

Genève pose les bases d'une mobilité conviviale à l'EURO 2008

Genève accueille trois des 31 matches de la compétition UEFA, méga-événement médiatique qui exige une organisation rigoureuse en logistique et en sécurité. Forte de ses expériences d'événements internationaux, la ville hôte prévoit un poste de commandement centralisé pour la gestion des flux. Hors du stade, il s'agit aussi d'un phénomène de masse avec près de 800 000 visiteurs attendus en ville. Cela implique des schémas de gestion de la mobilité inédits. Pour favoriser la convivialité dans les déplacements, Genève tire profit de la proximité des sites de fête en les reliant par un itinéraire piéton.

Par Emmanuel Fankhauser, Franco Tufo et Frédy Wittwer *

Le Stade de Genève, inauguré en 2003, accueille régulièrement des rencontres internationales ou des concerts. Ces événements ont fait l'objet d'un observatoire de la mobilité, axé sur l'évaluation de différents concepts de desserte et sur le comportement des spectateurs pour leurs déplacements. Le concept défini pour l'EURO 2008 en est l'aboutissement. Toutefois, les matches de l'EURO sortent d'un schéma traditionnel, principalement pour trois raisons:

- L'importance médiatique et les enjeux sécuritaires de l'EURO 2008 mettent la logistique au centre des préoccupations, avec de nombreuses contraintes à respecter en matière d'accessibilité (VIP, sponsors, médias, staff, fournisseurs, etc.).

- Le système de vente des billets réserve une majorité des places aux supporters des pays en lice. La plupart des stades vont accueillir un public qui vient de loin, alors que pour un match habituel la part de public local est prépondérante.

- Outre leur large diffusion médiatique, les méga-événements attirent des nombres croissants de visiteurs «OFF» en plus des spectateurs «IN» avec billet. Il faut organiser cette demande spontanée du public (local ou visiteur) de vouloir «être dans l'événement» sans être dans le stade. Le cadre de la fête, c'est la ville tout entière.

Dans ce contexte, l'expérience de matches internationaux ne suffit pas à la réussite de l'EURO. Mais Genève et sa région disposent d'un patrimoine de connaissances



* Emmanuel Fankhauser, ingénieur en transports, chef de projet EURO 2008 chez Citec Ingénieurs Conseils SA, Genève



* Franco Tufo, ingénieur en transports, directeur de Citec Ingénieurs Conseils SA, Genève



* Frédy Wittwer, responsable du Groupe de travail transports EURO 2008, Département du Territoire, Etat de Genève

Genf legt die Grundlagen für eine benutzerfreundliche Mobilität an der EURO 08

Drei der 31 Spiele des UEFA-Turniers werden in Genf durchgeführt. Dies bedeutet für die Stadt am Genfersee ein Mega-Medienereignis mit rigorosen Logistik- und Sicherheitsmassnahmen. Die Gastgeberstadt Genf mit ihrer grossen Erfahrung mit internationalen Events, sieht vor, eine Verkehrsmanagementzentrale einzurichten. Da man allein im Umfeld der Spiele – ausserhalb des Stadiums – mit rund 800 000 Besuchern rechnet, setzt die Stadt auf vollkommen neue Konzepte des Mobilitätsmanagements. Um benutzerfreundliche Verkehrswege zu sichern, kann Genf die nahe beieinander stehenden Feststandorte durch Fussgängerrouen verbinden.



1: Le Stade de Genève a accueilli plusieurs rencontres internationales qui ont permis de tester le dispositif EURO 2008.

1: Im Stadion von Genf fanden schon mehrere internationale Veranstaltungen statt. Dies ermöglichte es, das Dispositif EURO 08 zu testen.

Photo-zeppelin.ch sarl

concrètes particulièrement utiles pour la mise sur pied d'événements de très grande affluence, comme le Salon international de l'automobile, manifestation annuelle régulière la plus importante de Suisse avec environ 750 000 visiteurs sur 11 jours, ou les Fêtes de Genève qui attirent 2 millions de visiteurs chaque année.

Les enjeux de l'EURO 2008 à Genève

A l'échelle globale du tournoi, l'EURO 2008 est un méga-événement « multisite », avec 8 villes suisses et autrichiennes qui se répartissent 31 matches. Du point de vue des déplacements, chaque ville hôte doit pouvoir assumer un rôle de porte d'entrée dans l'événement. A ce titre, l'accessibilité de Genève est assurée par les trois supports de déplacements « grandes distances » habituels :

- l'air, avec l'Aéroport international de Genève, prêt à accueillir des vols charters pour les supporters;
- le rail, avec la gare CFF de Cornavin, dont la desserte sera renforcée selon le concept national des CFF;
- la route, avec les autoroutes suisse A1 et française A40, portes d'entrée des visiteurs en voiture et autocar.

Parts modales de l'EURO 2008 (visiteurs sans billets inclus)	Moyen de transport principal utilisé pour l'entrée en Suisse depuis l'étranger		Moyen de transport principal utilisé par les spectateurs le jour du match	
	Moy. CH	Genève	Moy. CH	Genève
Avion	21%	40%	3%	7%
Autocar	23%	17%	6%	5%
Voiture	40%	38%	22%	20%
Train	15%	5%	17%	10%
TP urbains/régionaux			46%	52%
Marche/vélo			5%	6%

Citec Ingénieurs Conseils SA

2: Les estimations de parts modales des déplacements de visiteurs permettent de dimensionner l'offre en transports.

2: Einschätzungen der einzelnen Modalanteile erlauben die Gestaltung des Transportangebots.

On doit évidemment s'attendre à des surcharges par rapport aux moyennes annuelles de trafic, mais ce sont des scénarios relativement fréquents à l'échelle de la Suisse. La grande nouveauté consiste en une offre très attractive pour favoriser l'utilisation des transports publics (TP): un billet de match permet la circulation gratuite le jour du match et le lendemain jusqu'à midi sur tous les TP suisses et autrichiens. Les estimations de l'Office fédéral des transports font état d'une part modale des TP de plus de 60 % (trains + transports urbains et régionaux) pour les déplacements internes à la Suisse les jours de matches à Bâle, Zurich, Berne et Genève.

L'enjeu principal pour les villes consiste à gérer le niveau régional et local des déplacements. On se retrouve dans un schéma « multisite » à l'intérieur même de la ville hôte.

A Genève, les principaux sites de fête sont:

- Le Stade de Genève (30 000 places):
Samedi 7 juin, 20 h 45, Portugal – Turquie
Mercredi 11 juin, 18 h 00, Tchèque – Portugal
Dimanche 15 juin, 20 h 45, Turquie – Tchèque

- La Plaine de Plainpalais:

Fan Zone avec Public Viewing et/ou animations tous les jours du 6 au 29 juin, prévus pour 25 000 personnes (pics possibles à 60 000).

- Le centre sportif du Bout-du-Monde:

Fan Village (hébergement en camping et dortoirs) avec *Public Viewing* et/ou animations tous les jours du 6 au 29 juin, prévus pour 10 000 personnes (pics possibles à 20 000).

Ces trois sites vont avoir une activité fortement fluctuante. Comme la Suisse joue à Bâle aux mêmes dates que les matches de Genève, il y aura un cumul entre supporters des équipes en lice à Genève, et supporters locaux de la « Nati » pour suivre la retransmission aux *Public Viewing*. Il est probable que, si certains éléments favorables sont réunis (météo, enjeu des matches, engouement populaire, etc.), la barre des 100 000 visiteurs au total soit dépassée ces jours-là.

Il convient de gérer des besoins en déplacements vers et entre ces sites, qui confrontent la ville à un phénomène de masse et à une logistique qui sortent complètement des schémas de gestion de la mobilité au quotidien. Les

Trajet	Mode	Courses/heure	Durée	Places/heure
Accès aux sites (exploitation normale selon horaire):				
Aéroport > Gare	Train	5	6'	5500
Gare > Fan Zone	Tramway	16	7'	5000
Fan Zone > Stade	Tramway	27	8'-13'	8000
Gare > Stade	Tramway	16	15'-20'	5000
Gare > Stade	Train	2	5'	1200

Retour du stade (exploitation renforcée):				
Stade > Fan Zone	Tramway	Max. 60	8'-13'	~20000
Stade > Gare	Tramway	Max. 35	15'-20'	~15000
Stade > Gare	Train	Max. 5-6	5'	~ 3500

Citec Ingénieurs Conseils SA

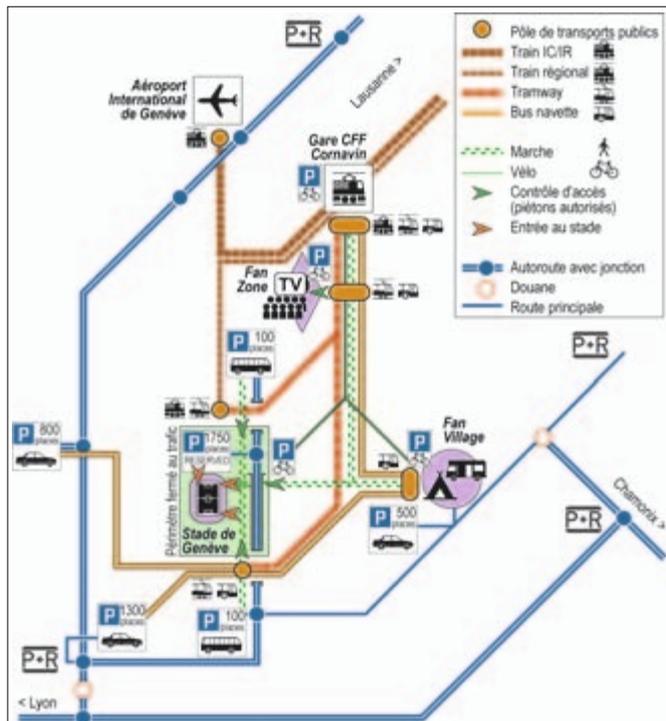
3: Les capacités des transports publics peuvent être adaptées à des gros pics de fréquentation.

3: Die öv-Kapazitäten können den hohen Besucherquoten angepasst werden.

sites de fête eux-mêmes font aussi l'objet de concepts de circulation locaux. Des déviations du trafic sont mises en place, variant en fonction des jours et des heures.

Place aux transports publics et à la mobilité douce

Depuis les Jeux Olympiques d'été 2000 à Sydney, une démarche déterministe a gagné les méga-événements sportifs. Elle impose un concept de mobilité basé sur la notion «zéro parking» à proximité des sites de fête pour le grand public. Des solutions spectaculaires de mobilités économes en énergie, probablement rejetées en conditions normales, peuvent être mises en place et «acceptées» par le grand public et même les riverains en raison du caractère éphémère et festif de l'événement. L'atout genevois est la disposition des sites: la Fan Zone, véritable poumon de la fête, n'est qu'à 1,2 km de la gare CFF de Cornavin. De là, le stade et le Fan Village sont à



5: Le concept d'accès aux animations de l'EURO 2008 tient compte de tous les modes de déplacement.

5: Das Zugangskonzept zu den Attraktionen der EURO 08 berücksichtigt alle Verkehrsarten.

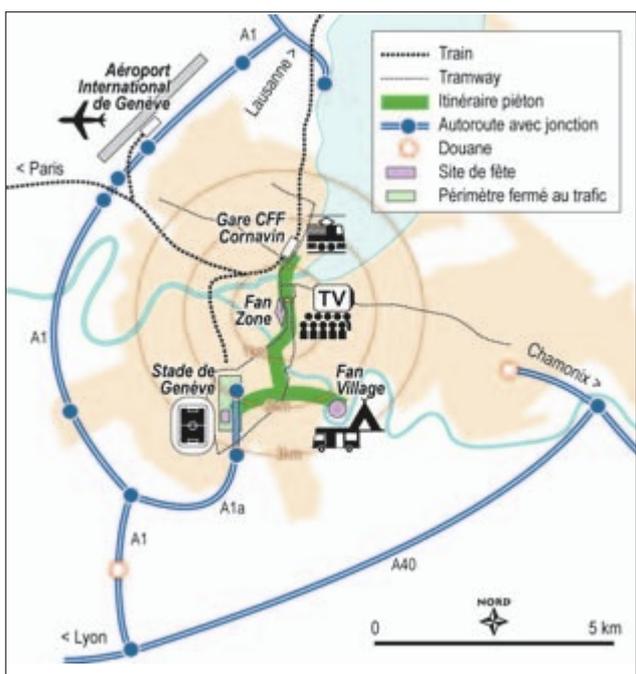
2 km chacun. Ce sont des distances courtes à l'échelle de l'événement. On sait que les visiteurs arrivent souvent très tôt dans la journée. Genève leur propose donc un itinéraire piéton qui met la ville en vitrine. Il est balisé avec 180 panneaux provisoires. Cet itinéraire permet aussi de maîtriser les flux de masse et les rassemblements spontanés de supporters, puisqu'il a été défini de manière à éviter les lieux sensibles et reste à l'écart des grands axes de circulation ou des nœuds de transports publics. Parallèlement, les transports publics genevois (TPG) assurent des capacités renforcées entre les sites. Cinq lignes de tramway desservent le stade (dont trois à partir de la gare) sur deux axes, l'un passant au nord du stade, l'autre au sud. Elles offrent en journée une capacité normale de 8000 places/h entre la Fan Zone de Plainpalais et le stade. Une ligne régionale CFF relie toutes les 30 minutes Cornavin à Lancy-Pont-Rouge, halte située à proximité du stade.

L'aéroport est le seul site en dehors du périmètre de marche. Sa desserte est de cinq trains par heure vers la gare de Cornavin.

Pour le reste, le réseau de bus complète ce dispositif avec des lignes de ceinture qui desservent le stade et le Fan Village, et une navette spéciale directe Gare – Fan Zone – Fan Village. Une offre nocturne est aussi mise en place tous les jours.

Finalement, le vélo est reconnu comme un élément à part entière de la chaîne de déplacement du public. S'adressant surtout aux Genevois qui veulent se mêler aux animations, il vise aussi les visiteurs étrangers qui auront la possibilité d'emprunter un vélo gratuitement à divers endroits de la ville. Le concept vélo comprend:

- 150 panneaux provisoires pour baliser les itinéraires entre les sites de fête;
- 2000 places de stationnement provisoires;



4: La proximité des sites de fête et de transport est un atout pour Genève.

4: Die Nähe der Feststandorte und der Verkehrsmittel ist eine Trumpfkarte für Genf.

Citec Ingénieurs Conseils SA

Type de parking	Places (véh.)	Nbre de passagers	Desserte du stade	Durée du trajet
P autocars	200	~10000	à pied	5'-15'
P+R voitures longue durée	700	~1750	bus TPG	40'
P voitures libre-service	1700	~4250	à pied / bus TPG	10'-20'
P voitures courte durée	2600	~6500	bus-navette	5'-10'
P réservé aux catégories spéciales	1750	~7500	à pied	0'-5'

Citec Ingénieurs Conseils SA

6: Les capacités des parkings, largement dimensionnés, sont définies en fonction des exigences UEFA.

6: Die Kapazitäten der breit dimensionierten Parkhäuser entsprechen den Anforderungen der UEFA.

- 500 vélos en libre-service supplémentaires (Genève Roule), prêts à être fournis si la recherche de sponsors aboutit.

Trafic routier sous contrôle

L'accessibilité par la route est gérée conjointement par plusieurs concepts:

- stationnement «grand public»,
- stationnement autocars,
- prise en charge des véhicules «catégories spéciales»,
- signalisation.

Ces concepts ont été mis au point en collaboration avec la Gendarmerie de Genève qui gère habituellement les flux de circulation événementiels, notamment lors du Salon de l'auto qui accueille jusqu'à 15000 voitures et 120 autocars en un jour. Un logiciel de gestion du trafic («AGIRE») a été développé pour ces occasions.

En ce qui concerne le grand public, pour les visiteurs en

7: Le statut des voies de circulation dans le périmètre du stade est soumis à des règles de gestion strictes.

7: Die Verkehrsabläufe in der Umgebung des Stadions unterstehen strengen Managementregeln.

voiture qui ne vont pas (ou pas directement) au stade, les P+R situés aux portes de l'agglomération sont préconisés. Pour ceux qui se rendent au match, trois parkings de grande capacité (2600 places au total) sont organisés à proximité des grands axes routiers, et reliés au stade par des navettes directes. Il faut aussi tenir compte du stationnement «libre-service», c'est-à-dire des opportunités de stationner dans les environs du stade: environ 1700 places sont ainsi disponibles (avec la généralisation des systèmes de navigation GPS et des informations sur Internet, ce comportement prend de l'importance: les visiteurs ne suivent pas toujours le jalonnement «officiel» mais se fient à leurs propres renseignements).

Ce concept permet d'accueillir jusqu'à 5000 voitures, répondant aux exigences UEFA pour un stade de 30000 places. Mais les projections de répartition modale tablent plutôt sur environ 2000 voitures, correspondant à 5000 spectateurs sur les 23000 du «grand public». La marge permet de faire face à des cas d'urgence (accident bloquant l'accès, panne CFF...).

Pour les autocars, deux zones à proximité du stade sont prévues sur des voies fermées à la circulation. Cela permet de dissocier les supporters des deux équipes. La capacité totale est de 200 places.

Quant aux catégories spéciales (VIP, sponsors, officiels, équipes, logistique, médias, staff, handicapés, etc.), représentant près de 25 % des visiteurs du stade, elles ont droit à des parkings réservés à proximité immédiate du stade, comptabilisant 1750 places pour voitures, autocars et camions. Les places sont attribuées à l'avance, chaque parking étant numéroté et signalé par ce numéro.

Tous ces parkings sont signalés à partir de l'autoroute de contournement de Genève par une signalisation spécifique EURO 2008, avec:

- 50 panneaux sur autoroute,
- 120 panneaux sur le réseau routier cantonal.

Cette signalisation est secondée par des informations dynamiques divulguées par des panneaux à messages variables, commandés directement par la Gendarmerie, qui peut ainsi mettre en place des itinéraires de délestage, prêts à absorber le trafic en cas de perturbations.

L'accès au Stade de Genève rigoureusement

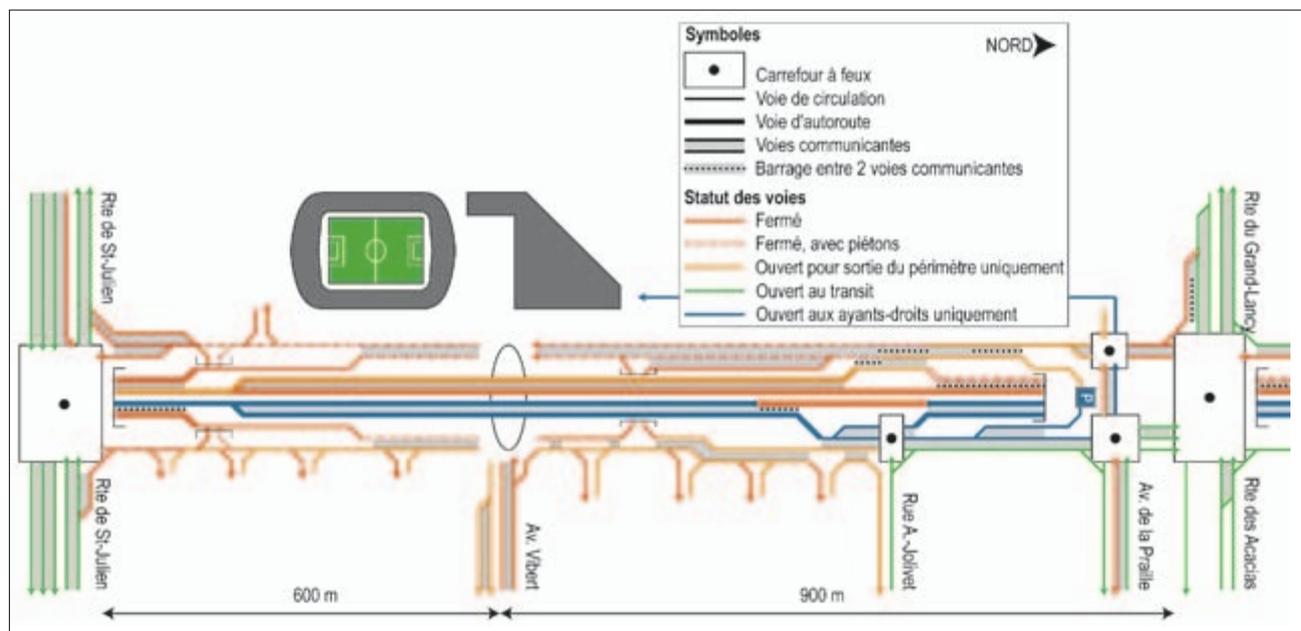




Photo: zeppelin.ch, s&rt / Citec Ingénieurs Conseils SA

8: Accès nord au stade: chaque mode de déplacement dispose de voies réservées et signalées.

8: Der Nordzugang zum Stadion: Jede Verkehrsart verfügt über reservierte und signalisierte Korridore.

réglementé

Les matches concentrent les contraintes les plus fortes, et un dispositif de sécurité et d'accessibilité très poussé est prévu. Les responsables des différents métiers en action disposent d'un poste de commandement commun où toutes les décisions concernant la sécurité, le réseau routier, les transports publics, les parkings, etc., peuvent être partagées et retransmises sur le terrain en temps réel.

Le stade est inscrit dans un «périmètre de sécurité» qui n'est accessible qu'à pied, avec billet et après fouille corporelle. Autour de ce premier périmètre, une zone franche est mise en place avant les matches, délimitée par un «périmètre de trafic» qui englobe les voies d'accès. Ce périmètre est interdit au trafic de transit. La configuration du quartier, entouré par les voies ferroviaires de la gare marchandises, offre peu de dégagement autour du stade, mais il a l'avantage de pouvoir être facilement bouclé puisqu'il ne comporte que trois entrées depuis les quartiers adjacents. Autre particularité, l'autoroute A1a débouche au cœur même du périmètre, qu'elle traverse en viaduc avec plusieurs entrées et sorties.

Le concept se base sur les règles suivantes:

- Tout accès en véhicule au périmètre de trafic est soumis à autorisation.
- Les spectateurs arrivent au stade à pied, canalisés sur des larges chaussées libérées de trafic.
- Les catégories spéciales accèdent aux parkings réservés par un couloir d'accès hors trafic, directement relié à l'autoroute.
- L'arrivée des spectateurs est répartie entre les trois portes:
- Nord, carrefour de l'Etoile: halte CFF Lancy-Pont-Rou-

ge, deux lignes de tramway, parking autocar nord.

- Est, avenue Vibert: débouché de l'itinéraire piéton EURO 2008 (Fan zone, Fan Village).
- Sud, carrefour du Bachel: trois lignes de tramway, navettes des trois parkings «grand public», parking autocars sud.

Pour la fin de match, les flux de spectateurs sont évacués par les mêmes axes, toujours fermés au trafic.

Une expérience qui doit perdurer

Genève a élaboré un plan de mobilité qui vise des objectifs ambitieux en matière d'efficacité, de sécurité, de convivialité et de durabilité. Ce plan tient compte des enseignements les plus récents acquis dans ces domaines au niveau de l'événementiel, ainsi que des propres expériences genevoises dans la gestion de grandes manifestations internationales.

Même si l'événement est éphémère, il laisse un important patrimoine d'actions durables au-delà de l'EURO, c'est-à-dire réutilisables pour des futurs méga-événements à Genève. Et ailleurs, aussi, la réussite de l'EURO 2008 en matière de transports pouvant servir de référence à toute sorte de manifestation d'envergure. ■

Sources

- Documents de travail du Groupe de travail transports EURO 2008 Genève.
- Prognose Mengengerüst Verkehr EURO 2008, décembre 2008, OFT.