sont possibles via des trottoirs étroits.

#### **4.4 Signalétique pour piétons et cycles**

Les itinéraires cyclables bénéficient de la signalétique mise en place par l'agglomération. Le stade n'est pas signalé en tant que tel, mais la direction du quartier de la Meinau est indiquée. Il n'y a pas de signalisation particulière pour les piétons, qui peuvent toutefois se référer à la signalisation routière qui indique clairement la direction du stade.

L'accès à la station de tramway Krimmeri est indiqué depuis le parc-relais, qui en est distant d'environ 200 m. Cette signalétique profite aux spectateurs du stade, dans la mesure où le parc relais est situé au débouché de la rue menant au stade.

## **5 Dispositifs particuliers d'évacuation**

### **5.1 Personnes ressources en matière de sécurité civile**

La sécurité dans le stade est assurée par le Racing Club de Strasbourg, dans le cadre de la convention le liant à la communauté urbaine. La police nationale est quant à elle responsable de la sécurité aux abords du stade, et à l'intérieur du stade seulement en cas de troubles.

### **5.2 Contraintes en matière de sécurité civile et mesures particulières**

Pas de contrainte particulière.

# **DESSERTE DES GRANDS STADES – MONOGRAPHIE**

## **Stade Vélodrome de Marseille**

**Ville : Marseille**

**Nom du stade : stade Vélodrome**

**Nombre de places : 60 031 en 2009, projet d'agrandissement**

**Cete : Méditerranée**

**Date : 06 / 11 / 2009**

# Sommaire

1/ Caractéristiques générales.....	3
1.1. Population de l'agglomération marseillaise.....	3
1.2. Présentation et lieu d'implantation du stade Vélodrome.....	3
1.3. Une localisation au cœur d'un territoire en développement.....	5
1.4. Historique du stade Vélodrome.....	5
1.5. Le projet de reconfiguration du stade Vélodrome.....	6
1.6. Descriptif détaillé de l'équipement.....	8
1.5. Plan de transports lié aux matchs de football.....	10
2/ Caractéristiques des dessertes VP.....	12
2.1. Descriptif des connexions routières.....	12
2.2. Capacités.....	13
2.3. Durée d'occupation des voiries.....	16
2.4. Évaluation des points faibles du réseau (ex : nœuds routiers problématiques).....	16
2.5. Mesures de régulation spéciales.....	16
2.6. Information voyageurs VP.....	17
2.5. Offre de stationnement.....	17
3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux.....	20
3.1. Transports collectifs.....	20
3.2. Modes doux.....	25
4/ Dispositifs particuliers d'évacuation.....	26

## 1/ Caractéristiques générales

### 1.1. Population de l'agglomération marseillaise

	Recensement général de la population 1999 (INSEE)	Recensement de la population 2006 (INSEE)	Évolution 2006-1999
Commune de Marseille	797 491 habitants	839 043 habitants	+41 552 habitants +5,2% soit +0,7%/an
Communauté Urbaine de Marseille Métropole	980 791 habitants	1 023 973 habitants	+43 182 habitants +4,4% soit +0,6%/an
Aire urbaine	1 516 086 habitants	1 601 095 habitants	+85 009 habitants +5,6% soit +0,8%/an

### 1.2. Présentation et lieu d'implantation du stade Vélodrome

Le stade Vélodrome est une enceinte sportive située dans les quartiers sud de Marseille, dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement, au numéro 3 du boulevard Michelet, entre le centre ville et les quartiers périphériques de Saint Giniez et Sainte Marguerite, sur d'anciens terrains militaires. Il est inséré dans un périmètre de 20 hectares, bordé de grands boulevards (Rabatau, Teisseire, Gaston Ramon et Michelet).

Le terrain de manoeuvres militaires a été déplacé à l'est de la ville pour laisser la place au Parc Chanot. A l'époque de sa construction, cette partie de la ville était peu urbanisée mais les grandes avenues (Prado 1 et 2<sup>1</sup>, Michelet, Rabatau) étaient déjà tracées.

C'est le deuxième plus grand stade français après le Stade de France à Saint Denis (81 338 places). Il fait partie d'un vaste plateau sportif englobant le palais des sports et divers terrains d'entraînement.

Propriété de la ville de Marseille, il accueille principalement des matchs de football dont ceux de l'Olympique de Marseille, des matchs de rugby et aussi des concerts.

Le stade Vélodrome a pour résident le club de football de l'Olympique de Marseille depuis 1937.

1 Prado 1 désigne l'axe qui part du rond point de Castellane jusqu'au rond point du Prado; Prado 2 constitue l'axe qui part de ce rond point en direction des plages du Prado

<b>Grand équipement à proximité du stade</b>	<b>Capacité maximale</b>	<b>Vocation</b>
<b>Palais des sports</b> Propriétaire : Ville de Marseille	À 300 m en face du stade Vélodrome 7 200 places	Pas de club sportif résident <b>Omnisports:</b> volley, basket, sports de combat, gymnastique (trophée Massilia), escrime, judo (Open de Marseille), motocross (Supercross de Marseille et coupe du monde de trial) et tennis (Open 13) <b>Spectacles:</b> concerts, comédies musicales, spectacles sur glace d'Holiday on Ice, cirques, théâtres, comédies, etc.
<b>Parc Chanot Palais des congrès et parc des expositions</b> Gestionnaire : SAFIM	17 ha, 2 000 places de parking Parc des expositions : six halls (40 000 m <sup>2</sup> d'expositions et 48 000 m <sup>2</sup> d'esplanade) Palais des Congrès : 7 000 places maxi deux amphithéâtres modulables, de 200 à 400 places et de 600 à 1 200 places, 12 salles de commissions et 15 000 m <sup>2</sup> de surface d'exposition	1,5 million de visiteurs en 2008. Le Parc Chanot accueille expositions et foires dont les plus emblématiques sont la foire de Marseille (360 000 visiteurs en 2009) et la foire de Printemps Le Palais des Congrès accueille notamment séminaires et grands rendez-vous culturels
<b>Pôle nautique</b> mise en service 2012	À côté du Palais des Sports 14 600 m <sup>2</sup> dont 2 700 de plan d'eau parking de 800 à 1 200 places	<b>Complexe nautique</b> comprenant: -une piscine olympique de 2 000 places -un bassin plongeon, des bassins d'entraînement, des bains bouillonnant, pateaugeoire pour bébés nageurs, fosse de plongée, un club d'entretien corporel (muscultation, gymnastique,relaxation, sauna, hammam), solarium, etc. -restaurant-cafétéria, boutiques
<b>Palais de la glace et de la glisse – Palais omnisports</b> Propriétaire : Ville de Marseille mise en service fin 2009	À 1,5 km au nord ouest du stade Vélodrome Modulable : de 4 000 à 5 600 pour la patinoire; jusqu'à 7 400 places en configuration maximale	<b>Omnisports:</b> une patinoire olympique de 1 800 m <sup>2</sup> (jusqu'à 3 000 m <sup>2</sup> ) une patinoire ludique de 1 250 m <sup>2</sup> un skate-park (skate, roller, BMX) jumpings, moto-cross <b>Spectacles :</b> concerts, humour, etc. <b>Multi-services:</b> boutiques, restaurant, salles de réunion
<b>Pôle de commerces et de loisirs</b> mise en service 2011	En face du palais de la glace et de la glisse -parking de 1 500 places	Complexe dédié aux loisirs -Centre commercial (25 000 m <sup>2</sup> ) -Multiplex cinématographique (12 salles pour 2 840 spectateurs)



Il n'y a pas de risque de conflit d'usage avec le stade Vélodrome car aucun de ces équipements n'a pour finalité d'accueillir des rencontres de football et de rugby, principales vocations du stade Vélodrome.

### **1.3. Une localisation au cœur d'un territoire en développement**

Situé à 30 km au sud-est de l'aéroport Marseille-Provence, le site du stade Vélodrome se trouve aujourd'hui au carrefour de plusieurs évolutions urbaines :

- une extension du centre ville, résorbant les friches industrielles, accentuant le renouvellement urbain et la densification d'anciens quartiers de faubourg ;
- une reconversion économique au débouché de la vallée de l'Huveaune ;
- l'émergence d'un pôle d'attractivité métropolitain, grâce à la concentration d'équipements structurants existants et en projet (parc des expositions, palais de la glace et de la glisse, pôle de loisirs, etc.)

Le stade Vélodrome se trouve au cœur d'une opération de requalification urbaine à l'entrée Est de Marseille : Marseille Grand Est.

Parmi les opérations principales, on trouve :

- la création du parc du 26<sup>ème</sup> Centenaire en 2001 (200 ha) ;
- Cap Est : construction de 460 logements sur d'anciennes friches industrielles ainsi qu'un groupe scolaire et une crèche ;
- Rive Parc : revitalisation sur 9 ha du quartier du Rouet avec notamment des équipements publics et 1 200 logements ;
- Bonnefoy-Capelette : sur 75 ha, construction de 2 000 logements, de bureaux, de commerces, d'un jardin public et d'équipements structurants de sports et de loisirs (pôle nautique, palais de la glace et de la glisse, multiplexe-pôle de loisirs)

### **1.4. Historique du stade Vélodrome**

Le club de l'Olympique de Marseille (O.M.) a vu le jour en 1899 et a joué de 1904 à 1937 sur le stade de l'Huveaune, dont il était propriétaire et dont la capacité pouvait accueillir jusqu'à 15 000 spectateurs dans les années 1920, suite à des agrandissements successifs.

Mais l'organisation par la France de la Coupe du monde de football de 1938 a permis de mesurer les limites de cette enceinte et rendu urgente la construction d'un stade plus important par la ville de Marseille.

La première pierre fut posée en avril 1935 pour une inauguration officielle le 13 juin 1937 d'un stade de 35 000 places (dont 12 000 couvertes) comprenant une piste cyclable, d'où le nom de vélodrome.

Des travaux de transformation et d'agrandissement sont intervenus dans les années soixante-dix et en 1982-83 (en vue de l'organisation du championnat d'Europe des Nations de football en 1984 -Euro 1984) permettent d'augmenter sa capacité jusqu'à 55 000 spectateurs (avec comme record d'affluence la demi-finale de l'Euro 1984 France-Portugal avec 54 848 spectateurs).

La construction de loges et de boxes à la suite de l'Euro 1984 ramènera ensuite la capacité d'accueil du stade à 42 000 places. La suppression des dernières pistes cyclables permettra d'accroître la capacité à 48 000 places à la fin des années quatre-vingt.

À l'occasion de la Coupe du monde de football de 1998, le stade est totalement rénové et voit sa capacité passer de 48 000 à 60 031 places, soit 32 kilomètres de gradins.

Il a été officiellement inauguré le 8 avril 1998.

Le coût de l'opération s'est élevé à 391,9 millions de francs TTC (soit environ 60 millions d'euros) avec une participation :

• Etat	112,023 MF
• Région PACA	30 MF
• Département des Bouches du Rhône	30 MF
• Ville de Marseille	219,877 MF soit 55 % du coût

### **1.5. Le projet de reconfiguration du stade Vélodrome**

Le stade Vélodrome version 1998 a fait l'objet de nombreuses critiques quant à son architecture : absence de toiture sur la majorité des tribunes permettant de protéger les spectateurs du vent et de la pluie et résonance acoustique limitée, préjudiciable au soutien des spectateurs.

Depuis sa rénovation, des réflexions ont porté sur sa couverture et plusieurs projets ont été évoqués, sans pour autant aboutir, en raison du coût important des travaux.

Par ailleurs, le rapport de la commission Séguin sur l'état des stades en France remis le 24 novembre 2008 a mis en avant plusieurs faiblesses :

- faible nombre de sièges avec prestations (environ 2 300 places en loges ou « business seats ») ;
- capacité de stationnement insuffisante ne répondant pas aux exigences de l'UEFA tant pour les automobilistes que pour les bus ;
- 50 % des sièges du stade Vélodrome ne sont pas réglementaires car n'ayant pas de dossier.

Mais cette commission reconnaît aussi des atouts parmi lesquels :

- la localisation du Vélodrome et sa proximité avec le réseau de métro ;
- la disponibilité foncière à proximité (Parc Chanot, palais des sports et terrains militaires).

Le conseil municipal du 09 juillet 2009 s'est prononcé à l'unanimité en faveur d'un projet de reconfiguration du stade Vélodrome avec la mise en œuvre d'un contrat de partenariat public-privé.

Ce projet de modernisation est d'autant plus important que Marseille est partie prenante de la candidature française à l'Euro 2016 et il s'inscrit dans la dynamique des projets urbains précédemment évoqués.

Le projet de reconfiguration du stade Vélodrome et de ses abords repose sur cinq orientations<sup>2</sup> :

- **moderniser un équipement** qui ne répond plus aux normes actuelles et prévues des compétitions nationales et internationales ;
- **augmenter la capacité d'accueil du stade à 65 000 places au minimum**, en offrant notamment

---

<sup>2</sup> Note de synthèse de la Ville de Marseille sur le projet de reconfiguration du stade Vélodrome

une qualité de confort et un nombre de places à prestations plus conséquent. Cette augmentation de jauge s'appuie sur l'augmentation des services et activités proposées sur le site et dans son enceinte, afin d'en faire un équipement dont l'attractivité dépasse largement le caractère événementiel et sportif ;

•**couvrir l'intégralité des tribunes**, assurant ainsi un niveau de confort à l'ensemble des spectateurs, thermique et acoustique ;

•**créer un équipement plus polyvalent** : la multiplication des espaces d'hospitalités, tels que les salons, les loges, les amphithéâtres, mais aussi la couverture des tribunes, contribuent à permettre à cet équipement d'assurer une pluralité d'évènements.

La discontinuité actuelle du rayonnement du stade sur la ville n'est pas facteur de développement. Il s'agit donc d'intégrer une telle structure et de la faire vivre en parfaite interaction et intégration dans son environnement immédiat et à plus large échelle ;

•**accompagner cet équipement d'un véritable projet urbain**, s'appuyant sur les qualités propres et fonctionnelles du site : un projet général intégré et levier de son environnement qui inclut un objet particulier (le stade) pour en faire un véritable moteur de dynamisme et de convivialité.

Le projet de modernisation s'accompagnera de la réalisation d'un **pôle d'attractivité économique** comprenant notamment **des commerces, des bureaux, un restaurant et de l'hôtellerie sur un territoire de 20 hectares**. Ces équipements seront situés côté tribune Ganay mais l'esplanade donnant sur le boulevard Michelet sera préservée.

**Budget estimé** : 120 à 160 millions d'euros

Face au coût de réalisation du nouveau stade et dans un contexte de crise économique, la municipalité a choisi la voie d'un **financement mixte public/privé** selon le schéma préférentiel du contrat de partenariat.

La modification du plan local d'urbanisme nécessaire pour mener à bien le projet d'aménagement global a également été adoptée.

Le contrat de partenariat porte sur:

- la conception ;
- l'investissement ;
- la réalisation ;
- l'entretien ;
- l'exploitation du stade.

La ville de Marseille reste propriétaire du stade.

**Procédures et délais :**

- 09 juillet 2009 : délibération du conseil municipal lançant le projet ;
- 15 juillet 2009 : avis d' appel à candidature ;
- 15 Septembre 2009 : désignation des candidats admis. Le choix s'est porté sur deux groupements de candidats sélectionnés: GFC Construction (groupe Bouygues) et Vinci Concession (groupe Vinci SA) ;
- mi-décembre 2010 : premiers rendus ;
- février 2010 : dialogue compétitif et présentation des maquettes mi-février 2010 ;
- février-mars 2010 : présentation du projet à l'UEFA lors de l'inspection des villes candidates
- juin 2010 : offre finale ;
- octobre 2010 : choix définitif par le conseil municipal ;
- fin 2010 ou début 2011: début des travaux ;
- 2014 : fin des travaux.

**1.6. Descriptif détaillé de l'équipement**

Une étude commandée par la ville de Marseille prévoit trois hypothèses d'agrandissement à 69 000, 76 000 et 82 000 places. Mais le cahier des charges pose une jauge nette minimale à 65 000 places. Aucune décision n'a encore été prise bien que l'hypothèse la plus souvent évoquée soit un stade de 70 000 places. La décision se prendra en fonction des propositions des groupements candidats.

	<b>Stade vélodrome en 2009</b>	<b>Projet de stade Vélodrome 2014</b>
<b>Capacité</b>	60 031 places	65 000 places au minimum
<b>Répartition des spectateurs</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• places handicapés : 700</li> <li>• places médias: 250 extensible (+150)</li> </ul>
<b>Vocation/activités</b>	<p><b><u>Stade monofonctionnel</u></b>  <b><u>proposant :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sport (football, rugby)</li> <li>• spectacles (concerts, fête des écoles, de la famille, etc.),</li> <li>• tourisme (visites du stade, musée de l'OM)</li> <li>• commerce (boutique de l'OM)</li> </ul>	<p><b><u>Multifonctionnalité autour du stade:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sport (football, rugby)</li> <li>• spectacles (concerts, fête des écoles, de la famille...),</li> <li>• tourisme (visites du stade, musée de l'OM)</li> <li>• commerces } autour du stade</li> <li>• bureaux } autour du stade</li> <li>• restaurants } autour du stade</li> <li>• hôtels } autour du stade</li> </ul>
<b>Coût</b>	60 millions d'euros	Entre 120 et 160 millions d'euros

	Stade vélodrome entre 1998-2009		Projet de stade Vélodrome 2014	
Type d'activité	Type et nombre de matchs/d'évènements par saison/an	Jour et heure du coup d'envoi	Type et nombre de matchs/d'évènements par saison/an	Jour et heure du coup d'envoi
Football	<b>Matchs de l'OM</b>		<b>Matchs de l'OM</b>	
	Championnat de Ligue 1 = 19 matchs	samedi/dimanche en général, parfois le mercredi - 19h/20/21h	Championnat de Ligue 1 = 19 matchs	samedi/dimanche en général, parfois le mercredi - 19h/20/21h
	Coupe de France = jusqu'à 5 matchs	samedi/dimanche 17h/19h/21h	Coupe de France = jusqu'à 5 matchs	samedi/dimanche 17h/19h/21h
	Coupe de la ligue = jusqu'à 4 matchs	mardi/mercredi 17h/21h	Coupe de la ligue = jusqu'à 4 matchs	mardi/mercredi 17h/21h
	Coupe d'Europe = jusqu'à 6 match en Ligue des Champions	mardi/mercredi/jeudi 21h	Coupe d'Europe = jusqu'à 6 match en Ligue des Champions	mardi/mercredi/jeudi 21h
	<b>Matchs de l'équipe de France</b>		<b>Matchs de l'équipe de France</b>	
	en moyenne 1/an	mercredi/samedi - 21h	Non défini	
	<b>Coupe du Monde 1998</b>		<b>Candidature Euro 2016</b>	
	4 matchs du 1er tour		Plusieurs matchs du 1er tour	Non défini
	1 match 8e de finale		1 match ¼ de finale	Non défini
	1 match ¼ de finale		1 match ½ finale	Non défini
	1 match ½ finale			Non défini
			<b>Matchs internationaux</b>	
			Finales coupes et matchs amicaux	Non défini
Rugby	<b>Tests Matchs de l'équipe de France</b>		<b>Tests Matchs de l'équipe de France</b>	
	en moyenne 1/an	Variable (21h en 2009 contre la Nouvelle Zélande)	Non défini	
	<b>Coupe du Monde 2007</b>			
	4 matchs du 1er tour			
	1 match ¼ de finale			
	<b>Matchs de Toulon de gala du Top 14</b>		<b>Championnat de France de Rugby</b>	
Environ 3 matchs/an	Variable	Non défini		
Concerts	Moins de 5 concerts/an	variable	Non défini	
<b>Quelques statistiques</b>				
Abonnés OM	•Saison 2009-2010 = 42 500 abonnés. Saison record: 2003-2004 = 44 250 abonnés Les virages Nord et Sud (27 600 places sont à 100 % occupées par les abonnés des clubs de supporters)			
Affluence	•Affluence moyenne OM saison 2008-2009 : 52 276 spectateurs (12 <sup>ème</sup> d'Europe) •Record d'affluence match OM : 58 897 spectateurs le 06 mai 2004 pour OM-Newcastle United •Record d'affluence toutes compétitions : 59 120 spectateurs pour le ¼ de finale Coupe du Monde de Rugby le 06 octobre 2007 Angleterre-Australie			

### 1.5. Plan de transports lié aux matchs de football

<p><b>Acteurs impliqués dans la gestion transports des événements sportifs (y compris personnels logistiques)</b></p>	<p><b>pour tout type d'évènement sportif</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•régie des transports de Marseille = transports collectifs</li> <li>•préfecture (Police/Gendarmes mobiles) = sécurité</li> <li>•marins-pompiers</li> <li>•mairie de Marseille = sécurité, communication</li> <li>•communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) = signalétique routière et stationnement</li> <li>•sites internet <a href="http://www.lepilote.fr">www.lepilote.fr</a>, <a href="http://www.rtm.fr">www.rtm.fr</a> : communication</li> <li>•SNCF (exceptionnellement)</li> </ul> <p><b>en supplément lors des matchs de l'OM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Olympique de Marseille</li> <li>•clubs de supporters (gestion des cars)</li> </ul> <p><b>susceptibles d'être mobilisés</b> (Marseille-Provence 2013 capitale européenne de la culture ; Euro 2016)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•conseil général des Bouches du Rhône = cars interurbains</li> <li>•conseil régional PACA/SNCF = TER</li> </ul>
<p><b>Nombre de places de stationnement intégrées à l'équipement (VP, bus, cars)</b></p>	<p><b>pour un match de l'OM</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•pour les joueurs : deux places bus et 50 places véhicule particulier</li> <li>•350 places de la RTM mobilisables pour VIP à Rond Point du Prado</li> <li>•50 places cars</li> <li>•120 places grand public à Sainte Marguerite Dromel</li> </ul> <p><b>dispositif mis en place pour la coupe du Monde de Rugby 2007</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•stationnement VP = 2 015 places VIP réparties en huit parkings (dont 750 au Parc Chanot)</li> <li>•stationnement PMR = 80 places sur un parking</li> <li>•stationnement cars = jusqu'à 178 places réparties entre deux parkings et dans des rues fermées à la circulation</li> </ul> <p><b>envisagés pour l'Euro 2016</b></p> <p>à l'intérieur du stade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•joueurs des deux équipes : deux places bus et 50 places VP</li> <li>•officiels: 100 places</li> <li>•police: 20 places</li> </ul> <p>à proximité du stade</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•VIP : jusqu'à 3 000 places envisagées</li> <li>•presse : 100 places VP</li> <li>•personnel : 100 places VP</li> <li>•police: 40 places, pompiers=20 places</li> <li>•personnes à mobilité réduite: 120 places</li> <li>•cars: 50 places + 80 places dans des rues coupées</li> </ul>
<p><b>Durée de remplissage</b></p> <p><b>Durée d'évacuation du stade en capacité maximale</b></p>	<p>deux heures avant le match</p> <p>une heure maximum après le match</p>

<b>Part modale observée (pour le mode de calcul voir partie 3 sur TC)</b>	<p><b>Pour un match de l'OM</b>, en moyenne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•part modale TC : 20 % en métro soit 12 000 voyageurs (sources RTM), environ 5 % en cars/bus urbain.</li> <li>•Environ 75 % en VP</li> </ul> <p><b>Pour la coupe du monde de Rugby 2007</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•part modale TC : 50 % (métro, navettes bus, cars) soit 30 000 voyageurs</li> <li>•50 % VP</li> </ul> <p><b>Objectif Euro 2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•part modale TC : environ 50 % (métro, navettes bus, cars, tramway+BHNS), en cours de précisions par MPM (entre 32-35 000 spectateurs)</li> <li>•environ 50 % VP</li> </ul>
<b>lien entre l'origine potentielle des spectateurs et les réseaux (points d'entrée sur la zone concernée) : « zone de chalandise du stade », établie à partir de la localisation des abonnés</b>	<p>La zone de chalandise est départementale voire nationale: les supporters viennent</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•depuis les départements les plus éloignés en cars pour les groupes, affrétés par les clubs de supporters: accès depuis les autoroutes A7, A55 et A50; il y a aussi l'accès par le train (gare Saint Charles)</li> <li>•en VP surtout pour les supporters des Bouches du Rhône et des départements limitrophes: accès depuis les autoroutes A7, A55 et A50; utilisation du métro (points d'entrée à la Joliette, Saint Charles, Noailles pour la ligne 2 et Vieux Port, Timone, Castellane pour la ligne 1)</li> </ul>

Provenance des abonnés (saison 2007-2008, source OM)		
<b>PACA</b>		<b>62,90 %</b>
	Marseille	20,67 %
	Bouches du Rhône hors Marseille	25,71 %
	Var	7,28 %
	Vaucluse	5,04 %
	Alpes de Haute Provence	1,90 %
	Alpes Maritimes	1,70 %
	Hautes Alpes	0,61 %
<b>Hors PACA</b>		<b>37,10 %</b>
	Languedoc-Roussillon	6,21 %
	Rhône-Alpes	5,54 %
	Île de France	4,86 %
	Nord Pas de Calais-Picardie	1,83 %
	Autres départements	18,66 %

## 2/ Caractéristiques des dessertes VP

### 2.1. Descriptif des connexions routières

<b>trois autoroutes</b>	<p>Par le nord de Marseille :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•autoroute A7 (dessert l'aéroport) depuis Lyon</li> <li>•autoroute A55 depuis Martigues</li> </ul> <p>L'A7 est reliée à l'A55 dans le sens Lyon-Marseille par la D4c</p> <p>Par l'est de Marseille :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•autoroute A50 depuis Toulon, débouche sur rond point de l'Europe</li> </ul> <p>Les tunnels du Vieux Port et du Prado Carénage relient l'A55 à l'A50</p>
<b>axes urbains</b>	<p>L'avenue du Prado est un axe nord-sud depuis le centre-ville qui s'arrête sur le Rond Point du Prado pour s'orienter vers la mer à l'ouest. A l'est du Rond Point du Prado se trouve le boulevard Rabatau tandis que l'avenue Michelet prolonge le Prado vers le sud de la Ville jusqu'au rond point de Mazargues.</p>
<b>en projet/ construction</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Tunnel Prado Sud (1,3 km), mise en service 2013; il permettra une sortie directe sur les avenues du Prado et le boulevard Michelet, assurant une fluidité circulatoire sur le secteur du vélodrome</li> <li>•tunnel de la Joliette (1,02 km), mise en service 2010</li> <li>•rocade autoroutière L2 contournant le centre de Marseille: deux phases, L2 Est mise en service en 2013, L2 Nord mise en service 2015</li> </ul>



## 2.2. Capacités

Capacités	
des voies et caractéristiques des points d'échanges concernés par la desserte du stade	<p>Capacités autoroutières par sens :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•A7: 2x3 voies pour une capacité d'environ 6 000 véhicules/heure</li> <li>•A55: 2x2 voies pour une capacité d'environ 4 000 véhicules/heure</li> <li>•A50: 2x3 voies pour une capacité d'environ 6 000 véhicules/heure</li> </ul> <p>Capacité des voies urbaines principales par sens :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•boulevards Michelet, Prado 1 et 2, Rabatau, Schloesing : 2x2 voies pour une capacité d'environ 2 400 véhicules/heure</li> <li>•rue Teisseire, 2x1 voie, capacité 900 véhicules/heure</li> <li>•boulevards Ganay, Ramon et de la Pugette : jusqu'à 1x2 voies, capacité jusqu'à 1 800 véhicules/heure</li> <li>•rue Cantini: 1x2 voies dans un sens sur une partie (puis 1x1) et 1x1 voie dans l'autre sens, capacité entre 900/1 800 véhicules/heure</li> </ul> <p>Points d'échanges majeurs proches du stade :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•rond point de Castellane</li> <li>•rond point du Prado</li> <li>•échangeur Rabatau/Schloesing/Cantini</li> </ul>
si possible, état des niveaux de trafic sur le réseau routier de proximité (en fin d'après midi, jour de semaine et samedi)	<p>Trafic autoroutier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•A7 = 138 000 véhicules/jour (2 sens)</li> <li>•A 55 = 70 000 véhicules/jour (2 sens)</li> <li>•A 50 = 140 000 véhicules/jour (2 sens)</li> </ul> <p>Trafic sur réseau routier de proximité (un mardi entre 17h-18h) par sens</p> <p>-état actuel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Rabatau : 1 100 et 1 170 véhicules/heure</li> <li>•Schloesing : 1 680 et 1 900 véhicules/heure</li> <li>•Michelet : 1 240 et 1 370 véhicules/heure</li> <li>•Prado 1 : 1 150 et 1 310 véhicules/heure</li> <li>•Prado 2 : 1 430 et 1 530 véhicules/heure</li> <li>•Ramon-Pugette : 1 240 véhicules/heure</li> <li>•Ganay : 1 370 véhicules/heure</li> <li>•Teisseire: 340 et 550 véhicules/heure</li> </ul> <p>-situation prévue 2016</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Rabatau : 1 010 et 1 090 véhicules/heure</li> <li>•Schloesing : 1 730 et 2 380 véhicules/heure</li> <li>•Michelet : 1 450 et 1 670 véhicules/heure</li> <li>•Prado 1 : 1 260 et 1 280 véhicules/heure</li> <li>•Prado 2 : 1 390 et 1 500 véhicules/heure</li> <li>•Ramon-Pugette : 1 300 véhicules/heure</li> <li>•Ganay : 1 300 véhicules/heure</li> <li>•Teisseire: 470 et 710 véhicules/heure</li> </ul>

Que ce soit pour de grands évènements comme la coupe du monde de football 1998 et la coupe du monde de rugby, ou pour certains matchs de l'OM, des interdictions de stationnement sont prises, des voies sont coupées à la circulation, des voies sont mises à sens unique et réservées aux cheminements piétons

Cartes de niveaux de trafic en 2009 et prévisions 2016 (en tenant compte de la réalisation des projets routiers) :



Source : modèle trafic Cete Méditerranée



Source : modèle trafic Cete Méditerranée

### **2.3. Durée d'occupation des voiries**

Durée d'occupation des voiries d'accès pour les arrivées / les départs du stade :

- En moyenne entre trois et quatre heures

### **2.4. Évaluation des points faibles du réseau (ex : nœuds routiers problématiques)**

- État actuel, saturation routière des principaux axes :
  - sortie Plombières sur l'A7 et viaduc
  - sortie gare Saint Charles
  - sortie A 50
  - boulevard d'Athènes/Cours Lieutaud
  - boulevards Françoise Duparc (D4c)/Sakakini/Jean Moulin/Rabatau
  - boulevard Schloësing
  - avenues du Prado (1 et 2)
  - boulevard Michelet
  - tunnels Prado Carénage et Vieux Port
  - rue Cantini
  - boulevards Ramon et de la Pugette
  - boulevard Ganay
- État futur (horizon 2016) :
  - la mise en place de la L2 (nord et est) impliquera un report partiel de trafic du centre de Marseille vers la rocade et permettra notamment de désaturer le trafic des boulevards Françoise Duparc (D4c)/Sakakini/Jean Moulin
  - les autres axes précités resteront saturés

### **2.5. Mesures de régulation spéciales**

- onde verte : absence de système d'onde verte
- signalétique :
  - panneaux dynamiques à messages variables sur autoroutes, et également en zone urbaine (entrées des tunnels)
  - sont envisagés pour l'Euro 2016 = signalétique avec panneaux spécifiques indiquant la destination « stade Vélodrome » ainsi que les parkings publics, comme pour les coupes du monde de football 1998 et de rugby 2007
- itinéraire autoroutier en site propre
  - projet d'utilisation de la 3<sup>ème</sup> voie autoroutière sur l'A7 entre les sorties Plombières et Saint Charles par les transports collectifs (bus urbains et cars interurbains)

- fermeture de voies

- des restrictions de circulation et de stationnement peuvent concerner plusieurs axes (rues Teisseire, square Mélizan, boulevards de la Pugette et Ramon, rue Roubaud) lors de matchs (football et rugby) et le boulevard Michelet a été fermé en partie selon les matchs pour les coupes du monde de football 1998 et de Rugby 2007.

## 2.6. Information voyageurs VP

Pour les grands évènements, des outils de communication sont mis à disposition du grand public, comme :

- des dépliant informatifs (indiquant par exemple les parkings de délestage et d'autres infos), ils peuvent être distribués aux péages (Lançon, La Barque, Toulon) ;
- des sites internet dont [www.lepilote.fr](http://www.lepilote.fr), [www.marseille.fr](http://www.marseille.fr), le site de l'organisateur., etc.
- la presse locale ;
- une campagne de papillonnage et affichette d'information de fermeture des rues à l'usage des habitants des quartiers concernés.

## 2.5. Offre de stationnement

Offre de stationnement Diffus avec trajets terminaux à pied	Situation actuelle et en prévision
À moins de 500 m	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Parcs relais RTM               <ul style="list-style-type: none"> <li>•Dromel = 120 places</li> <li>•Palais des sports = 80 places</li> <li>•Rond Point du Prado = 345 places</li> </ul> </li> <li>•Parc Chanot = potentiel de 2 000 places</li> <li>•Pôle Nautique = entre 800 et 1 200 places</li> <li>•stationnement sur voirie = 1w0160400 places libres</li> <li>•autres parkings (commerces, semi-privés) : 435 places payantes</li> </ul>
Entre 500 et 1 000 m	Palais de la Glace et de la Glisse et le Pôle de commerces et Multiplexe = projet de 1500 places
Entre 1 000 et 2 000 m	Parking Castellane = 540 places Plages= 830 places
Possibilité de stationnement illicite à moins de 2 000 m	À moins de 500 m du stade, environ 200 stationnements illicites Au delà, donnée non disponible

Afin de répondre aux défis de Marseille-Provence capitale européenne de la culture 2013 et éventuellement l'Euro 2016, la communauté urbaine Marseille-Métropole prévoit une augmentation des capacités d'accueil de son parc de stationnement par :

- une extension de parcs-relais existant (La Rose et Bougainville par exemple) ;
- la création de nouveaux parcs-relais et de parcs d'échanges (La Fourragère, La Boiseraie, Capitaine Gèze et le J4 par exemple).

L'offre en parcs-relais passerait ainsi de 3 200 places environ à 5 300 soit + 66 %.

En excluant l'offre de stationnement existant dans l'hypercentre, on aurait à l'horizon 2016 une offre d'environ 13 700 places contre 9 100 actuellement.

- **signalétique sur le stationnement**

Lors des événements se déroulant au stade, des panneaux de signalisation des parkings publics sont mis en place par la communauté urbaine MPM sur les autoroutes, à Marseille même, ainsi qu'une signalétique de liaison entre les parkings.

En outre, de nombreux parkings indiquent le nombre de places disponibles.

- **usage constaté selon le type d'évènements par rapport à l'offre**

Les jours de match, les parcs-relais de la RTM sont occupés à 100 % et leur capacité est insuffisante à répondre aux besoins (exemple à Bougainville).

- **mesures de billettique particulières (intégration tarifaire VP+TC ou stationnement VP+match)**

Il existe, pour les événements se déroulant au stade Vélodrome, une offre tarifaire combinant le stationnement et l'utilisation des transports collectifs.

Cette offre concerne les parcs-relais de la RTM mais il existe des combinaisons sur des parkings publics gérés par des exploitants privés tels que Vinci Park et Effia, intégrant prix du parking le temps de l'évènement et prix du transport collectif sur le réseau de la RTM.

Il existe aussi des formules comprenant le prix du transport avec le prix de l'évènement même si ce dernier ne se déroule pas au stade Vélodrome, comme c'est le cas pour la foire de Marseille.

<b>RTM</b>	Stationnement gratuit à la journée pour les abonnés
	Stationnement gratuit à la journée pour les détenteurs d'une carte personnelle ou d'une carte liberté de la RTM, sauf pour les parkings Rond Point du Prado et Timone où le stationnement n'est gratuit que les deux premières heures
<b>Vinci Park</b>	Forfait de 5 € valable le jour d'un événement au stade Vélodrome et comprenant quatre heures de stationnement dans l'un des 16 parcs Vinci Park de Marseille et un aller-retour sur le réseau RTM
<b>Effia</b>	Forfait de 6 € valable le jour d'un événement au stade vélodrome et comprenant quatre heures de stationnement dans l'un des deux parcs Effia de Marseille (Saint Charles et Voltaire à proximité de la gare St Charles) et un aller-retour sur le réseau RTM

Le cahier des charges sur la requalification du Vélodrome indique que « Le sujet du stationnement est aujourd'hui insuffisamment traité et doit trouver dans le cadre du projet du stade Vélodrome, une solution pérenne, conjuguant les situations ordinaires quotidiennes et les situations extraordinaires des grands événements, qui seront amenées à se renouveler plus fréquemment.

Le projet du stade Vélodrome et notamment le programme d'accompagnement de cet équipement sportif peut se positionner entre autres solutions foncières sur le parking relais de la régie des transports marseillais, situé allée Ray Grassi. Ce stationnement est aujourd'hui occupé à 100 % tous les jours et est contraint de fermeture les jours de matchs. Compte tenu de la situation géographique de ce stationnement dans le centre ville, il pourrait être possible de le reporter sur la seconde station de métro desservant le site (terminus de ligne : Sainte Marguerite Dromel) qui se situe sur le grand axe de desserte du secteur, le boulevard Schloesing dont la vocation de voie routière et de transit sera perpétuée dans les schémas de réorganisation viaire. L'utilisation de ce foncier, soumis aux conditions de négociation avec l'autorité organisatrice des transports (la communauté urbaine), devra être accompagné de solutions de relocalisation.

Les propositions devront faire apparaître des stationnements suffisants pour permettre d'une part le fonctionnement global du stade, du programme immobilier associé et du stationnement de

dissuasion pour les utilisateurs des transports en commun.

Toutes les recherches, intentions, propositions proposant à la collectivité des solutions intégrées au projet pour accroître les facilités d'accès au site, et notamment depuis des stationnements éloignés et rabattus par transports en commun seront étudiées attentivement ».

## 3/ Caractéristiques des dessertes TC et modes doux

### 3.1. Transports collectifs

#### 3.1.1. Descriptif des transports collectifs desservant le stade Vélodrome

Le stade Vélodrome est actuellement desservi :

1/ par deux stations de la ligne 2 du métro (Bougainville-Sainte Marguerite-Dromel) :

- la station Rond Point du Prado située à 200 m au nord ouest de l'entrée principale du stade, permettant d'accéder à la tribune Jean Bouin et au virage sud.

Cette station est un nœud de correspondance majeur avec les lignes de bus desservant le sud de la ville et les plages du Prado (corniche Kennedy) ;

- la station Sainte Marguerite-Dromel (terminus M2), à 250 m à l'est, permettant d'accéder à la tribune Ganay et au virage nord ;.

2/ ainsi que par les lignes de bus :

- en connexion avec la station Sainte Marguerite - Dromel

- les lignes n°15, n°16, n°17, n°24, n°43, n°46, n°47, n°48 ;

- en connexion avec la station Sainte Marguerite – Dromel

- les lignes n°19, n°21, n°22, n°23, n°41s, n°44, n°45, n°72, n°83.

#### 3.1.2. Projets d'extension du réseau TCSP

Le conseil général des Bouches du Rhône a voté fin 2008 un plan quinquennal d'investissements 2009-2013 de 500 millions d'euros, dont une enveloppe de 250 millions d'euros destinée à soutenir les investissements sur le territoire de Marseille Provence Métropole, notamment 150 millions d'euros affectés au développement des transports collectifs. Sur ce montant, 100 millions d'euros sont destinés à des opérations structurantes du réseau de transports collectifs (sites propres tramway et bus à haut niveau de service, pôles d'échanges et parcs-relais).

Une convention-cadre a été signée en mars 2009 entre les deux collectivités.

À ces financements s'ajoutent des contributions de l'État, dans le cadre de l'appel à projets « transport en commun en site propre » lancé en 2008, à hauteur de 6,2 M€ sur les 47,4 M€ des projets d'extension de la ligne 2 du métro et de la ligne 2 du tramway sur le site d'Euroméditerranée.

La communauté urbaine Marseille Provence Métropole va mettre en œuvre plusieurs projets de TCSP :

- création de trois lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) : au nord de Bougainville au valon des Tuves (ligne de bus n°26) , entre les pôles universitaires de Saint Jérôme et Château Gombert et une ligne sur le tracé de la ligne de bus 21 allant de l'hypercentre (Castellane) jusqu'au



campus de Luminy, desservant au passage le stade Vélodrome. Cette ligne devrait être mise en service en 2013 ;

- prolongement de la ligne 2 du tramway vers Arenc en 2010 sur 740 m ;
- création d'une ligne nouvelle de tramway (1,1 km) entre Cours Saint Louis et Castellane ;
- extension de la ligne 2 du métro de Bougainville à Capitaine Gèze (900 m).

Il existe également à moyen terme (pas de date avancée) un projet de prolongement de la ligne 2 du tramway à partir de la gare de la Blancarde vers le quartier en rénovation urbaine de la Capelle et jusqu'à la station métro de Sainte marguerite-Dromel en utilisant en partie la voie ferrée allant de la Blancarde jusqu'à l'ancienne gare du Prado (devenue parc du 26ème centenaire).

Il faut noter la rupture de charge entre l'utilisation du tramway Cours – St Louis/Castellane et le BHNS de la ligne 21 et la perte de capacité entre les modes.

### 3.1.3. Accès aux stations/arrêts

- Points d'entrée principaux du réseau de métro les jours d'évènement :
  - Ligne 1 du métro : les stations Saint Charles, Vieux Port et selon les matchs Castellane et la Timone (CM Rugby 2007) ;
  - Ligne 2 du métro : les stations Joliette, Saint Charles et Noailles.
- Accès aux stations :
 

l'accès à chaque station est organisé sur trois « niveaux » (il ne s'agit pas forcément d'étage) : la ligne de péage / la « mezzanine » / la ligne des quais.
- La station Point du Prado comporte trois accès voyageurs tandis que Sainte Marguerite-Dromel en possède deux.
- Concernant l'accès au stade, les flux de spectateurs sont partagés entre les deux stations :
  - ligne 1 du métro : desserte des tribunes Jean Bouin et virage sud ;
  - ligne 2 du métro : desserte des tribunes Ganay et virage nord.

### 3.1.4. Organisation particulière des exploitants lors d'évènementiels en lien avec les gares et l'aéroport

- En 2009 : aucune organisation particulière mise en place entre les AOT lors des matchs.
- Une coopération est envisagée dans le cadre de Marseille-Provence 2013 et de l'Euro 2016 avec la région PACA et le CG13 sur des liaisons spécifiques TER et cars interurbains entre l'aéroport et la gare Saint Charles. Ces AOT seraient capables d'adapter la fréquence et le nombre de cars et de TER par rotation afin de répondre aux besoins.

### 3.1.5. Capacités en fonctionnement normal et lors des événements

		Fréquences	Nombre de rames/heure	Capacité d'une rame	Capacité/heure	Capacité/ 2 heures
Métro	Période normale (heure de pointe du soir 17-18h)	Entre 3 et 4 minutes	16 rames/heure	472 passagers  (184 places assises et un ratio maximal de 6 personnes/m <sup>2</sup> pour les places debout)	7 500	15 000
	Jour de match football et rugby	3 minutes à l'aller  Pas de fréquence pour le retour	Entre 16 et 20 rames/heure		Jusqu'à 9 000	Jusqu'à 18 000
	Prévisions Euro 2016	Objectif moins de 3 minutes	À définir		Objectif : + de 10 000	Objectif : + de 20 000
BHNS ligne 21	Période normale (heure de pointe du soir 17-18h)	5 minutes	12 bus/heure	Environ 120 passagers par bus articulé	Jusqu'à 1 500	Jusqu'à 3 000
	Prévisions Euro 2016	3 minutes	20 bus/heure	Environ 120 passagers par bus articulé	Jusqu'à 2 400	Jusqu'à 4 800

#### Exemple de voyageurs transportés en métro en retour de match en 2009

Type de rencontre	Football Championnat Ligue 1	Rugby	Coupe d'Europe	Coupe d'Europe	Football Championnat Ligue 1
	OM-Bordeaux	France-Argentine	OM-Ajax	OM - Shakhtar	OM - Lyon
Date	08/02/2009	11/02/2009	12/03/2009	16/04/2009	17/05/2009
Rond Point Prado	3374	4638	2361	4096	4551
% RPP/total métro	40%	39%	39%	41%	45%
Sainte Marguerite Dromel	5128	7384	3723	5921	5632
% SMD/total métro	60%	61%	61%	59%	55%
Total Métro	8502	12022	6084	10017	10183
% métro/ stade	15%	21%	10%	17%	18%

- Lors de la coupe du monde de football 1998 et de la coupe du monde de rugby 2007, la RTM a mis en place une organisation spécifique avec le renfort de rames de métros et des bus supplémentaires, qui ont permis de transporter jusqu'à 30 000 spectateurs les jours de match.

Lors de la coupe du monde de rugby, la RTM a pu enregistrer entre 20 000 et 50 000 validations aller-retour selon les matchs sur des délais très courts (environ 40 minutes).

Ainsi, des bus supplémentaires notamment sur la ligne 21 ont pu absorber entre 3 000 et 5 000 validations, et il est envisagé que la future ligne de BHNS puisse transporter 5 000 spectateurs/heure.

- Selon la RTM, il sera possible dans la perspective de l'Euro 2016 d'évacuer une grande partie du stade (y compris son extension) soit 32 à 35 000 personnes en une heure environ en utilisant le métro, le tramway, les bus et le BHNS.
- La RTM prévoit également des liaisons vers des zones de supporters tels que les plages ou le Vieux Port, où des écrans géants devraient être installés.

### 3.1.6. Mesures d'exploitation spécifiques et contraintes

#### • Actuellement

- la ligne 1 comprend 21 rames ;
- la ligne 2 est dotée de 15 rames (dont 14 sont en service et une en réserve) ;
- il faut 40 minutes pour réaliser un circuit complet ;
- une correspondance entre les deux lignes existe à Saint Charles, possibilité de passer d'une ligne à l'autre dans le sens de la marche (exemple une rame de la ligne 1 en direction de la Timone peut aller sur la ligne 2 uniquement vers Sainte Marguerite Dromel et non pas Bougainville).

#### • Fonctionnement du métro en retour de match

Une heure avant la fin du match, mise en place du dispositif en station Sainte Marguerite Dromel : un métro en quai au départ ; un métro en face en attente ; un métro en réserve en arrière gare.

À l'issue de la rencontre, lorsque les premiers voyageurs arrivent en station, le métro à quai part lorsqu'il est rempli au 2/3 afin de pouvoir prendre des passagers à la station Rond Point du Prado.

#### • Régulation des accès

- À l'aller : régulation aux points d'entrée principaux (cf 3.1.2.), à la station Vieux Port, barrières mises en place à l'extérieur selon les matchs.
- Au retour: dispositif de régulation aux stations Sainte Marguerite (fermeture d'un accès), Rond Point du Prado (fermeture de deux des trois points d'accès) et Castellane. La fermeture de certains accès est nécessaire pour des raisons de sécurité

afin de conserver une issue de secours et mieux concentrer les effectifs pour gérer les flux

- Personnels mobilisés : une vingtaine de personnel RTM (vendeurs, contrôleurs, techniciens de maintenance), préfecture, police (15 au minimum par station).

- Fermeture de la station de métro Périer pour des raisons de sécurité (moyens de régulation limités et insuffisants pour gérer les flux)

- Des navettes de bus spécifiques peuvent être mises en place.

Lors de la coupe du Monde de Rugby en 2007, des navettes reliaient Castellane au Rond Point du Prado avec une fréquence élevée (moins de deux minutes en moyenne).

### 3.1.7. Billetique

La RTM propose selon les événements des combinés comprenant le prix de l'évènement avec un aller-retour en transport collectif, ainsi que le stationnement en parc-relais. Elle le fait chaque année pour la foire de Marseille par exemple.

Pour l'Euro 2016, cette perspective est envisagée.

### 3.1.8. Information aux voyageurs, signalétique

- dépliants édités par la RTM ;

- des points d'accueil sont ouverts tous les jours dans les stations de métro suivantes : La Rose, Saint Just, Réformés, Saint Charles, Vieux Port, Estrangin, Castellane, La Timone, Bougainville, Joliette, Noailles, Rond Point du Prado et Sainte Marguerite. Un espace d'informations est aussi présent en centre ville de Marseille ;

- des panneaux à messages dynamiques existent dans les stations de métro ;

- des panneaux sur les quais de métro indiquant le temps d'attente sont en cours d'installation. À terme toutes les stations seront équipées ;

- pour les grands événements, des agents sont dédiés aux informations à l'intérieur des principales stations de métro, ils parlent généralement plusieurs langues à destination des touristes et des publics étrangers attirés par l'évènement.

### 3.1.9. Temps de parcours TC/VP

En milieu urbain, le métro présente l'avantage de la rapidité (en moins de 10 minutes depuis le centre-ville), d'une accessibilité proche du stade et d'une capacité de transports de flux importante. Les soirs de match, les axes routiers sont saturés d'autant plus qu'ils se superposent en semaine, aux heures de retour au domicile des actifs. Le temps de parcours peut parfois prendre une heure pour aller de la gare Saint Charles aux abords du stade vélodrome et certains axes peuvent être fermés à la circulation.

En milieu périurbain, les temps de parcours sont proches entre TC et VP depuis l'aéroport mais la saturation routière sur l'A7 (au niveau des échangeurs avec l'A51 venant d'Aix en Provence) aug-

mente les temps de parcours des véhicules et des cars.

Cependant la liaison en transports collectifs ferrée n'est pas optimisée : absence de tarification spéciale événementielle, fréquence des TER faible, irrégularité du service et absence d'adéquation avec les besoins d'une desserte spécifique les jours de match (problématique de la sécurité, des correspondances, etc.), problème d'accessibilité de la gare de Vitrolles Aéroport pour les habitants de Vitrolles et Marignane, etc. Ces carences ne plaident pas pour un report modal vers les transports collectifs ferrés alors que le temps de parcours vers la gare Saint Charles est concurrentiel.

Cette problématique d'optimisation pourrait être prise en compte dans le cadre d'un partenariat avec la région PACA seule compétente en matière de TER.

### 3.2. Modes doux

<b>Estimation de la population résidant dans un rayon de 2 km du stade Part correspondant de la population de l'agglomération</b>	Environ 125 000 habitants dans un rayon de deux kilomètres autour du stade Vélodrome Soit 15 % de la population de la ville et 12 % de la communauté urbaine.
<b>Parkings vélos</b>	Marseille propose 1 000 vélos en libre service répartis sur 130 stations A proximité du stade Vélodrome, on trouve 20 stations dans un rayon d'un kilomètre et 30 dans un rayon de deux kilomètres
<b>Consignes</b>	Présence de consignes dans le stade. Les objets potentiellement dangereux (couteaux) sont confisqués ou jetés (bouteilles)
<b>Cheminements piétons</b>	La fermeture de certaines voies permet des cheminements piétons notamment à travers les rues Teissere, Ramon, Pugette

Près d'une dizaine de kilomètres de pistes cyclables ont été créées à proximité du stade Vélodrome.

Cependant, suite au recours d'un particulier, le tribunal administratif de Marseille a annulé les arrêtés autorisant la circulation des cyclistes sur les terre-pleins d'une partie de l'avenue du Prado à Marseille. Seuls les enfants de moins de huit ans sont encore autorisés à circuler à vélo sur ces pistes, à condition de rouler au pas et de ne pas occasionner de gêne auprès des piétons. Mais la municipalité a fait appel de cette décision.

<b>Voierie aménagée de pistes cyclables</b>	<b>Longueur des pistes cyclables</b>
Prado 1	1,6 km
Prado 2	1,7 km
Michelet	2,1 km
Teissere	0,6 km
Bords de l'Huveaune	1,5 km
Corniche	1,9 km

## 4/ Dispositifs particuliers d'évacuation

### Dispositif pour les matchs de l'OM

Pour ce qui concerne les secours (pompiers), sur un match classique, 26 pompiers sont sollicités ; sur un match protégé (classé à haut risque), 36 pompiers sont mobilisés, en sachant que les véhicules-ambulances sont les mêmes (quatre ambulances). Dès qu'un match est classé protégé, il y a trois médecins terrain au lieu de deux.

Pour ce qui concerne la croix rouge idem : 26 personnes de la Croix Rouge en match normal et 36 en match classé protégé.

Un plan d'évacuation du stade est remis à chaque rencontre au délégué principal de la rencontre.

Le stade doit être évacué en moins d'une heure concernant le public local. Pour ce qui est du public visiteurs, leur évacuation est différée pour des mesures de sécurité (éviter le croisement entre supporters adverses) et leur temps d'attente peut atteindre deux heures après la fin de la rencontre.

Au niveau du dispositif de sécurité, près de 700 « stadiers » (dont 281 agents de sécurité, 347 contrôleurs et 27 maîtres chiens) travaillent sur un match classique. Ce chiffre est plus important et variable pour les matchs à risque.

© Certu 2011

Service technique placé sous l'autorité du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques a pour mission de faire progresser les connaissances et les savoir-faire dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les professionnalismes au service de la cité.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que se soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination – Maquettage : service éditions Certu (Sylvaine Paris)

Dépôt légal : avril 2011

ISBN : 978-2-11-099561-2

ISSN : 0247-1159

mise en téléchargement gratuit

Bureau de vente :

9 rue Juliette Récamier

69456 Lyon Cedex 06 – France

Tél. 04 72 74 59 59 – Fax. 04 72 74 57 80

Internet : <http://www.certu.fr>

Cette collection regroupe des ouvrages qui livrent de l'information sur un sujet de manière plus ou moins exhaustive.

Il peut s'agir d'études sur une technique ou une politique nouvelle en émergence, d'une question (dans le champ de compétences du Certu) qui fait l'objet d'analyses et qui mérite d'être mise à disposition du public, de connaissances capitalisées à travers des colloques, des séminaires ou d'autres manifestations. Ces ouvrages s'adressent à des professionnels ou à tout public cherchant des informations documentées sur un sujet.

Ces ouvrages n'ont pas de caractère méthodologique bien que des analyses de techniques en émergence puissent alimenter les savoirs professionnels. Dans ce cas, les pistes présentées n'ont pas été validées par l'expérience et ne peuvent donc pas être considérées comme des recommandations à appliquer sans discernement.

## Desserte multimodale des grands équipements sportifs

Tome 2 - Monographies des grands stades - partie 2

Monographies présentées dans cet ouvrage :

- monographie de Londres : stade Emirates Stadium,
- monographie de Saint-Étienne : stade Geoffroy Guichard,
- monographie de Grenoble : stade des Alpes,
- monographie de Barcelone : stade de Camp Nou,
- monographie de Strasbourg : stade de Meinau,
- monographie de Saint-Denis : le Stade de France,
- monographie de Marseille : stade Vélodrome.

D'autres monographies sont proposées dans la première partie de ce même ouvrage mais présentées dans un fichier séparé, téléchargeable sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr).

### SUR LE MÊME THÈME

- **Desserte multimodale des grands équipements sportifs  
Tome 1 - Préconisations d'aménagement et d'exploitation**  
Certu, 2011  
en téléchargement gratuit sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- **Enquête sur la mobilité des touristes en séjour sur sites urbains**  
Certu, 2002  
en téléchargement gratuit sur le site [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- **Desserte des aéroports de province**  
Certu/Cete, 2002

