

La mobilité pendant l'Euro 08

Autor(en): **Tufo, Franco / Fankhauser, Emmanuel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **134 (2008)**

Heft 09: **Trafics divers**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99677>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La **m o b i l i t é** pendant l'Euro 08

L'Euro de football est un événement majeur pour la Suisse: plus d'un million de spectateurs « in » dans huit stades, et quatre à cinq fois plus « off » sur divers sites de fêtes. Un million de nuitées, plus de cent concerts de musique, de nombreux événements répartis sur les territoires suisse et autrichien. Un survol des spécificités d'un tel événement en terme de mobilité, par le biais du cas de Genève.

Avec le Salon de l'Auto (750 000 de visiteurs), Télécom (200 000 de visiteurs en 2003) ou la Lake Parade et les Fêtes de Genève (2 000 000 de visiteurs), Genève dispose d'une certaine expérience dans l'organisation de grands événements. Malgré cela, de nombreux efforts sont nécessaires pour tenir compte du contexte particulier de l'Euro. A Genève, les préparatifs ont commencé en 2006, environ 30 mois avant l'événement, par la mise en place de quatre groupes de travail – Sécurité, Transports, Marketing et Events – pilotés par une délégation du Conseil d'Etat. Cette structure permet de disposer des ressources internes des administrations, qui recourent cependant à des compétences externes pour l'organisation d'événements ou des transports.

Un événement multi-site festif, durable et sûr

L'Euro 08 concerne huit villes réparties entre Genève et Vienne, mais chacune des villes est responsable de sa sécurité et du transport de ses spectateurs, non seulement pour les matches, mais aussi pour les événements organisés en marge. Si l'attention générale se focalise sur les 31 rencontres de football, l'essentiel de l'organisation porte sur les « à côté ». L'Euro 08 est un événement multi-site international, chacun des huit sites en comportant lui aussi plusieurs: l'organisation locale joue donc également avec plusieurs lieux, dont la fréquentation précise ne peut pas être prévue.

A Genève, les matches des 7, 11 et 15 juin s'insèrent dans une programmation comprenant plus de 60 concerts sur les deux sites *Fan Zone* (à la Plaine de Plainpalais) et *Fan Village* (au centre sportif du Bout du Monde), qui viennent s'ajouter aux manifestations habituelles.

En plus de l'étalement dans l'espace, il faut souligner la plage horaire dans laquelle se déroulent les événements: les activités de la ville doivent se poursuivre aussi normalement que possible en dépit d'animations allant de l'ouverture de la *Fan Zone* à 11 heures à la fermeture du Club 08 à 05 h. En dehors de ces horaires, il faut assurer le nettoyage urbain et l'approvisionnement des échoppes.

Trois objectifs prioritaires président tous les aspects de la manifestation: celle-ci se veut festive, durable et sûre. Les transports doivent être rapides, confortables et économiques tant pour les visiteurs que pour les résidents. Ils doivent garantir l'intégrité physique des personnes et prévenir l'apparition du « sentiment d'insécurité », tout en favorisant l'engouement pour l'Euro et l'esprit de fête. Cette mobilité « made in Switzerland » se doit en outre de respecter l'environnement, d'être économique et équitable sur le plan social.

Ce qui est prévu à Genève

En Suisse, il n'est aujourd'hui plus concevable d'organiser une manifestation majeure sans porter une attention particulière à l'environnement. Les alternatives à l'automobile seront favorisées. Les sites étant situés dans un rayon de 2 km, on encouragera les déplacements en transports publics, en deux-roues et à pied.

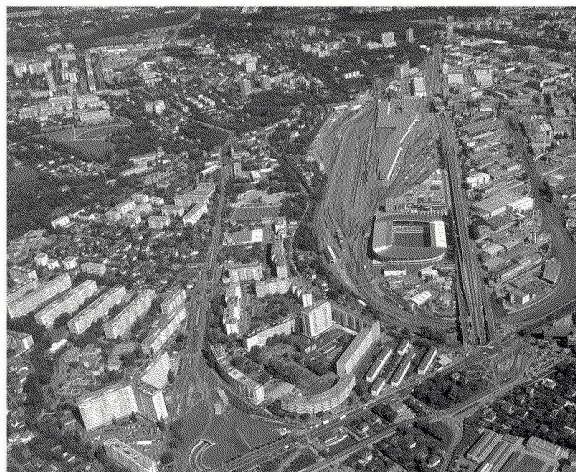


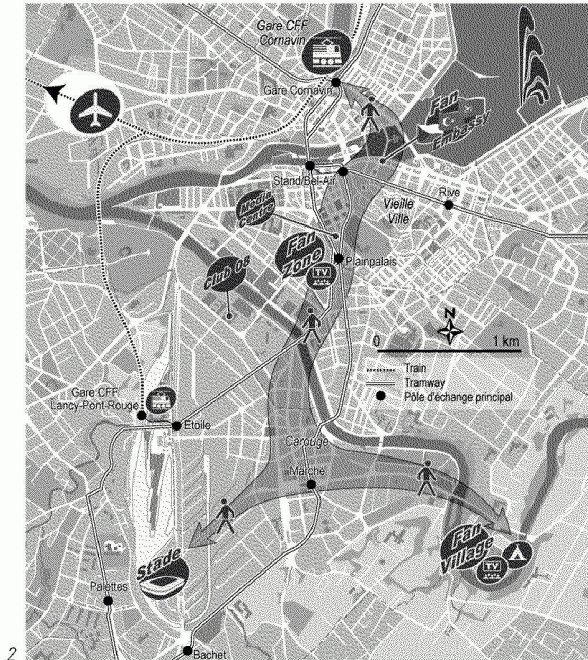
Fig. 1 : Vue aérienne du Stade de la Praille (Photo CFF)

Fig. 2 : Favoriser les déplacements piétonniers dans une zone restreinte

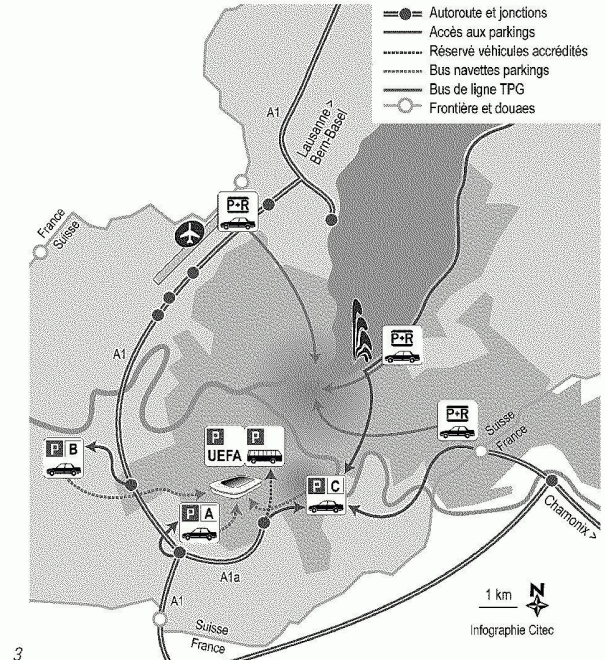
Fig. 3 : Concept pour les parkings

Fig. 4 : Plan des transports publics

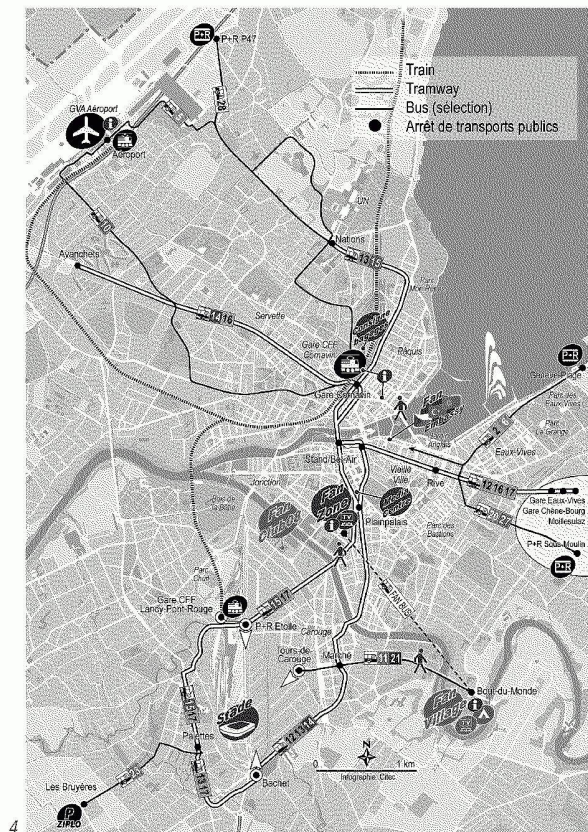
(Sauf mention, tous les documents illustrant cet article ont été fournis par les auteurs.)



2



3



4

Les schémas de circulation seront modifiés (fermeture de rues, modification des sens de circulation, stationnement provisoire pour voitures et deux-roues) en fonction des rencontres, mais aussi pour faciliter l'accès à la Fan Zone et au Fan Village. Trois sites supplémentaires proposeront la location de vélos (Gare Cornavin, Fan Zone, Fan Village), avec possibilité de réserver par Internet (<www.fanmove08.ch>). Plus de 2 000 places deux-roues seront créées.

Un mail piétonnier reliant la gare de Cornavin à la Plaine de Plainpalais sera mis en place et agrémenté pour toute la durée de l'événement (fig. 2).

Les voitures et les autocars seront aussi pris en compte, et un système d'accréditation par catégories (riverains, VIP, sponsors, teams, autocars) sera mis en place. Les autres usagers devront utiliser les stationnements payants mis à leur disposition à l'extérieur de la ville (2 600 places), ou les parkings urbains habituels (fig. 3). Par ailleurs, un jalonnement par panneaux à messages variables (PMV) et la gestion centralisée du trafic à l'aide du logiciel AGIRE (mis en place à Genève depuis 2002) permettront d'optimiser la distribution du trafic routier et de réduire la surcharge du réseau.

Pour faire face aux nombreux visiteurs (on attend plus de 150 vols supplémentaires sur l'aéroport international de Genève), les transports publics ont été repensés (fig. 4). Le transport urbain et interurbain sur l'ensemble des

réseaux suisses et autrichiens sera entièrement gratuit pendant 36 heures pour les détenteurs d'un billet de match. Il s'agit là d'une première mondiale, puisque jamais un pays n'avait tant investi pour promouvoir une alternative à la voiture.

Les services seront renforcés tant au niveau national qu'au niveau local des villes. Les CFF, qui introduisent plus de 2 800 trains supplémentaires à l'horaire, assureront un retour après chaque match vers les autres villes hôtes. Les Transports Publics Genevois renforceront l'amplitude horaire (service nocturne tous les jours de l'Euro), la cadence sur certaines lignes et la desserte des sites de fêtes. Ces prestations seront disponibles au travers d'actions spéciales attractives (Abonnement général national deuxième classe d'un mois pour 300 francs) pour les non détenteurs de billet de match (la très large majorité). Les services tels que GTC (Geneva Transport Card), assurant la gratuité des transports pour les

personnes hébergées à Genève (hôtel, auberge et camping) ainsi que la gratuité pour les personnes atterrissant à l'AIG, seront naturellement maintenus.

Effet durable sur notre mobilité ?

De par la nature éphémère de l'Euro, les initiatives prises durant son déroulement n'ont pas été conçues pour perdurer. S'il est raisonnable de penser qu'elles seront efficaces durant le championnat d'Europe, il est souhaitable que leurs effets concrets soient analysés *a posteriori*. On pourrait dès lors envisager d'en profiter pour l'organisation d'autres événements, ou mieux encore, chercher à saisir dans quelle mesure certains éléments pourraient avoir un effet à long terme sur nos habitudes en matière de mobilité.

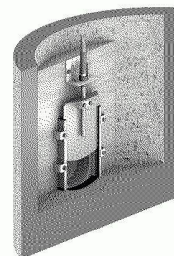
Franco Tufo, ing. civil EPF
Emmanuel Fankhauser, ing. civil EPF
Citec Ingénieurs Conseils SA
47, route des Acacias, CH - 1211 Genève 26

L'obturation



WEY® Vannes éclipse

Qu'il s'agisse d'une conduite de 150 mm ou d'un canal de 4 m de largeur, d'obturation, de régulation ou d'avarie: les vannes éclipse WEY® ont fait leurs preuves dans d'innombrables installations et elles garantissent un fonctionnement sans défaut durant des décennies. Appelez-nous pour un conseil.



WEY®
Trademark of SISTAG

SISTAG Absperntechnik
CH-6274 Eschenbach
Tél. 041 449 99 44
Fax 041 448 34 31
www.sistag.ch
E-Mail: info@sistag.ch

SISTAG