

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS



TRANSPORT ET MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES

TABLE
RONDE

122

CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

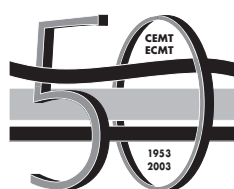


CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

RAPPORT DE LA
CENT VINGT DEUXIÈME TABLE RONDE
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

tenue à Paris, les 7-8 mars 2002
sur le thème :

**TRANSPORT
ET MANIFESTATIONS
EXCEPTIONNELLES**



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 42 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Fédération de Russie, Serbie et Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Turquie et Ukraine. Six pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, Corée, États-Unis, Japon et Nouvelle-Zélande) et deux, un statut de Membre observateur (Arménie et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, le transport urbain durable, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:

TRANSPORT AND EXCEPTIONAL PUBLIC EVENTS

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
www.oecd.org/cem

© CEMT 2003 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORTS INTRODUCTIFS

Rapport de W. HEINZE (Allemagne)	7
1. De quoi est faite une manifestation ?.....	11
2. Qu'est aujourd'hui une manifestation ?.....	12
3. Classification des manifestations sous l'angle de la planification des transports.....	14
4. Zones de transport centrale, moyenne et extérieure des manifestations.....	16
5. Planification des manifestations berlinoises.....	17
6. Stratégies réelles et mesures souhaitables.....	25
7. Facteurs de réussite des manifestations berlinoises.....	28
8. Manifestations exceptionnelles berlinoises : emballage du Reichstag en 1995 (5 millions de visiteurs en 15 jours).....	29
9. Manifestations exceptionnelles berlinoises : Love Parade 2000 (1.2 million de spectateurs en un jour).....	36
10. Manifestations exceptionnelles à Berlin-Brandebourg : Rassemblement de motards de Biesenthal (30 000 motards dans une petite ville).....	43
11. Enseignements tirés de la planification des manifestations organisées à Berlin et dans le Brandebourg.....	48
12. Évolution de l'environnement structurel, insuffisances et nouveaux défis.....	49
13. Évolution de la nature des manifestations en fonction des changements du monde ambiant.....	50
Rapport de R. SCHNÜLL (Allemagne)	61
Concept de planification et de gestion des transports pour l'exposition universelle de Hanovre EXPO 2000 - Mise en oeuvre et enseignements à tirer pour des événements comparables	
1. Caractéristiques de l'exposition universelle EXPO 2000.....	65
2. Concept de planification des transports pour EXPO 2000.....	66
3. Système de contrôle et de gestion du trafic pour EXPO 2000.....	70
4. Installation de guidage du trafic sur la voie d'accès rapide au parc d'exposition.....	77
5. Écoulement du trafic pendant l'exposition universelle EXPO 2000.....	95
6. Transférabilité du concept de planification et de gestion des transports.....	97

Rapport de H. KOCH et R. THALER (Autriche)	101
Les expériences et enseignements tirés des projets-pilotes conduits en Autriche sur le thème "événements exceptionnels - sans pollution, ni bouchon"	
Introduction	105
1. Diffusion d'informations sous la forme d'un guide pratique destiné aux organisateurs	105
2. Appel à concours et mise en oeuvre des projets-pilotes : événements exceptionnels - sans pollution, ni bouchon	106
3. Conclusions	126
Rapport de L. DE VOGELAERE (Belgique)	133
La mobilité face à l'Euro 2000	
1. Introduction	137
2. Approche de l'événement	138
3. Les flux de supporters	141
4. Éléments pris en considération pour élaborer le plan	143
5. Mobilité routière	146
6. Transports en commun	152
7. Mobilité aérienne	155
8. Mobilité maritime	158
9. Relations publiques	158
10. Conclusion	160
Rapport de F. POTIER (France)	177
Transport et grandes manifestations : évolutions, impacts sur le développement et analyse typologique globale	
Introduction	181
1. La mobilité de loisirs, principale cause de la forte croissance de la mobilité	182
2. Une tentative d'évaluation quantitative du phénomène "événementiel"	186
3. Analyse typologique globale	190
4. Les impacts économiques et d'aménagement du territoire des grandes manifestations	204
Conclusion	207
Rapport de F. NUNES DA SILVA (Portugal)	219
Le cas de l'EXPO'98 à Lisbonne	
1. Manifestations exceptionnelles : de quoi parle-t-on ?	223
2. Existe-t-il une typologie des "manifestations exceptionnelles" du point de vue des transports ?	224
3. Des opportunités à ne pas laisser passer	227
4. Le cas de l'EXPO'98 à Lisbonne	228
5. Quelques leçons à tirer de l'expérience de Lisbonne	235

Rapport de P. BOVY (Suisse)	257
Transport pour les grandes manifestations sportives et gestion des mobilités exceptionnelles	
1. Principales questions de transport liées aux manifestations exceptionnelles	262
2. Les transports dans les manifestations exceptionnelles : une grande diversité de situations.....	263
3. Manifestations sportives multidisciplinaires : organisation, stratégies et gestion.....	267
4. Gestion exceptionnelle de la mobilité : les Jeux Olympiques de Sydney en 2000.....	271
5. Principaux enseignements de Sydney sur les plans de la gestion du transport et de la mobilité.....	281
6. Les limites à la croissance continue des manifestations exceptionnelles	285

AUTRES COMMUNICATIONS

KIM, K.-J. (République de Corée) : Plans de transport pour la coupe du monde 2002 en Corée et au Japon	307
MARIE, P. (France) : Ville de Cannes.....	334
RYDZKOWSKI, W. (Pologne) : Visite du Pape Jean-Paul II en Pologne en 1999	342

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

(Débats de la Table Ronde sur les rapports).....	349
--	-----

LISTE DES PARTICIPANTS	365
-------------------------------------	-----

Wolfgang HEINZE
Technische Universität Berlin
Institut für Land- und Seeverkehr
Berlin
Allemagne

TRANSPORTS ET MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES¹

SOMMAIRE

1. DE QUOI EST FAITE UNE MANIFESTATION ?.....	11
2. QU'EST AUJOURD'HUI UNE MANIFESTATION ?	12
3. CLASSIFICATION DES MANIFESTATIONS SOUS L'ANGLE DE LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS	14
4. ZONES DE TRANSPORT CENTRALE, MOYENNE ET EXTÉRIEURE DES MANIFESTATIONS	16
5. PLANIFICATION DES MANIFESTATIONS BERLINOISES.....	17
5.1. Planification sous l'angle de l'organisateur.....	17
5.2. Planification sous l'angle de la planification des transports	18
5.3. Planification sous l'angle de la gestion des transports.....	20
5.4. Planification sous l'angle du pouvoir politique (autorités responsables de la délivrance des autorisations).....	22
6. STRATÉGIES RÉELLES ET MESURES SOUHAITABLES	25
6.1. Stratégies de transport pour manifestations exceptionnelles.....	25
6.2. Mesures à mettre en œuvre.....	26
7. FACTEURS DE RÉUSSITE DES MANIFESTATIONS BERLINOISES.....	28
8. MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES BERLINOISES : EMBALLAGE DU REICHSTAG EN 1995 (5 MILLIONS DE VISITEURS EN 15 JOURS)	29
9. MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES BERLINOISES : LOVE PARADE 2000 (1.2 MILLION DE SPECTATEURS EN 1 JOUR).....	36
10. MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES A BERLIN-BRANDEBOURG : RASSEMBLEMENT DE MOTARDS DE BIESENTHAL (30 000 MOTARDS DANS UNE PETITE VILLE).....	43
11. ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA PLANIFICATION DES MANIFESTATIONS ORGANISÉES A BERLIN ET DANS LE BRANDEBOURG	48
12. ÉVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT STRUCTUREL, INSUFFISANCES ET NOUVEAUX DÉFIS	49

13. ÉVOLUTION DE LA NATURE DES MANIFESTATIONS EN FONCTION DES CHANGEMENTS DU MONDE AMBIANT	50
NOTES.....	53
BIBLIOGRAPHIE.....	57

Berlin, novembre 2001

1. DE QUOI EST FAITE UNE MANIFESTATION ?

Les manifestations exceptionnelles, telles que l'emballage du Reichstag en 1995, la nuit de la Saint-Sylvestre de l'an 2000 et la Love Parade, sont des fêtes qui fascinent et font naître des amitiés, mais aussi, pour beaucoup de planificateurs, des sources d'émerveillement. Plus d'un million de personnes se rencontrent, la majorité en dehors de chez elles, font la fête dans des espaces extrêmement resserrés et trouvent de la compagnie dans l'anonymat. La musique, l'alcool, la drogue et l'ivresse de la fatigue y jouent un rôle particulier. Souvent aussi on découche et tout est bien. Le Reichstag emballé a attiré 5 millions de curieux, la nuit de la Saint-Sylvestre de l'an 2000 a rassemblé 2.5 millions de personnes à Berlin et la Love Parade de la même année 1.5 million de participants. Ces deux dernières manifestations n'ont pourtant connu que deux accidents mortels de la circulation dont les deux victimes n'ont eu, soit dit sans cynisme malsain, que ce qu'elles cherchaient : la première a sauté d'une rame RER (S-Bahn) en pleine voie et la deuxième est morte en "surfant" sur les toits d'une autre rame RER.

Cette promiscuité harmonieuse de millions de gens est la résultante d'innombrables actions et réactions des protagonistes, en l'occurrence de petits écarts, rapprochements et autres mouvements salvateurs répétés à l'infini. L'ambiance repose avant tout sur la bonne volonté de tous. Étant donné que cette ambiance ne peut pas être imposée du dehors, tout dépend du message unificateur, de l'idée-force qui motive et suscite le désir de se réunir et de rester ensemble.

Une manifestation est un agencement relativement stable, un organisme robuste ou un échantillon de durée de vie limitée². Un tel équilibre instable se comporte comme la flamme d'une bougie, un gouvernement de coalition ou une forêt tropicale humide. Tous les trois doivent leur stabilité à l'invariabilité de leur environnement, à l'apport ininterrompu d'intrants et à la sortie continue de produits. L'environnement d'une manifestation se constitue des règles de jeu, du thème, des participants, du lieu, de la date et du programme. Les intrants sont de nature matérielle ou immatérielle. Les intrants matériels sont le marketing, le préfinancement, l'infrastructure existante, le boire et le manger, le mouvement, l'alcool et la drogue, tandis que les intrants immatériels sont créés par les artistes, les animateurs et la communication, la bonne humeur, la joie et le sentiment de bonheur, la collaboration et la reconnaissance, l'ardeur au travail des planificateurs ou le sentiment de sécurité procuré par la présence visible des forces de l'ordre. Cette "ambiance" se propage inconsciemment, se renforce et se mue en un enthousiasme de plus en plus exalté. La manifestation n'est en bout de course plus compréhensible qu'en son tout, un tout qui est beaucoup plus que la somme des participants, vedettes, planificateurs et organisateurs. Tous ces hommes et toutes ces femmes n'agissent plus indépendamment les uns des autres, mais comme s'ils s'étaient donné le mot. Ce passage du "je" au "nous" est à la fois le but et la garantie de la réussite de l'organisateur.

Comme dans tout système plus ou moins à l'équilibre, il y a dans toutes les grandes manifestations quelques paramètres à la limite. Les planificateurs, gestionnaires et organisateurs doivent donc garder les sens constamment en éveil, même quand il s'agit de manifestations dont ils ont l'expérience. Dans ces cas limites, des fluctuations spontanées ou des faibles *stimuli* extérieurs peuvent porter l'équilibre instable à un autre niveau ou déclencher le chaos. Une panne de courant, l'irruption des pompiers dans la foule ou dans la gare du RER avec son escalier unique, l'agressivité croissante de

"raveurs" ivres, épuisés et en manque de femmes ou le manque d'éclairage des sentiers des parcs empruntés par la foule de ceux que la panne du RER oblige à marcher peuvent alors tout déstabiliser. La reconnaissance de ces situations critiques, leur observation et leur maîtrise sont affaire d'expérience et de planification. C'est pour cela qu'une manifestation est avant tout une réussite collective de praticiens.

2. QU'EST AUJOURD'HUI UNE MANIFESTATION ?

L'importance d'une manifestation se mesure à son volume (nombre de participants ou de visiteurs, superficie occupée), en termes monétaires (investissements, bénéfice) et/ou à sa signification socio-psychologique (image, impact publicitaire), autant de paramètres entre lesquels les interrelations sont nombreuses (Schneider 1993: 120). Il est ainsi possible d'opérer, sur la base du nombre de participants, une première distinction entre les petites, moyennes et grandes manifestations. Les petites manifestations sont des fêtes d'importance locale dont la préparation prend peu de temps (fête de quartier avec 2 000 visiteurs), les moyennes ont une importance qui sort du cadre régional et nécessitent une préparation plus longue (exposition horticole départementale ou match de football de première division rassemblant 50 000 personnes) et les grandes (*Special events, Hallmark events*) sont des manifestations spectaculaires de portée nationale ou internationale qui nécessitent une préparation d'autant plus longue (l'emballage du Reichstag à Berlin en 1995 a attiré 5 millions de visiteurs et la Saint-Sylvestre de l'an 2000 quelque 2 millions de participants). L'Association internationale d'experts scientifiques du tourisme a estimé, au cours de son congrès de 1987, que les grandes manifestations se définissaient par le nombre de participants (1 million), une somme d'argent (750 millions de DM) et une appréciation subjective (à voir absolument) (Marris 1987 : 3). Les facteurs déterminants sont le thème de la manifestation, le lieu où elle se déroule et la répartition de la demande dans le temps.

Le rapport se focalise sur les manifestations exceptionnelles berlinoises ainsi que sur les raisons de leur réussite. Comme les grandes manifestations sont avant tout des événements qui donnent aux participants, organisateurs, planificateurs et hôtes une occasion de s'affirmer, il importe d'en comprendre et exploiter la logique interne.

Les manifestations exceptionnelles étant essentiellement des manifestations de masse de courte durée (jours, semaines ou mois), il est évident que La Mecque, Neuschwanstein, Disneyland et les parcs de loisirs n'en sont pas, puisque ce ne sont que des buts de voyage et que le Nürburgring n'en devient une que les jours où il accueille une course automobile.

Les manifestations exceptionnelles requièrent la présence physique des participants. L'atterrissage sur la Lune n'en est donc pas une, bien que des millions de gens aient partout dans le monde passé une nuit devant leur appareil de télévision à le regarder.

Les manifestations exceptionnelles ont un champ d'attraction qui déborde des limites d'une région et les longs déplacements à effectuer pour s'y rendre ou en revenir constituent donc une source importante de joie anticipative et de bien-être collectif au point d'en devenir des parties intégrantes.

Les manifestations font coïncider production et consommation et ne durent pas longtemps. Leur long temps de préparation, leur durée extrêmement brève et le temps moyennement long que durent l'évacuation et la remise en état des lieux sont donc des paramètres avec lesquels la planification doit compter. Comme les manifestations ne peuvent pas stocker leur ambiance, il faut les vivre en direct. Elles donnent ainsi naissance à des pics de demande (et des surcapacités) tout à fait classiques.

Les manifestations exceptionnelles combinent l'offre de biens et de services. La plus grande partie de la demande se porte sur des services connexes, tels que logement, gastronomie, transport et manifestations consécutives, plutôt que sur la manifestation même. La manifestation et son environnement (attraits et capacités de la destination) sont donc complémentaires.

Les voies de communication empruntées à l'aller et au retour ne sont pas adaptées par leur capacité aux manifestations exceptionnelles et les places de stationnement sont insuffisantes. Les grandes manifestations commerciales se déroulent donc en règle générale en des lieux spécialement conçus pour accueillir des foules et entravent d'autant plus la circulation qu'elles sont inhabituelles dans le lieu où elles sont organisées.

Les manifestations exceptionnelles répondent pour la plupart aux vœux des participants qui s'y rendent de leur plein gré. Pour les responsables de la planification des transports, les manifestations de masse constituent avant tout, même si elles sont voulues par les pouvoirs publics, des exercices de maîtrise de la mobilité qui, sur le plan technique, ne se distinguent guère des journées d'église (rassemblements annuels de fidèles).

Ce qui compte dans les manifestations exceptionnelles, c'est moins le nombre absolu de participants que le rapport entre ce nombre et la population de l'entité où elles se déroulent. Dans les grandes villes, le nombre de visiteurs doit donc être rapporté au nombre d'habitants des arrondissements organisateurs.

Les manifestations exceptionnelles sont des événements à finalité connue, prévisibles et planifiés. Comme elles jouent un rôle de premier plan dans les stratégies commerciales des villes, régions, pays et entités internationales, les voyages vers les sites de catastrophes, les phénomènes naturels imprévisibles et les actions spontanées de protestation qui rassemblent des grandes foules ne sont pas des manifestations. Les prévisions erronées n'en sont pas moins inhérentes aux manifestations exceptionnelles.

Pour notre vision des transports attentive aux réalités du moment, ce sont les grands rassemblements non violents qui intéressent le plus. Les révolutions, les guerres et le chaos des journées de Hanovre ne sont donc à nos yeux pas des manifestations exceptionnelles, même si ceux qui y participent les ressentent comme telles.

Les manifestations exceptionnelles véhiculent un message. On parle d'une manifestation fascinante avant qu'elle se déroule. Les idées maîtresses sont mises en scène et touchent au transcendantal. Il s'agit de susciter des émotions et de réaliser quelque chose d'unique, d'irréproductible. Les manifestations exceptionnelles ont ceci de caractéristique qu'elles sont mises en scène comme des œuvres d'art appartenant aux domaines les plus divers. Il y a là des symboles, comme le montrent les cérémonies d'ouverture des Jeux Olympiques.

Le voyage à accomplir pour se rendre à une manifestation exceptionnelle donne déjà un avant-goût de ce qu'elle va permettre de vivre : attente idéalisée et romantique de l'événement et de la communion, sortie du quotidien, préparation et réalisation du déplacement en tant que manifestation de groupe, renforcement du sentiment d'appartenance à une communauté par la traversée commune

des épreuves et des difficultés... (Schmidt *et al.* 2000). L'intégration des déplacements massifs d'aller et de retour prépare donc assez facilement à la participation à un événement prometteur d'aventure, générateur d'émotion et mobilisateur d'efforts physiques. Il en va à l'extrême de même des rencontres de vieilles voitures et des rassemblements de motards.

La quête de promiscuité joyeuse et l'aspiration à la fusion dans la masse sont inhérentes aux grandes manifestations exceptionnelles. Le mot d'ordre est, jusqu'à un certain point du moins : plus c'est grand, mieux c'est. La frénésie collective et sa construction programmée sont une des clés de voûte des manifestations exceptionnelles. Qu'il s'agisse de journées d'église, de championnats du monde, de concerts en plein air ou de Love Parade, ces manifestations doivent motiver, renforcer les participants dans leur vision des choses et les mobiliser.

Les grandes manifestations exceptionnelles donnent naissance à un sentiment durable de communion et laissent le souvenir de quelque chose d'unique et de spécial, d'une ambiance sublime, d'avoir participé à quelque chose qu'une vie entière ne suffira pas à faire oublier.

Les manifestations exceptionnelles sont, par leurs retombées externes, d'excellentes sources d'avantages économiques : "*Short term madness may be long term sense*" (Lynch, cité par Schneider 1993 : 225). L'effet combiné d'acteurs, d'espaces et de perspectives par ailleurs isolés en est la cause. Comme ces manifestations sont toutefois avant tout des phénomènes sociaux, les paramètres économiques ne suffisent pas à les décrire.

3. CLASSIFICATION DES MANIFESTATIONS SOUS L'ANGLE DES TRANSPORTS

Les manifestations se distinguent par leur thème. Comme chaque manifestation ressortissant au monde de la jeunesse et du sport, de la culture ou de la politique est différente des autres, la solution des problèmes qu'elle pose doit être adaptée à son thème, sa localisation et ses participants. Pour le planificateur des transports, tout tourne autour de la mise en correspondance spatiale et chronologique de l'offre de transport disponible et de la demande prévisible. Vues dans cette optique pragmatique, la grande majorité des variantes possibles se retrouvent dans les 10 catégories suivantes.

Les fêtes de quartier se déroulent pour la plupart sur une aire délimitée (la place du marché par exemple) du centre-ville (en règle générale débarrassé de tout trafic automobile). Le marché de Noël de Nuremberg est un bon exemple de ce que cela donne dans une grande ville ou une ville de taille moyenne.

Les manifestations itinérantes (marathons, courses cyclistes, etc.) suivent des itinéraires fermés aux autres types de trafic. On se déplace à pied, par des moyens mécaniques (bicyclette, patins à roulettes, etc.) ou on suit des chars décorés (carnaval, Love Parade, etc.). Le *Christopher Street Day*, le Tour de France, la Nuit du patin à roulettes ou les visites officielles en sont d'autres exemples.

Les rassemblements concentrent des multitudes dans un lieu public généralement proche du centre. Les transports s'effectuent la plupart du temps en autobus ou en métro (léger) selon un schéma en étoile. Beaucoup de manifestations itinérantes festives se terminent aussi par des discours

prononcés dans un lieu public. Les rallyes pédestres ou automobiles sont dans ce domaine particulièrement lourds de défis, en raison notamment du fait que la capacité d'accueil des points de ralliement peut en faire des goulets d'étranglement. Le rassemblement du 1er mai, avec ses défilés qui traversent la ville jusqu'au Reichstag, et le rassemblement spontané qui a eu lieu sur la place John-F. Kennedy après le 11 septembre en sont les exemples berlinois les plus typiques.

Les foires (expositions) se tiennent dans des endroits, généralement des grands halls situés en périphérie, spécialement conçus pour les accueillir. Apanage des grandes villes, ces foires sont accessibles par les transports en commun ou en voiture, des voitures auxquelles elles offrent de vastes parcs de stationnement. Leur "clientèle" est normalement homogène. L'"Expo" en est un bon exemple, de même que beaucoup de fêtes et concerts pop.

Les "kermesses" se tiennent dans des endroits spécialement conçus pour les accueillir qui se situent généralement en banlieue, mais sont moins éloignés du centre que les halls de foire. Elles sont donc plus facilement accessibles par les transports en commun qu'en voiture, parce que les parcs de stationnement n'y sont pas très étendus. Leur "clientèle" est hétérogène. Les fêtes populaires, telles que la fête de la bière organisée au mois d'octobre à Munich, en sont de bons exemples.

Les manifestations sportives se déroulent dans des endroits clos, avec salles et infrastructures adéquates, spécialement conçus pour les accueillir qui se trouvent généralement en périphérie. Accessibles par les transports en commun ou, grâce à leurs vastes parkings, en voiture, ces manifestations commencent et finissent à heures fixes et génèrent de ce fait des pics extrêmes de demande. L'hétérogénéité et, parfois, la soif de violence de leur "clientèle" sont d'autres traits qui les distinguent. Les matchs de football en sont de bons exemples.

Les journées d'église s'étalent sur plusieurs jours et se déroulent en plusieurs endroits d'une même ville, c'est-à-dire dans un vaste lieu public central et de nombreux lieux satellites excentriques, généralement des halls de foires. La majorité des participants venant du dehors, la demande de transport s'adresse en priorité aux transports en commun, en l'occurrence aux autobus et au métro (léger).

Les "salons" horticoles se tiennent sur des terrains jusque-là inexploités ou des terres agricoles. Comme ils sont souvent liés à l'ouverture de nouvelles lignes de métro ou d'autobus ou à des opérations de rénovation urbaine, ils sont aussi organisés dans des petites villes, des villes nouvelles et des quartiers résidentiels. Leur "clientèle" est homogène. Le salon horticole national, le salon horticole du *Land* et l'exposition internationale d'horticulture en sont de bons exemples.

Les shows nautiques (*Windjammer Parade*) entraînent l'envahissement de voies sur berge et d'espaces adjacents d'où les spectateurs viennent admirer les bateaux. Leur problème crucial est celui des parkings. Ils s'accompagnent en outre d'un vaste programme de transport. *Hansa Sail* à Rostock, la *Kieler Woche* (Semaine de Kiel) et le Rhin en flammes en sont de bons exemples.

Les festivals de type Woodstock se déroulent sur de grandes prairies situées en périphérie et dépourvues d'infrastructures fixes. Souvent synonymes de logement sous tente, ces manifestations sont accessibles pour l'essentiel en voiture et à moto. Elles présentent un risque d'envahissement de petites villes et de villages et soulèvent des problèmes de sécurité dus aux sols détrempés et aux dégradations du milieu naturel. Les rassemblements de motards et les concerts en plein air, de Roskilde par exemple, en sont de bons exemples.

4. ZONES DE TRANSPORT CENTRALE, MOYENNE ET EXTERIEURE DES MANIFESTATIONS

En poussant la classification un cran plus loin, il paraît judicieux de diviser l'espace mobilisé par une manifestation en trois zones centrale, moyenne et extérieure (Gottschalk 2000) pour les besoins de la planification des transports³. L'étendue de ces zones peut évidemment varier en fonction de la nature des manifestations selon qu'elles se déroulent dans un même quartier ou dans des lieux successifs occupés par une manifestation décentralisée qui dure plusieurs jours.

La zone centrale est celle qu'occupe le cœur de la manifestation. Les participants la rejoignent en règle générale à pied, alors même que des chars roulant à pas d'homme peuvent être de la partie (comme dans le cas de la Love Parade ou du carnaval). Le trafic motorisé y laisse le champ libre à une marée de piétons. Il est fréquent en effet que la zone centrale soit interdite aux voitures particulières, mais aussi aux bicyclettes, chaises roulantes, landaus et autres poussettes. Dans le cas des manifestations sportives telles que les courses cyclistes ou automobiles, les courses de patins à roulettes et aussi les matchs de football, la zone centrale se subdivise en outre en deux parties réservées l'une aux athlètes et l'autre aux spectateurs. La zone centrale de la majorité des types de manifestations ne pose aucun problème de délimitation (fête de quartier, salon horticole, stade, journée d'église, foire, kermesse). S'il y a un droit d'entrée, la clôture trace la limite. Il y a problème en revanche dans le cas des manifestations itinérantes, des rassemblements, des shows nautiques et des festivals de type Woodstock.

La zone moyenne est circonscrite par la ligne tracée entre les stations de métro et de RER d'où la zone centrale peut être rejointe à pied ou en autobus. Il faut absolument des zones tampons pour limiter la densité des visiteurs dans la zone centrale, laisser se croiser les flux d'arrivants et de partants ou dévier les uns ou les autres, disposer d'aires de refuge pour les situations de panique et aérer quelque peu les flux de visiteurs. Le retour d'une manifestation est, surtout si elle se termine à la même heure pour tous, plus critique que l'aller. L'aller dégage les points d'arrêt et les gares, tandis que le retour donne naissance à des bouchons. C'est pour cette raison qu'il faut amener les participants/spectateurs en bus ou en car jusqu'au lieu de la manifestation, mais qu'il faut leur faire parcourir un plus long chemin à pied au retour⁴.

La zone extérieure est celle où le trafic entrant est arrêté et réparti en groupes. C'est donc celle dans laquelle se trouvent, non seulement les gares de chemin de fer et les aéroports par où passent les arrivants et les partants, mais aussi les tronçons de ceinture des autoroutes et lignes de chemin de fer avec leurs grands parkings de dissuasion et les terminus des services de navette menant au lieu de la manifestation. Si l'on veut libérer le centre-ville de son trafic pour le réserver aux transports en commun et éviter les retards qui pourraient résulter du raccourcissement des intervalles de circulation, il est également possible de limiter les trains grandes lignes et régionaux à des gares de banlieue, où la fonction d'apport et de redistribution est prise en charge par le métro et le RER. Cette zone intéresse aussi la police parce qu'elle peut y retenir, selon le type de manifestation, les indésirables (trubions, terroristes, etc.).

5. PLANIFICATION DES MANIFESTATIONS BERLINOISES

5.1. Planification sous l'angle de l'organisateur

Chaque manifestation a son histoire et beaucoup de celles qui sont devenues des réussites commerciales n'étaient au départ que de petites manifestations de protestation (Love Parade, Christopher Street Day, nuit du patin à roulettes), les grands événements non répétitifs (l'emballage du Reichstag entre autres) étant plutôt l'exception. La réussite des manifestations exceptionnelles procède en conséquence de la mise à profit des fruits de l'expérience ou d'une très longue préparation. La planification des manifestations se fait par phases et par domaines (Freyer 1998).

La phase d'évaluation de la faisabilité d'une manifestation place l'idée, le marché et le financement au premier plan. Étant donné que ces manifestations sont gérées par des technocrates libres de toute idéologie, modernes et en quête de profit, une des choses qui importaient le plus à Berlin jusqu'ici était de savoir si l'autorisation devait être donnée à une manifestation politique ou commerciale. Au commencement se déroulent aussi les discussions exploratoires avec le Sénat (conseil municipal) pour cause d'orientation politique (P. Weiss 2001). La phase de planification et d'autorisation peut alors démarrer, si le bilan risques/avantages est jugé favorable à l'organisateur et au lieu choisi. Elle mène de l'idée extraordinaire au plan approuvé en passant par la définition des objectifs et la création d'une organisation de planification. L'organisateur, constitué en société sous une forme qui permet de limiter sa responsabilité, facilite le financement et présente des avantages fiscaux, doit prendre contact avec tous les intéressés, à savoir les partenaires participant à l'événement, les autorités publiques, les services de sécurité, les planificateurs des transports, les services de distribution d'eau et d'électricité, les services d'enlèvement des immondices, les services de santé, les assurances et d'autres encore. C'est le temps de l'élaboration, de l'examen contradictoire et, enfin, de l'approbation des prévisions, scénarios, données de référence et plans partiels et d'ensemble, d'urgence et de secours. La phase de réalisation est celle où les plans sont mis en œuvre. Gestion et commercialisation passent ici au premier plan. La phase de suivi est celle de l'évaluation de l'impact, de la valorisation médiatique, du contrôle et de l'exploitation. Une fois la manifestation heureusement terminée, vient le temps de la diffusion des résultats auprès des médias et du grand public dans le but en particulier de valoriser l'image de la ville et des acteurs. Le contrôle des résultats est affaire d'enquêtes auprès des participants, d'exploitation de statistiques, de comparaisons entre les chiffres attendus et les chiffres obtenus, etc.

Le cadre chronologique d'une manifestation se caractérise par son long temps de préparation, son très bref temps de réalisation et son temps moyennement long de suivi. Il s'agit, au cours de la phase de planification, de tenir les délais dans lesquels le processus d'autorisation doit être mené à bien. La planification de l'organisation tend vers la collaboration de tous les intéressés afin de donner naissance à un sentiment du "nous". Il y a aussi prospection du marché, appel aux artistes et, en règle générale, création d'un comité organisateur composé de représentants de tous les groupes. Étant donné que la gestion des manifestations est aussi appelée, le fait mérite d'être souligné, gestion d'harmonie (Meyer 1998 : 254), la parole doit être laissée aux professionnels. La sagesse commandant de compter sur ses propres forces et d'acheter toutes les prestations complémentaires, il importe d'opter rapidement pour la solution de la gestion à temps plein plutôt qu'à temps partiel ou à titre honorifique. Les différentes phases dont la manifestation se compose posent des exigences différentes et requièrent donc une planification dynamique de l'utilisation des ressources humaines. Il est d'usage qu'une petite équipe de planification joue un rôle de coordination et que certains volets de la manifestation et la publicité soient confiés à des organes spécialisés. Les personnalités qui aident à la gestion à titre honorifique

jouent un rôle important et impriment par leur engagement leur marque à certaines manifestations, telles par exemple que les journées d'église. Elles aident en outre à comprimer les coûts. La gestion financière est conditionnée d'entrée de jeu par une décision fondamentale, celle qui en l'occurrence fait de l'événement une manifestation privée, une manifestation dont les coûts sont couverts par les pouvoirs publics (État fédéral, *Land*, arrondissement, municipalité) en raison de son intérêt pour la collectivité ou une manifestation en partenariat public/privé. Les coûts des manifestations financées par le privé ainsi que les déficits de financement sont couverts par la vente des billets, le mécénat, les crédits de démarrage, la vente de boissons et de repas, le franchisage et le marchandisage. Il convient donc d'orienter la procédure d'autorisation dans le sens le plus approprié. La ville de Berlin prend en effet à sa charge plusieurs postes de coût importants de certaines grandes manifestations qu'elle avait pour coutume jusqu'il y a peu d'autoriser en tant que manifestation politique (au sens de la loi sur les rassemblements) en raison de leur rayonnement touristique, en limitant évidemment d'autant le montant des recettes réalisables par les organisateurs. L'incidence de cette question sur l'harmonie concrète entre organisateur et lieu de manifestation a été mise en lumière par le bras de fer qui a opposé en 2001 les organisateurs de la Love Parade et le Sénat de Berlin. La procédure d'autorisation englobe dans cette phase aussi la conclusion de tous les autres accords entre organisateurs, artistes et GEMA (société des compositeurs et interprètes) et des contrats d'assurance en responsabilité civile ainsi que de garantie de bonne fin. Les services ne pouvant être stockés, la planification de leur vente anticipée revêt une importance toute particulière. L'achat des billets d'entrée emporte acquisition du droit à certains services offerts dans le cadre de la manifestation. Les forfaits combinent plusieurs éléments constitutifs de la manifestation qui peuvent alors être offerts à la vente et réservés ensemble. Ces forfaits peuvent englober une manifestation (ou plusieurs), les voyages aller et retour, les déplacements en transports en commun sur place, le gîte et le couvert. Ils peuvent aussi couvrir une gamme de services moins complète.

5.2. Planification sous l'angle de la planification des transports

Le planificateur des transports tente d'estimer les flux de transport attendus, c'est-à-dire : 1) les mouvements de personnes et de marchandises à destination et au départ du site de la manifestation (montage et démontage), 2) les déplacements à longue et moyenne distance accomplis par les participants pour rejoindre la manifestation et en revenir, 3) les allers et retours effectués en ville entre les différents lieux où se déroule une manifestation multipolaire, 4) les déplacements effectués sur le site de la manifestation et 5) le trafic d'approvisionnement à destination et au départ du site de la manifestation. Les relations de transport ainsi définies peuvent être mises en cartes. Les flux sont alors calculés sur la base de chiffres (participants, visiteurs, etc.) et de déterminants (tels que début et fin de la manifestation) fournis par l'organisateur et sont répartis entre les réseaux (route et transports en commun). Ces calculs donnent un premier jeu d'estimations qui permettent d'imaginer des réponses à des situations de crise. Il est reconnu utile d'exploiter les leçons tirées de manifestations antérieures ou comparables. Toutefois dans la pratique, la police berlinoise s'en tient avant tout, dans la planification des transports des grandes manifestations, à des règles, méthodes et chiffres essentiellement pragmatiques.

Le planificateur s'applique ensuite à déterminer la capacité limite des réseaux existants (routes, chemins de fer, gares, escaliers, passages) et des lignes desservies par les transports en commun. Il doit dans ce contexte se préoccuper aussi des itinéraires d'évacuation rapide et des chemins d'accès pédestre ainsi que, selon l'importance de la manifestation, des éventuelles manifestations satellites ou concurrentes. Il a besoin pour ce faire du concours de l'organisateur, de la police et d'autres organes de planification.

La comparaison de la demande prévue de transport avec l'offre et les capacités existantes fait apparaître les insuffisances et les goulets d'étranglement. Il appartient aux planificateurs d'y remédier en faisant preuve d'imagination, mais c'est une tâche qu'ils ne peuvent mener à bien sans le concours de la police, des autorités politiques, des transports publics et des entreprises de transport. Il leur faut avant tout donner l'assurance que le trafic induit (par la manifestation) ne va pas paralyser le trafic normal et que la ville va continuer à fonctionner. Les planificateurs doivent donc tendre vers une répartition modale qui fasse la part belle aux transports publics (Meyer, 29 mai 2001). Les billets combinés ou spéciaux à prix très réduit font baisser les frais de déplacement des participants, ce qui accentue l'attrait des manifestations, fait augmenter le nombre de participants, déleste les parkings, réduit les allées et venues des véhicules en quête de places de stationnement et permet ainsi d'atténuer les protestations des citoyens qui ne quittent pas leur ville pendant la durée de la manifestation.

Il va de soi qu'à Berlin aussi, les transports en commun absorbent la plus grande part du trafic généré par les manifestations⁵. Ils se mettent d'accord avec les organisateurs et les exploitants des stades et des sites où les manifestations se déroulent pour proposer des billets combinés, si l'entrée est payante. Les choses sont plus difficiles dans le cas des manifestations exceptionnelles à entrée libre dont les retombées positives échoient à la ville dans son ensemble. Le Sénat considère alors que le contrat de concession signé avec la BVG (l'opérateur des transports berlinois), eu égard à l'importance du déficit de cette dernière, lui impose d'assumer cette hypertrophie de la demande et de prendre à sa charge les énormes surcoûts qui en découlent. La BVG et la S-Bahn GmbH (société gestionnaire du RER) ont chacune, non seulement une cellule de gestion du trafic généré par les grandes manifestations, mais aussi un bureau de planification des circulations de leur matériel (autobus, tramways et métros) qui peut augmenter les fréquences de desserte, allonger les heures de circulation, abrégier les temps d'arrêt de l'exploitation, fermer des gares voisines proches de l'asphyxie, déplacer des points d'arrêt, dévier des lignes ou créer des titres de transport spéciaux valables pendant toute une journée. L'intégration effective de la planification des transports en commun et de la mobilité motorisée individuelle est le fruit des efforts de l'organisateur, du travail de préparation réalisé par la police locale de la circulation, des réunions de coordination menées avec les autorités responsables de la délivrance des autorisations et de l'opportunisme des exploitants des transports en commun.

Le volet routier de la planification des transports s'articule autour de l'établissement d'un plan de signalisation qui donne un rôle à jouer aux transports en commun du fait qu'il indique, outre les routes barrées et d'autres particularités indispensables, les gares, les arrêts et lignes de bus ainsi que les parcours de déviation. La traduction du plan dans les faits doit être préparée : il faut notamment demander l'installation de panneaux de signalisation et de fermeture, et expliquer sur place la nature et les conséquences des mesures à mettre en œuvre.

Vient ensuite l'information des acteurs (participants, riverains, transporteurs, collaborateurs). Cela peut se faire en distribuant un avis aux riverains des routes barrées, en glissant un dépliant sous les essuie-glaces des voitures en stationnement, en avertissant les commerçants de la modification des horaires de livraison, en discutant avec les intéressés de l'allongement des horaires de travail et en organisant des formations pour ces intéressés et les bénévoles.

Les bureaux privés de planification des transports semblent bien être les mieux à même d'assumer cette multitude de missions. Les événements qui ont marqué l'histoire de Berlin après la guerre ont conduit à investir la police de cette fonction de planification⁶. C'est pour cette raison sans doute que les organisateurs des manifestations exceptionnelles berlinoises ne se préoccupent toujours guère de savoir comment leurs spectateurs rejoignent Berlin. La planification est donc assurée par les chemins de fer et les compagnies aériennes pour les déplacements à longue distance, par la BVG pour les transports à courte distance et, pour les déplacements par la route, par la police qui contrôle par ailleurs la faisabilité du tout⁷.

5.3. Planification sous l'angle de la gestion des transports

La planification des transports est, à Berlin, du ressort de la police de la circulation appartenant au district de police compétent pour le ou les quartiers en cause. Elle débouche essentiellement sur l'élaboration d'un plan de circulation pour chaque manifestation (Schipper 1994, Bürgin 2001). Ce plan, articulé autour de six axes : 1) évaluation critique du calcul des volumes de transport, 2) stationnement des véhicules, 3) guidage du trafic généré par la manifestation, 4) mesures pour accélérer le trafic, 5) déviation du trafic et 6) fermeture de rues au trafic, se subdivise en quatre volets appelés plan de guidage, plan de stationnement, plan d'accélération et plan de fermeture (qui comprend également une section "déviation").

Le projet doit être validé. Cette validation, à laquelle le processus d'autorisation réserve le temps et le personnel nécessaires, commence par l'audition de l'organisateur. Le volume et la répartition modale prévisibles du trafic généré par les grandes manifestations berlinoises sont calculés au départ de statistiques établies au terme de manifestations passées que des policiers expérimentés jugent valablement transposables au cas étudié. Il faudrait ensuite, en théorie, garer les véhicules (voitures particulières et autocars) soit à proximité du lieu de la manifestation, soit dans des parkings de dissuasion en périphérie. Les grandes villes de grande étendue aiment toutefois penser que les véhicules qui amènent les participants à des manifestations étalées sur plusieurs journées se dispersent sur tout leur territoire (et occupent les week-ends les places de stationnement des navetteurs venus des environs). Les flux massifs de circulation doivent alors être canalisés, par une signalisation appropriée, vers des itinéraires capables de les absorber. Berlin n'a toujours pas de grands parkings, mais offre déjà une signalisation directionnelle très complète au trafic de tous les jours. La ville n'installe donc pas, pour ses grandes manifestations, de fléchage spécial même à l'intention des piétons⁸, mais veille à ce que les axes de circulation et itinéraires de déviation soient débarrassés de tout obstacle à l'écoulement du trafic. Il importe donc d'accélérer son écoulement en prolongeant la phase verte des feux de signalisation, en interdisant les changements de direction, en créant des sens uniques, en rétrécissant les voies de circulation pour en multiplier le nombre et en accélérant le franchissement de certains tronçons de route et carrefours. Le plan de fermeture règle les évitements, les déviations vers des routes secondaires et l'interdiction de l'accès au lieu de la manifestation et aux rues avoisinantes. Les déviations sont difficiles à mettre en place, parce que Berlin est pauvre en axes sur lesquels le réglage des feux peut créer des "ondes vertes ou rouges". La modification du phasage des feux d'un carrefour a des répercussions sur ceux qui lui font suite⁹. La majorité des rues parallèles ne peuvent pas non plus absorber autant de trafic qu'il le faudrait. La fermeture de certaines rues fait toutefois perdre les places de stationnement qui s'y trouvent et entraîne le déplacement des véhicules qui s'y trouvent en stationnement prolongé. Il convient, enfin, de flécher les itinéraires de secours.

Le plan de signalisation routière, qui indique toutes les fermetures et fléchages nécessaires, doit être vérifié et validé par la police locale. S'il s'avère que la manifestation risque de perturber le trafic normal, la police va s'informer auprès de l'organisateur des mesures correctrices qu'il compte prendre et établir des plans d'intervention en se fondant sur ces informations et son expérience. Il faut préparer les messages d'information à diffuser, installer une cellule de régulation de la circulation à la police, dégager les itinéraires de secours et les maintenir libres et mener une campagne d'information sur les problèmes de transport jusqu'au plus profond de l'aire d'attraction de la manifestation. La mise en œuvre des mesures de régulation et de canalisation du trafic doit s'adapter aux situations locales. Les véhicules autorisés à pénétrer sur le site de la manifestation doivent être identifiés par des vignettes ou macarons infalsifiables et ceux qui ne le sont pas doivent être refoulés. Des "pré"barrages doivent être installés à la périphérie du site de la manifestation, là où la configuration des lieux l'exige. Des contrôleurs de trafic doivent en outre être prêts à intervenir à tout instant.

La mise en œuvre de ces mesures peut, dans certains cas exceptionnels, être précédée d'exercices d'entraînement¹⁰. Le planificateur des transports fonde ses réflexions sur des prévisions pour répartir les volumes de trafic attendus sur tout le réseau, mais la police vit la manifestation sur place et ne peut qu'espérer que la demande se coule dans les schémas spatial et chronologique prévus. Elle garde donc l'évolution du trafic en permanence à l'œil de façon à pouvoir réagir dans l'instant. Une équipe composée de responsables expérimentés représentant tous les modes de transport observe, depuis un local commun, l'évolution du trafic et corrige immédiatement les erreurs de planification et les perturbations qu'elle décèle.

Le chef de la centrale de régulation de la BVG décrit de façon très évocatrice l'esprit dans lequel cette équipe travaille : *"Une manifestation exceptionnelle crée une situation d'exception. Les chiffres théoriques calculés pour les voitures et les motos et les transports en commun sont dépassés et les flux de transport excèdent de loin ce qu'il est possible d'imaginer en chambre. Tout se densifie dehors comme dedans et la capacité augmente. L'élasticité des personnes transportées dépend toutefois étroitement de la nature de la manifestation. Les manifestations tranquilles agglutinent les participants qui tendent par contre à garder leurs distances dans des manifestations violentes. On voit moins de chaises roulantes et de voitures d'enfant. Les règles du jeu ont changé et tout semble plutôt procéder de la théorie du chaos. Les ressources disponibles sont limitées et il faut pourtant agir et abandonner l'idée de planifier. On fait du radioguidage et on envoie des hommes sur le terrain avec pour seule instruction de faire rouler, rouler et encore rouler. Il n'est donc plus question de compter. Comme la facette "transport" d'une manifestation ne répond pas à des règles, les quelques chiffres relevés par les postes de comptage en continu sont au contraire délibérément ignorés et quand ça tourne mal, il faut agir et dévier. Aucun gestionnaire et planificateur ne dispose sans doute encore de données sûres à ce sujet. Pour ce qui est de la répartition modale, tout ce que nous savons c'est que la part des transports en commun dépasse les 50 pour cent dans les zones drainées par les grandes manifestations berlinoises¹¹. Mais cela dépend aussi dans une large mesure de la nature de la manifestation et du lieu où elle se déroule"* (Reupke, 25 septembre 2001).

La valeur didactique de l'expérience est souvent sous-estimée. Cette expérience, pour l'essentiel intériorisée, s'enrichit au fil des manifestations, mais ce sont celles qui sortent de l'ordinaire qui l'enrichissent le plus¹².

La police a ainsi constamment affiné la coordination auparavant plutôt problématique de ses services chargés de la circulation et de la sécurité¹³. Ces deux fonctions sont désormais centralisées et intégrées dans le plan global d'intervention. Les agents peu au fait des réalités locales ne sont plus affectés qu'à des missions statiques de contrôle et de surveillance. Les réunions monstres ont cédé la place à de petits groupes de travail performants constitués de représentants de la police, des pompiers, de la BVG, de la Croix Rouge, de l'organisateur et du département des travaux publics en sa qualité de propriétaire des routes. La nuit de la Saint-Sylvestre 1999-2000 a appris qu'il ne fallait plus installer de podium sur la Pariser Platz en 2000-2001, parce que l'accès à cette place devait être barré dès 16 heures. La Love Parade quant à elle a appris qu'il fallait impliquer l'organisateur et son service d'ordre dans l'extension éventuelle de la zone fermée à la circulation, que les barrages fixes extérieurs n'ont pas rempli leur office et qu'il fallait donc faire appel à des agents de police et, surtout, qu'il fallait laisser la circulation s'écouler librement aussi longtemps que possible et maintenir les piétons sur les espaces piétonniers, parce que les chaussées perdent de leur capacité dès que des piétons les investissent. L'expérience a appris en outre qu'en dehors également du périmètre de la manifestation, les services de la voirie devaient entrer rapidement en scène pour pouvoir rendre les routes très rapidement à la circulation. Chaque nouvelle manifestation n'en apporte pas moins son lot de surprises.

Le passage de la colonne de véhicules Coca Cola dans le centre-ville en 2001 a ainsi posé un problème à la police non pas en soi-même, comme on pouvait d'ailleurs s'y attendre, mais par la masse de spectateurs que l'on n'avait, en raison du froid, pas pensé voir si nombreux.

5.4. Planification sous l'angle du pouvoir politique (autorités responsables de la délivrance des autorisations)

Étant donné que les flux de trafic générés par les manifestations exceptionnelles et les risques qu'elles présentent en termes de sécurité peuvent mettre le bon fonctionnement de la ville en danger, la planification est à Berlin avant tout une question de délivrance d'autorisations assorties de conditions par des services officiels riches de collaborateurs expérimentés. La procédure de délivrance des autorisations se pose ainsi en reflet de la politique de développement urbain de la ville.

Une manifestation organisée sur des terrains privés ne requiert pas d'autorisation des autorités responsables de la circulation. Si elle se déroule sur la voie publique, il est, sur le plan pratique, extrêmement important de savoir si elle doit être autorisée en tant que manifestation exceptionnelle commerciale ou en tant que manifestation politique au sens donné à ces termes par la Constitution¹⁴.

Les manifestations politiques braquent l'attention sur le message politique et intègrent donc la liberté de réunion dans le processus d'éducation de l'opinion et de la volonté. Elles relèvent, non seulement de la Constitution et de la loi sur les rassemblements, mais aussi, et surtout, de l'interprétation qui en est faite. La loi sur les rassemblements contraint la police à encadrer les manifestations politiques. Elles doivent être annoncées à l'autorité de surveillance des rassemblements qui peut les autoriser sous condition ou les interdire. L'autorité de surveillance est à Berlin un organe de la Sûreté d'État et a donc statut de service de police. Les manifestations politiques ont, en vertu de l'article 8 de la Constitution, une valeur plus grande que les manifestations commerciales et sont donc plus difficiles à interdire. L'organisateur d'une manifestation politique peut se contenter de l'annoncer 48 heures à l'avance, mais ce délai est, en vertu des dispositions de l'article 29, paragraphe 2 du Code de la route, trop court pour une manifestation commerciale. Ces manifestations politiques sont pour cette raison soumises aux restrictions dictées par les préoccupations de la police et de l'adjoint au maire responsable des affaires intérieures. Le chef de la police fixe les exigences à remplir en matière de protection de l'ordre et de la sécurité publics. Si (comme c'est le cas pour la grande majorité des manifestations politiques annoncées) la manifestation semble devoir se dérouler dans le calme, le lieu de rassemblement annoncé et l'itinéraire sont approuvés sans autre forme de procès. La police établit le plan de circulation et assure les missions de sécurité. Elle charge le service des travaux publics de traduire le plan dans les faits et vérifie si les interdictions de stationnement et les barrages sont mis en place en temps voulu et aux endroits requis. Le coût des fermetures, des déviations de trafic, de nettoyage, de remise en état des plantations et de délivrance des autorisations sont pris en charge par les pouvoirs publics (*Land* de Berlin).

Les grandes manifestations commerciales (avec occupation exceptionnelle de la voie publique et d'espaces verts publics) visent à la réalisation d'un profit par le biais d'animations. Elles relèvent du droit de la circulation routière, du droit routier (loi routière berlinoise) et des règles applicables aux activités commerciales et industrielles. Les manifestations itinérantes sont régies par les dispositions de l'article 29 et les manifestations stationnaires par celles des articles 44 sqq. du Code de la route. La police ne doit intervenir que si son intervention est jugée nécessaire. En vertu du principe "qui casse paie", l'organisateur doit prendre à sa charge tous les coûts de planification, de fermeture, de déviation du trafic, de nettoyage, de protection de la sécurité et de remise en état des plantations. Le principe veut qu'il rétablisse les choses dans l'état où elles étaient avant la manifestation. Les grandes manifestations commerciales tirent de leur autorisation en tant que telles l'avantage de pouvoir être

planifiées de façon sûre, de donner à l'organisateur le droit d'accueillir ou de refuser qui bon lui semble, d'être soumises à des obligations nettement moins contraignantes et de pouvoir être financées plus facilement par des sponsors et les recettes tirées de la vente libre de boissons et de repas. La loi sur les rassemblements limite très fortement ces possibilités dans le cas des manifestations politiques.

Soucieux de soutenir la contribution de grandes manifestations de rayonnement international telles que la Love Parade, la Nuit du patin à roulettes ou le *Christopher Street Day* à l'édification de l'image de marque du nouveau Berlin, le Sénat de Berlin les a rangées dans la catégorie des manifestations politiques et externalisé ainsi une fraction importante de leurs coûts. Ces coûts n'ont malheureusement pas été pris en charge par les départements compétents de l'administration de la ville, mais imputés à l'arrondissement de Berlin-Tiergarten (devenu entre temps Berlin-Mitte) pour cause de service public. Le mécontentement suscité par cette injustice politique a obligé le Sénat à changer son fusil d'épaule. Les critères d'accès au rang de manifestation politique sont aujourd'hui plus stricts et celles qui sont devenues commerciales (comme la Love Parade) ne sont donc plus autorisées qu'en tant que grandes manifestations commerciales. Les paragraphes qui suivent ne traitent en conséquence plus que de l'autorisation de ce dernier type de manifestation.

Les grandes manifestations commerciales organisées sur la voie ou dans des espaces publics touchent à de nombreux domaines du droit et relèvent de multiples dispositions législatives et réglementaires (J. Weiss 2001). Elles requièrent par conséquent de multiples autorisations délivrées par différentes autorités auxquelles l'organisateur doit remettre une multitude de pièces bien précises dans des délais eux aussi précis. Les contacts entre l'organisateur et les différentes administrations sont généralement coordonnés par le service des travaux publics de l'arrondissement intéressé qui inscrit la manifestation dans son calendrier officiel.

Si la manifestation doit se dérouler sur une rue qui sera alors utilisée à des fins autres que celles pour lesquelles elle a été construite, cette utilisation irrégulière doit être autorisée spécialement par l'arrondissement en cause (en l'occurrence le service des travaux publics en sa qualité de maître de l'ouvrage)¹⁵. Pour les espaces verts publics, l'autorisation doit être demandée à l'administration du plan vert de l'arrondissement. Les chapiteaux et les estrades doivent être agréés par l'inspection des bâtiments de l'arrondissement. L'exercice d'activités commerciales pendant la manifestation et les dérogations aux lois sur les heures de fermeture des commerces et sur la vente de boissons alcoolisées font également l'objet d'autorisations particulières (délivrées par l'administration des affaires économiques de l'arrondissement et la chambre de commerce et d'industrie). Comme la plupart des manifestations sont très bruyantes, il leur faut aussi une autorisation spéciale des services de l'arrondissement responsables de l'environnement. La diffusion d'œuvres musicales implique, enfin, versement de droits d'auteur à la GEMA. La délivrance de ces autorisations est subordonnée à la présentation de dossiers étoffés et détaillés dont la composition est précisée par écrit à l'organisateur. L'organisateur doit aussi pouvoir justifier du raccordement à la distribution d'eau et d'électricité, de l'évacuation des immondices et du montage d'installations sanitaires.

Étant donné que la manifestation perturbe aussi la circulation sur d'autres voies publiques, elle doit aussi être couverte par l'autorisation spéciale visée à l'article 29 du Code de la route délivrée, à Berlin, par le département de la police chargé de la circulation routière. Ce département informe les services de la police responsables de la sécurité publique, l'autorité de surveillance des rassemblements, la BVG, les administrations des travaux publics des arrondissements concernés et différents autres organes (services d'incendie, services de première intervention, centrale des taxis, exploitants d'autocars organisant des visites guidées de la ville et service de diffusion d'informations routières). Étant donné qu'à Berlin, les organisateurs peuvent entamer leur travail de planification en prenant contact avec le département des travaux publics ou avec les autorités responsables de la circulation routière, ces deux organes restent en contact permanent l'un avec l'autre.

Il n'y a pas à Berlin d'autorité qui centralise la délivrance des autorisations requises pour les grandes manifestations commerciales, ni d'autorisation globale et unique pour ce genre de manifestation. Chacune de ces manifestations devant être couverte par un grand nombre d'autorisations partielles, la communication interne entre les diverses administrations concernées joue un rôle déterminant dans le processus. Information réciproque, mobilisation de groupes de travail composés de professionnels expérimentés, visite du site de la manifestation avec l'organisateur et consultation des intéressés en deviennent les principales lignes de force, ce qui explique pourquoi la collaboration confiante avec l'organisateur est si souvent mise en avant.

Un règlement administratif dispose toutefois que l'administration de l'arrondissement ne peut donner une suite favorable à une demande que si la police a déjà donné son accord. Étant donné qu'il n'est possible d'éviter le passage par la police, ni pour l'autorisation d'utilisation irrégulière de la voie publique, ni pour l'analyse des questions de sécurité ou pour le guidage de la circulation sur place, c'est la police qui est le véritable maître du processus. La coopération entre ses différents départements (circulation routière, sécurité publique, directions, surveillance des rassemblements) et le consentement de l'organisateur à traiter avec la police en tant que partenaire revêtent par conséquent une importance toute particulière. Le haut degré de spécialisation de la police berlinoise ouvre la possibilité de faire évaluer et suivre les différents aspects d'une manifestation par des professionnels. Ce qui se fait à Berlin peut en ce sens être qualifié de planification décentralisée avec contrôle centralisé des plans.

La planification des transports n'est sans doute qu'un des volets de la planification des grandes manifestations, mais n'en reste pas moins un de ses éléments-clés, étant donné que leur situation de départ et leur environnement ne cessent pas d'évoluer. Elle se mue donc pour l'essentiel en dialogue entre la police et l'organisateur.

Les spécialistes estiment que les modalités berlinoises de délivrance des autorisations laissent peu de place à l'erreur, parce qu'elles conjuguent sagesse du législateur avec expérience de l'administration et intervention sur le terrain. C'est un système d'intérêts, d'aide et de contrôle réciproques. Les organisateurs aspirent à la réussite et veulent rester en piste. Les autorités qui délivrent les autorisations veulent que la manifestation ne perturbe pas la circulation et la sécurité publique. C'est pour cette raison que la demande introduite par l'organisateur doit être accompagnée du plan de circulation qui permet en quelque sorte de procéder à son audition anticipée et donne à la police de la circulation locale l'occasion de prendre connaissance du plan de transport jusque dans ses moindres détails. L'administration des travaux publics et des espaces verts de l'arrondissement connaît les lieux et n'apprécie, ni les factures impayées, ni les perturbations, les immondices ou les blessures provoquées par des tessons de bouteille. Elle prête donc son concours à l'organisateur et pourchasse les marchands à la sauvette qui vendent des bouteilles en verre achetées dans les supermarchés. Les modalités de délivrance des autorisations sont, enfin, le reflet d'une politique de planification fructueuse adoptée par une grande ville (dotée de finances solides) que des pressions extérieures extrêmes ont contrainte à accorder une attention toute particulière aux questions de sécurité en confiant un rôle-clé à la police, en exploitant la somme d'idées et de connaissance des lieux réunie dans les arrondissements et en mobilisant l'expérience d'un cénacle de planificateurs issus des services intéressés du Sénat, des arrondissements, des entreprises de transport, de la police, du corps des sapeurs-pompiers, etc. qui se connaissent depuis longtemps, se font confiance et savent échapper aux lenteurs administratives. Ces intervenants ne connaissent pas la peur de l'autre et poursuivent, quels que puissent être les intérêts particuliers de chacun, un objectif commun. Le pouvoir politique a besoin de son côté de grandes manifestations très médiatisées pour Berlin et ses caisses désargentées, mais doit aussi rester crédible.

6. STRATEGIES REELLES ET MESURES SOUHAITABLES

6.1. Stratégies de transport pour manifestations exceptionnelles

Les manifestations sont, pour autant que la sécurité soit assurée, affaire d'activité, d'aventure, de mouvement et de promiscuité joyeuse, mais aussi des difficiles exercices d'équilibre entre absence de frictions, maximisation du nombre de visiteurs et acceptation par la population. Beaucoup de visiteurs viennent de la campagne et souhaitent, non seulement participer à l'événement, mais aussi visiter la ville. Ils prennent, pour des raisons de coût, la voiture, se regroupent et font de l'aller et du retour un des éléments de la fête. Aucun organisateur ne se risquerait, en ces temps de motorisation massive, de tout miser sur les transports publics et les transports non motorisés¹⁶. Comme il ne peut s'agir que de gonfler la part des transports publics, les solutions possibles sont multiples.

Pour les planificateurs des transports, les manifestations exceptionnelles sont des exercices de maîtrise du trafic. Le facteur déterminant est constitué par la capacité des espaces piétonniers accessibles dans le périmètre de la manifestation. Sur les voies d'accès à ce périmètre, il convient de grouper les participants dans des voitures particulières à haut taux d'occupation et/ou des moyens de transport en commun, afin de comprimer autant que faire se peut le nombre de véhicules à moteur et de réduire le nombre de véhicules-kilomètres sans faire baisser celui des voyageurs-kilomètres. Cet objectif est valable tant pour les allers et les retours que pour les déplacements en ville et les déplacements sur le site même de la manifestation. La logique de planification de l'intérieur vers l'extérieur se mue, en raison des intérêts des acteurs, en une pensée concrète allant de l'intérieur vers l'extérieur. Une ville telle que Rostock, qui aimerait ne perdre aucun des visiteurs de la *Hansa Sail*, remplira d'abord les parkings *intra muros* avant de réorienter le flot de véhicules de l'intérieur vers l'extérieur¹⁷. L'aire de compétence de la police et des planificateurs ne va pas non plus au-delà des limites d'autres grandes villes et beaucoup d'organismes de grandes manifestations ne s'intéressent que très accessoirement à la façon dont les visiteurs s'y rendent. La promotion du tourisme voudrait elle aussi que les visiteurs d'une ville y butent sur le moins d'obstacles possibles à leur liberté de déplacement. Pour les chemins de fer, les exploitants de services d'autocars ou d'autobus et les compagnies aériennes, les manifestations s'accompagnent de pics extrêmes de la demande qui se répercutent sur leurs coûts de matériel, leur posent des problèmes de planification et leur font courir certains risques (mis en lumière par Expo 2000). Le visiteur qui se déplace en voiture s'organise comme bon lui semble et semble bien être celui qui perturbe le moins.

Chaque manifestation exceptionnelle oblige donc à porter un jugement d'importance stratégique sur la capacité des infrastructures de transport, un jugement en l'occurrence qui amènera à adapter ces infrastructures à la manifestation ou la manifestation aux infrastructures. Pour les ensembles ville-région tels que Berlin-Brandebourg, les manifestations se répartissent dans cette optique en trois grandes catégories.

6.1.1. Méga-manifestations internationales. Une manifestation est d'autant plus susceptible de s'accompagner de mesures de musellement du trafic, de réorientation des flux de trafic, de modification de la répartition modale et de renforcement des capacités qu'elle est grande, dure longtemps et laisse de longs délais de préparation. Des Jeux Olympiques qui durent 4 semaines et se préparent en 8 années laissent donc présager une panoplie de mesures différentes de celles que requiert une Love Parade d'un jour. La planification d'ensemble de ces manifestations haut de gamme de longue durée est assurée par une société spécialisée qui intègre les acteurs et veille à l'intérêt général. Si les hôtes décident de relever le défi que représente ce genre de manifestation et mettent un nouveau

système en place, le jeu acquiert une dimension nouvelle : nouveau site, nouveau train à grande vitesse et importantes mesures de dégorgement des centres-villes (comme cela s'est passé avec les Jeux Olympiques à Sydney et, en partie, avec l'exposition à Hanovre).

6.1.2. Manifestations répétitives. Les manifestations répétitives réunissant des groupes de participants bien définis se déroulent dans des installations permanentes, telles que places publiques, stades, halls d'exposition, salles de concert, etc. Leur planification suit un schéma éprouvé et est facilitée par la perception d'un droit d'entrée. Les grandes manifestations de grand rayonnement, telles que les marchés de Noël, les cortèges de carnaval, les nuits de la Saint-Sylvestre et, à Berlin encore, la Love Parade, se déroulent *intra muros*. Une liste des lieux d'implantation prioritaires des différents types de manifestation permet souvent d'éviter la congestion du centre-ville. Pour que la ville puisse continuer à "fonctionner", la manifestation doit être d'autant plus repoussée vers la périphérie qu'elle est banale et dangereuse. Les sites où se déroulent ces deux types de manifestation (installations permanentes et intérieur de la ville) sont accessibles par des moyens de transport guidés rapides et/ou ont leurs propres parkings. S'ils se trouvent à l'intérieur d'agglomérations très étendues, telles que Berlin ou Munich, celles-ci absorbent et distribuent le surcroît de trafic.

6.1.3. Manifestations "mobiles". Certaines manifestations peuvent être installées de propos délibéré sur des sites écartés, si les participants doivent pouvoir se déplacer individuellement et peuvent disposer d'aires de stationnement suffisantes. Les circuits du Nürburgring, d'Hockenheim et de Lausitz se trouvent à la campagne, parce que la course automobile ne s'accommode guère du milieu urbain. Les meetings aériens sont liés aux champs d'aviation militaires et les motards veulent pouvoir circuler librement.

6.2. Mesures à mettre en œuvre

La règle veut qu'une manifestation soit planifiée aussi complètement que possible, qu'elle soit autorisée dans certaines conditions précises et qu'elle puisse se dérouler sans obstacle et sans perturbation, mais il s'agit avant tout de préserver l'ambiance, parce qu'animation et plaisir sont synonymes de sécurité. Il faut pour ce faire que toutes les décisions importantes soient préparées et prises collectivement par les principaux acteurs.

Dès que l'accord s'est fait sur les infrastructures et le site, manifestations parallèles et perturbations doivent être réduites au minimum. Les manifestations doivent être étalées dans le temps et dans l'espace. Les villes ou leurs transports publics tiennent donc un calendrier des fêtes et manifestations et la gestion des chantiers dont elles entraînent l'ouverture relève à Berlin de la compétence de la police de la circulation¹⁸.

Si la manifestation est importante, dure longtemps et se déroule *intra muros* ou y a des répercussions, il est judicieux de désencombrer le centre de la ville en étalant les horaires de classe et de travail, en proposant des vacances à prix réduit, en concentrant les transports de marchandises sur les heures de nuit, etc.¹⁹. Dans cet ensemble de mesures préalables vient aussi s'intégrer la détermination de l'emplacement que les stands, échoppes, toilettes mobiles, postes sanitaires, garderies d'enfants, points d'accueil de handicapés, etc. devront occuper sur le site de la manifestation pour fluidifier la circulation des piétons et calmer les mouvements de panique éventuels.

Les mesures à prendre en matière de transport doivent faire la différence entre les transports liés au montage et démontage des installations, les déplacements accomplis pour se rendre à la manifestation et en revenir, le trafic urbain à destination et en provenance des sites de la manifestation ainsi qu'entre eux, les déplacements sur les lieux de la manifestation et le trafic de transit (trafic

commercial et trafic inéluctable). Les déplacements accomplis pour se rendre à la manifestation obligent déjà à prendre des décisions d'ordre stratégique. Ce trafic doit en effet être réparti à grande échelle entre l'avion, le chemin de fer et la route et à petite échelle entre la voiture particulière, les transports en commun et la marche à pied. Il faut ainsi favoriser le covoiturage et le relèvement du taux d'occupation des véhicules et amener le trafic bienvenu (trains et autocars) aussi près que possible du but pour éviter autant que faire se peut les changements de moyen de transport. En cas de congestion et si la capacité des lignes et des gares est insuffisante, il peut par conséquent s'avérer nécessaire de réserver les rues du centre aux transports en commun et de veiller à éviter les retards quand les intervalles entre les passages sont très courts. A Berlin, les trains grandes lignes et régionaux sont alors limités à une couronne de gares de banlieue d'où les fonctions d'apport et de distribution sont assumées par le métro et le RER.

Les places de stationnement doivent disparaître du centre (sauf pour les autocars et les taxis). Le trafic malvenu (voitures particulières) doit être canalisé depuis loin en amont vers des parkings de dissuasion d'où des tramways et des autobus circulant sur voie réservée mènent rapidement, en échappant aux embouteillages, jusqu'au site de la manifestation. Les tickets combinés (entrée, stationnement, aller et retour et déplacements en ville) doivent dans toute la mesure du possible faire des transports en commun la cheville ouvrière des transports liés à une manifestation en impliquant financièrement les organisateurs : il faut exploiter les possibilités offertes par le métro et le RER, modifier le moins possible les lignes et horaires des cars et des bus et faire circuler des navettes. Les visiteurs doivent être informés (par un dépliant remis avec le billet d'entrée, par Internet ou par voie postale) de ces mesures de guidage du trafic (*Forschungs- und Ingenieurbüro Verkehrslogistik & Regionalplanung*, 2001).

Quel que soit l'esprit des mesures envisagées dans le domaine des transports, les manifestations exceptionnelles influent profondément, par leurs barrages et leur modification des flux de trafic, sur la vie de cet organisme que constitue une ville. C'est pourquoi on s'efforce partout d'abrèger, de confiner et d'atténuer ces effets dans toute la mesure du possible en déviant le trafic de transit de telle sorte qu'il contourne le site de la manifestation par des routes capables de le supporter, en barrant des rues par phases successives et en interdisant l'arrêt et le stationnement sur les itinéraires choisis, qu'il faut donc débarrasser de leurs véhicules ventouses. Les phases délicates doivent si possible faire l'objet de "répétitions générales". Le but étant de maintenir la ville en état de fonctionner, il convient entre autres choses de protéger ses habitants contre l'envahissement par le trafic et les véhicules en stationnement.

Les grandes manifestations populaires étant par essence, même s'il s'agit de courses de Formule 1, de meetings aériens ou de courses cyclistes, affaire de personnes et donc de piétons, les différentes fonctions exercées par les transports et formes sous lesquelles ils se présentent doivent être réparties de façon claire dans le temps et dans l'espace. La police, les services de lutte contre l'incendie, les ambulances et le trafic utilitaire autorisé ont priorité toujours et partout sur tous les autres. Au cœur de la manifestation, les piétons ont la priorité sur les voitures, les camions et les véhicules des transports en commun qui en sont normalement bannis. En zone moyenne, les transports en commun (y compris les autocars de tourisme et les taxis) et les véhicules de livraison ont la priorité, là où le passage est difficile, sur les voitures et les véhicules de transport de marchandises. Les lieux d'embarquement et de débarquement des voyageurs et d'approvisionnement des restaurants et débits de boissons doivent être installés en bordure du site de la manifestation. Au moment du montage et du démontage des podiums, restaurants, buvettes et autres installations, les véhicules affectés à ces opérations ont la priorité sur toutes les autres formes de trafic.

7. FACTEURS DE REUSSITE DES MANIFESTATIONS BERLINOISES

Capitale où souffle l'esprit du renouveau, Berlin est une ville habituée aux manifestations qui a retrouvé, après la chute du Mur, le rayonnement d'une ville vivante de plusieurs millions d'habitants. La présence d'un grand nombre d'étrangers et la proximité de la frontière entre l'Est et l'Ouest sont le signe de son ouverture au monde. La possibilité de redécouverte d'un espace environnant resté inaccessible pendant 40 ans et la richesse de l'offre culturelle et gastronomique ajoutent encore à l'attrait d'une ville où il n'y a, en plus, toujours pas d'heure obligatoire d'"extinction des feux".

Le succès de Berlin en tant que ville de manifestations trouve son explication sans doute un peu dans la chance, mais aussi dans des raisons structurelles. Les gens viennent aux manifestations pour s'y amuser et y rencontrer d'autres gens. Les Berlinois sont habitués aux grandes manifestations : ils y participent ou restent chez eux.

Berlin s'étend sur 892 km² et mesure environ 45 kilomètres d'Est en Ouest et 38 kilomètres du Nord au Sud. C'est une ville polycentrique qui n'a pas connu de développement concentrique planifié. Les multiples petits réseaux routiers de ses multiples centres, tels que Steglitz, Tegel, Spandau, etc., offrent autant d'itinéraires de délestage utilisables en cas d'encombrement des grands axes. La densité de peuplement reste, avec 38 habitants par hectare, relativement faible, les gratte-ciel sont absents du paysage et la densité du réseau routier est, à 6 kilomètres par km², élevée. Les masses de visiteurs ont donc de l'espace pour se disperser, même s'ils sont arrivés en voiture et si ces voitures sont garées à proximité des lieux d'hébergement. Les itinéraires de déviation restent libres, parce que la police berlinoise n'en recommande pas à la radio.

Berlin dispose non seulement de superficies suffisantes pour les manifestations et les services de sécurité, mais aussi d'un des meilleurs systèmes de transports en commun (chemin de fer, métro, RER, autobus et tramways) en Europe. Le RER peut, eu égard à sa capacité de transport de masse, remplir le stade olympique à lui seul. Pendant les jeux de 1936, un train arrivait toutes les 90 secondes sur le site. Les grandes manifestations se déroulent sur des sites éprouvés et sont organisées par des planificateurs expérimentés. Tous conviennent que tous les plans préparatoires doivent s'harmoniser et qu'il doit donc y avoir sécurité de planification. Les acteurs se connaissent et se parlent facilement. La planification des transports et de la sécurité des manifestations et autres rassemblements est dans les faits aux mains d'une seule et même autorité, la police en l'occurrence. La coopération entre les organisateurs et la police peut être qualifiée d'exemplaire. La police berlinoise met toujours l'accent sur le respect des engagements pris et sait, depuis les années 60, comment entourer les manifestations. Comme il n'y a pas d'heure d'"extinction obligatoire des feux" à Berlin, une grande partie de ce qui s'y passe peut s'y étaler dans le temps et dans l'espace.

Les grandes manifestations ne constituent pas non plus pour une ville de plusieurs millions d'habitants le défi qu'un salon horticole national et ses 450 000 visiteurs représentent pour une bourgade, telle que Luckau, qui n'en compte que 6 000. Même la Love Parade si souvent évoquée n'attire que 500 000 des 3.4 millions de Berlinois, pour que la ville puisse malgré cela continuer à fonctionner, les autres 2.9 millions de Berlinois doivent pouvoir continuer à se déplacer comme d'habitude : les autobus, métros et quelques tramways de la BVG transportent 3 millions de personnes et le RER 1 million de personnes les jours ouvrables. Quoique la plupart des grandes manifestations se déroulent le week-end, les transports en commun véhiculent encore beaucoup d'usagers captifs dont l'emploi est dans une large mesure tributaire de ce mode de déplacement. L'exploitant ne bouleverse pour cette raison que de très mauvais gré ses horaires pour un seul ou quelques jours. Une ville de

cette taille doit avant tout rester en état de fonctionner, avec ou sans manifestation. Cela étant, il est compréhensible que le trafic généré par une manifestation doive s'intégrer dans le trafic existant plutôt que celui-ci dans celui-là (H. Schmidt, 20 juillet 2001).

Les manifestations n'ont en outre rien d'extraordinaire pour une grande ville telle que Berlin puisqu'elle en a toujours eu, même au plus fort de la Guerre Froide : la partie Est avait ses défilés grandioses et à l'Ouest, la seule journée portes ouvertes rassemblait un million de personnes sur l'aérodrome de Tempelhof, un endroit qui n'avait à l'époque, sans la ligne Sud du RER et avec les rames courtes du métro, rien d'idéal. Les années 70 ont elles aussi connu des manifestations qui, telles le "*Wannsee in Flammen*" (Le lac de Wannsee en feu), ont réuni quelque 200 000 visiteurs dans une zone aux rues étroites qui ne pouvait être atteinte qu'en autobus au départ de la station "Krumme Lanke" du métro (H. Schmidt, 20 juillet 2001).

En un mot comme en cent, Berlin est une grande ville où, non seulement la police et les entreprises de transport public, mais aussi les Berlinoises, convaincus d'instinct que la Love Parade ne se rejoint pas en voiture, ont appris à résoudre les problèmes de transport soulevés par les manifestations.

8. MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES BERLINOISES : EMBALLAGE DU REICHSTAG EN 1995 (5 MILLIONS DE VISITEURS EN 15 JOURS)

La fête :

L'emballage du Reichstag est une expérience réalisée pour et par les masses. L'œuvre d'art provoquait, ne fût-ce déjà que par la multiplicité des interprétations qui en étaient données. Il y avait à cela des motifs rationnels (Envelopper en dévoilant), mais c'est aussi la beauté du drapé blanc d'un bâtiment historique qui fascinait. "L'étoffe bat sans cesse au gré du vent... Dans tous nos projets, l'étoffe crée le vivant qui irradie l'objet. C'est comme s'il avait alors sa propre âme." (Christo, interview du 5 septembre 2001). La ville espérait surtout voir venir des touristes et se faire mieux connaître, tandis que le pouvoir politique souhaitait soigner l'image de la nouvelle capitale de l'Allemagne réunifiée. Le Parlement avait accepté le projet au terme de débats passionnés, après 17 années d'insistance de Christo. L'œuvre pouvait se voir par tous les temps et était illuminée la nuit.

Conditions de réalisation :

Plusieurs facteurs ont facilité la planification et aidé à la réussite. L'événement s'est déroulé pendant une période de grand bouleversement et le Reichstag ainsi que ses alentours étaient à la veille d'un vaste réaménagement. L'événement s'appuyait sur des infrastructures existantes et n'a pas nécessité l'ouverture d'un très long chantier. Le soleil a brillé pendant tout le temps qu'il a duré. Il n'y avait pas d'heures fixes d'ouverture. L'édifice se trouvait sur des terrains privés et sa transformation n'intéressait donc que Christo et le Parlement. La création de l'œuvre d'art a été autorisée comme sont autorisées les nouvelles constructions et il n'a fallu d'autorisation spéciale que pour la seule installation de buvettes et autres échoppes le long des rues avoisinantes. Tout la restauration a été confiée à une entreprise générale qui a également dû s'occuper des installations sanitaires ainsi que de l'approvisionnement et de l'évacuation des déchets. Christo a pris les 16 millions de DM que

l'emballage a coûtés à sa charge, mais a demandé aux autorités de créer un *no man's land* commercial autour du bâtiment et d'assurer la logistique dans tout le périmètre environnant. Il n'y a eu ni appel au mécénat, ni perception de droits d'entrée. Oeuvre originale, provocatrice et populaire, l'emballage du Reichstag a attiré les foules sans campagne de marketing. Tous les acteurs interrogés ont souligné à l'envi le bon esprit dans lequel les contacts avec Christo et son équipe se sont déroulés.

Calendrier :

Le Reichstag est resté emballé du 24 juin au 6 juillet. L'emballage et le déballage ont chacun duré quatre journées qui ont été vécues comme partie intégrante de l'événement et prises comme but d'excursion. Les délais ont été tenus. Christo et son équipe ont mis fin à la manifestation quand elle en était à son apogée et ne l'ont pas prolongée.

Comme il s'agit d'une manifestation exceptionnelle et donc unique, l'organisateur ne pouvait pas se référer à des prévisions antérieures, ni tirer de leçons du passé, si ce n'est de ce qui avait été fait à Paris (Emballage du Pont-Neuf). Le Parlement a néanmoins pris sa décision en tablant sur la venue de 500 000 visiteurs, alors que l'organisateur a par la suite avancé un chiffre de 3 millions et qu'il en est venu dans la réalité 5 millions. Ce chiffre, qui a surpris tous les acteurs, ne peut s'expliquer que par l'effet multiplicateur des médias.

Les manifestations satellites et diverses manifestations parallèles ont, en s'ajoutant à la finale de la coupe de football qui s'est jouée le premier week-end (24 et 25 juin 1995), fait craindre des perturbations de la circulation.

Lieu :

La manifestation, doublée de ses manifestations satellites décentralisées, s'est déroulée en un lieu central, en l'occurrence le bâtiment même et la place (Platz der Republik) sur laquelle il donne. Avec les petites rues qui sillonnent les alentours du Reichstag, cette place offre un espace suffisamment étendu aux flâneurs. Le quartier, bordé par le grand parc du Tiergarten à l'Ouest et le centre de Berlin à l'Est, est épargné par la circulation. Le Tiergarten pouvait servir d'échappatoire. Cette manifestation tenait donc à la fois (cf. ci-dessus) du rassemblement, de la fête de quartier et de la foire. Comme elle était entourée d'une couronne de gares de chemin de fer et de stations de métro accessibles à pied et était dépourvue de grands parkings ou de places de stationnement de courte durée, les planificateurs des transports se sont appliqués à créer une zone piétonne temporaire. L'aménagement du *no man's land* voulu par Christo autour du bâtiment a en outre rejeté toutes les activités commerciales vers les grandes rues avoisinantes, où il a aussi fallu installer des aires d'arrêt et de stationnement pour les autocars.

Avec l'espace compris entre les Entlastungsstrasse, Paul-Löbe-Strasse, Ebertstrasse et Strasse des 17. Juni, la zone centrale couvrait environ un tiers du *no man's land*. Les gens s'y déplaçaient à pied. La station de métro d'Unter den Linden se trouvait à l'une de ses extrémités. La zone moyenne s'étendait jusqu'aux gares de chemin de fer et stations de métro de Friedrichstrasse (CF, M), Lehrter Stadtbahnhof, Tiergarten, Zoo (CF, M), Potsdamer Platz (CF, M), Mohrenstrasse (M), Französischer Strasse (M) et, par ce biais, jusqu'aux places de stationnement disponibles dans les rues de quartiers plus éloignés. Dans la zone moyenne, les gens se déplaçaient aussi à pied ou en autobus. La Spree et le Landwehrkanal tout proches offraient en outre la possibilité de voyager en bateau-mouche. La zone extérieure s'étendait jusqu'aux gares grandes lignes, c'est-à-dire les gares du Zoo, de Friedrichstrasse, de l'Est et de Lichtenberg, la gare centrale des bus et les aéroports de Tegel, Schönefeld et Tempelhof. C'était donc, un peu paradoxalement, une manifestation de piétons pour usagers du RER et du métro. Les autobus qui allaient au Reichstag n'en étaient pas moins bondés et souvent bloqués dans les

embouteillages, mais le pouvoir politique restait cramponné à l'idée que la réservation (demandée) d'une voie aux autobus sur les principales voies de communication entre l'Est et l'Ouest ainsi qu'entre le Nord et le Sud allait paralyser la ville. Ce manque de voies réservées pour autobus et de système d'orientation est toutefois resté, avec le manque de toilettes, le seul sujet de critique des visiteurs (Schlinke 1995, 79-83).

Aucune place de stationnement supplémentaire n'a été aménagée à proximité du Reichstag avant l'événement ou pendant son déroulement. Les médias, et Radio Trafic en particulier, ont au contraire inlassablement invité à renoncer à la voiture et à contourner le centre de la ville. Les autocars pouvaient stationner les jours ouvrables sur la Strasse des 17. Juni, entre le rond-point de Grosser Stern et la Entlastungsstrasse, ainsi qu'à d'autres endroits.

Planification :

La planification d'ensemble a été assurée par un organe spécialisé (groupe de coordination) composé de représentants de toutes les instances intéressées. Lors de sa première réunion du 28 novembre 1994, le groupe a créé un comité de coordination et quatre groupes de travail, dont l'un, appelé "Transport et sécurité", rassemblait tous les acteurs et décideurs compétents dans le domaine des transports. Le secrétariat (*Kanzlei*) du Sénat a joué un rôle de coordinateur et de modérateur.

Le groupe "Transport et sécurité" a dû, eu égard aux particularités de cette manifestation exceptionnelle (taille, internationalité, contraste de changements radicaux, chantiers de construction, développement urbain et protection de l'environnement), jouer un rôle-clé dans l'élaboration et l'application concrète du plan de transport. La candidature (finalement rejetée) de la ville à l'organisation des Jeux Olympiques de l'an 2000 avait certes donné lieu à l'élaboration de grands plans de transport pour cette manifestation, mais avec l'emballage du Reichstag, l'obligation de résultat et, partant, de résolution d'une multitude de petits problèmes pratiques s'est muée en source de tension entre les différentes orientations politiques d'une grande coalition.

Berlin était en plein bouleversement, constellée de chantiers et envahie par un trafic de substitution du rail. Son réseau routier, coupé du reste du pays pendant 40 ans, n'offrait que peu de liaisons Nord-Sud et Est-Ouest à grand débit et d'itinéraires d'évitement. Comme les rares axes de grande capacité passaient par le centre, le problème majeur était celui posé par le trafic de transit Est-Ouest et Ouest-Est (Unter den Linden - Strasse des 17. Juni), un trafic vital pour l'économie berlinoise à tout le moins les jours ouvrables. Les week-ends en revanche, il fallait compter avec les masses de visiteurs qui se rendaient au Reichstag et en revenaient et donc trouver une solution pour les circuits de découverte de la ville en autocar, les autocars de tourisme et les autobus. Le plan de transport devait donc faire la différence entre les jours ouvrables et les week-ends. Tout doit, au centre, passer par la Porte de Brandebourg. Son ouverture (de même que la livrée des nouvelles rames du RER) a été servie en pâture à la presse et à la population pour détourner leur attention de l'absence de politique visionnaire des transports. Il a finalement été décidé, en guise de solution de compromis, de n'ouvrir la porte, en fait son arche centrale, aux voitures qu'entre 6 heures et 10 heures du matin, les jours ouvrables, dans le seul sens Est-Ouest et d'obliger le trafic Ouest-Est à obliquer vers la droite juste avant d'y arriver. Cette solution permettait d'offrir aux visiteurs arrivant à Berlin l'émotion du passage par la Porte de Brandebourg tout en la protégeant des autres gênes causées par la circulation.

Toute cette phase du processus de planification s'inscrit sous le signe de la dialectique : plusieurs participants prônent sans relâche des solutions ambitieuses, voient la police (en la personne du commissaire en chef Bojahr de la 3ème direction) leur opposer les réalités à prendre en compte en matière de transport et de sécurité et finissent par transférer la charge de la décision aux responsables politiques qui se prononcent pour ce qui paraissait faisable et s'est finalement révélé fructueux. Les

intérêts divergents des différents partenaires ont ainsi permis de bâtir un compromis efficace (Figure 1) : la police se voyait confirmée dans sa vision étriquée d'une circulation aux dimensions purement urbaines pendant les jours ouvrables, tandis que les partisans du secrétariat du Sénat obtenaient une solution encore plus ambitieuse que celle qu'ils avaient voulue au départ pour le trafic, pour l'essentiel de loisir, des week-ends. Les autocars avaient peine à trouver des points d'arrêt et des aires de stationnement et la question du fléchage des itinéraires à emprunter par les autocars au sortir des autoroutes, par les camions pour contourner le site de la manifestation ainsi que par les clients des transports en commun et les piétons pour l'atteindre a été laissée sans réponse.

L'élaboration de solutions différentes pour les jours ouvrables et les week-ends procède d'un premier classement des différents composants de la demande globale de transport par ordre de priorité : le trafic utilitaire (à finalité professionnelle, commerciale, culturelle ou économique) prend le pas sur le trafic de loisirs les jours ouvrables, tandis que les priorités s'inversent les week-ends. Cette politique donne la priorité au mode de transport le plus communément utilisé, soit la voiture particulière et les transports en commun qui l'emportent sur la marche en semaine et la marche, la bicyclette et l'autobus qui l'emportent sur la voiture les week-ends. Ce classement ne fait qu'extrapoler celui des différentes formes de mobilité liées aux grandes manifestations.

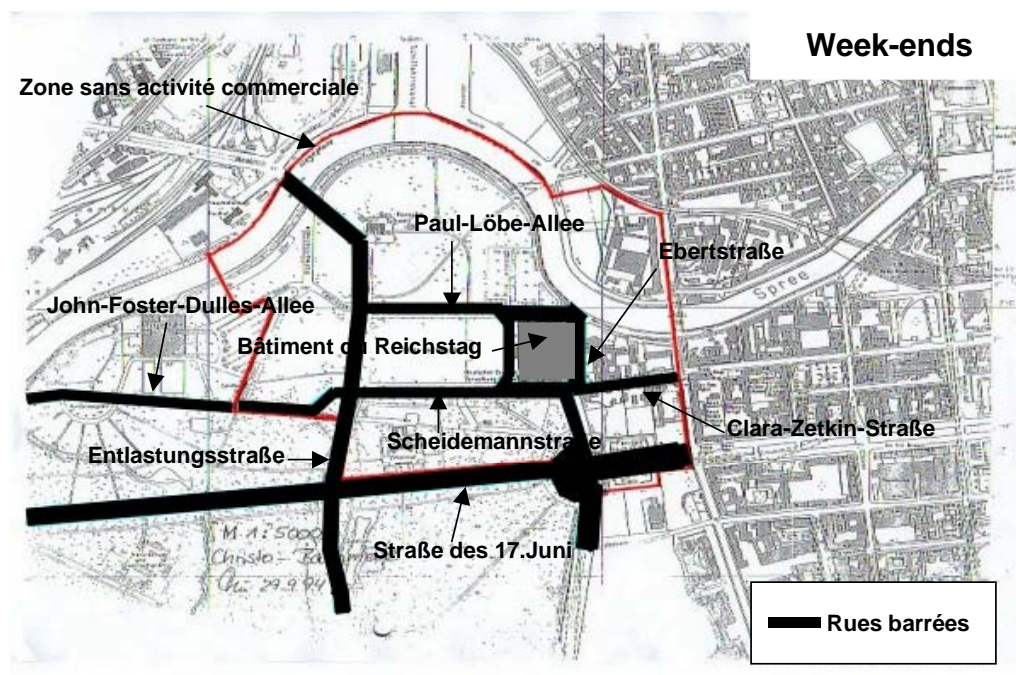
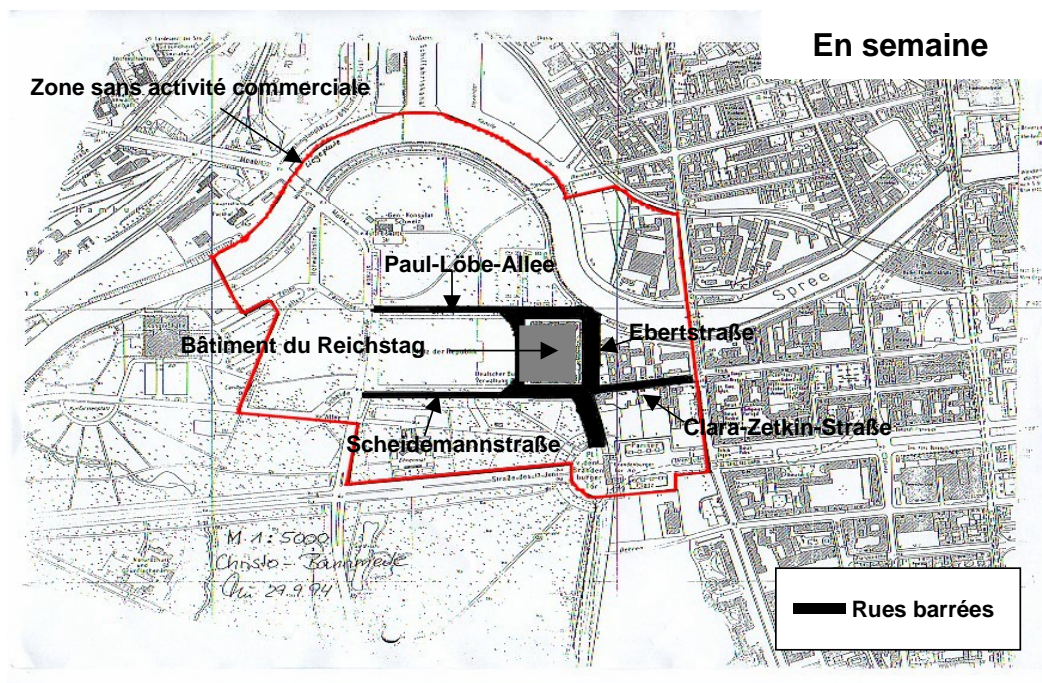
L'exercice a sensibilisé tous les politiciens berlinois à l'exiguïté du champ dans lequel la politique berlinoise des transports se trouvait enserrée après 40 années d'isolement. L'augmentation de la demande d'espace de mobilité portait sur un emplacement situé à la jonction entre les anciens Berlin Est et Ouest. Il a montré combien il est difficile d'organiser dans le centre d'une ville de plusieurs millions d'habitants une manifestation qui attire 5 millions de visiteurs, même si elle s'étale sur deux semaines.

Participants :

La foule des participants était assez homogène, puisqu'il s'agissait de touristes avides de culture et de manifestations. Berlin Tourismus Marketing GmbH a calculé que la moitié environ des 5 millions de visiteurs sont venus de Berlin et de ses environs, que 500 000 autres sont venus de l'étranger, principalement des États-Unis (Tagesspiegel du 7 juillet 1995), et que plus d'un quart habitaient des villes de plus de 500 000 habitants. L'étendue de l'aire d'attraction était fonction de facteurs tels que la proximité géographique, l'intérêt artistique et la taille de la ville de provenance. La moitié environ des visiteurs sont venus à Berlin spécialement pour voir le Reichstag emballé. La durée moyenne du séjour était d'environ 2.2 nuits (Schlinke 1995 : 50 - 54).

Le nombre de visiteurs a atteint des sommets lors des premier et dernier week-ends de la manifestation. Le premier samedi a ainsi vu affluer quelque 350 000 curieux, parmi lesquels se trouvaient aussi les spectateurs de la finale de la coupe de football, vers le Reichstag devant lequel 250 000 visiteurs se pressaient, d'après la police, vers 16 heures 25. Si l'on compte que ces visiteurs restaient de 2 à 3 heures sur place, il se pourrait bien que le chiffre de 200 000 visiteurs quotidiens avancé par la police ait aussi été largement dépassé les autres jours. Si l'on peut en croire les comptages sporadiques effectués par la police, les visiteurs étaient beaucoup plus nombreux le week-end qu'en semaine. Les pointes journalières allaient de l'après-midi jusqu'en soirée. Le dernier jour en a connu deux, la première à 17 heures avec 120 000 visiteurs et la deuxième à 24 heures avec 100 000 visiteurs.

Figure 1: Rues barrées à l'occasion de l'emballage du Reichstag (1995)



Prix de transport :

Les chemins de fer allemands proposaient à ceux qui voulaient aller admirer le Reichstag un billet combiné "Christo" de 190 DM comprenant l'aller et le retour, les déplacements en bus, RER et métro dans la zone Berlin-Brandebourg et un repas sur le pouce à proximité du Reichstag.

Pour renforcer l'attrait des transports en commun, le groupement des entreprises de transport de Berlin-Brandebourg distribuait, à partir du 15 juin 1995, au prix de 9 DM un ticket spécial "Christo" qui permettait à son titulaire de voyager librement sur tous ses bus et autres moyens de transport entre 9 heures et 3 heures du matin (soit pendant 18 heures), alors que le ticket journalier normal de 15 DM était valable 30 heures, mais n'autorisait pas à voyager dans toute la zone Berlin-Brandebourg comme le ticket "Christo". La "*Berlin Welcome Card*", vendue au prix de 29 DM dans tous les hôtels berlinois, les points de vente de la BVG et les bureaux de tourisme, permettait à un adulte de se déplacer avec 3 enfants pendant 3 jours sur toutes les lignes desservies par le groupement des entreprises de transport de Berlin-Brandebourg.

Transports :

Comme le réseau berlinois a dû, au moment du démarrage de la manifestation, absorber aussi l'afflux des spectateurs de la finale de la coupe de football jouée au stade olympique, le trafic routier s'est trouvé paralysé tant sur les autoroutes que dans la ville. Étant donné en outre que les automobilistes pouvaient passer sous la Porte de Brandebourg, le bouchon n'a pu au départ que devenir énorme. Les automobilistes ont toutefois appris dès le deuxième jour, comme il est de règle et grâce aux avertissements diffusés par les médias, à éviter ce goulet d'étranglement.

Dans les transports publics, la BVG a vu doubler sa clientèle pendant la durée de la manifestation au cours de laquelle elle s'est parfois retrouvée à la limite de ses capacités et a engagé jusqu'à 90 véhicules de plus que d'habitude. La ligne 100, qui passait le week-end sous la Porte de Brandebourg, a été desservie par deux fois plus d'autobus qui se suivaient parfois de 2 en 2 minutes. L'effet de cet accroissement radical des fréquences de passages a malheureusement été réduit à néant par l'état chaotique de la circulation : le manque de voies réservées s'est traduit par un doublement des temps de parcours des autobus.

Bon nombre des véhicules de renfort provenaient de la réserve qui venait d'être créée à l'époque. Cette réserve était composée pour sa plus grande part de véhicules de modèle plus ancien destinés à absorber le trafic induit par des manifestations ou à se substituer à des chemins de fer défaillants.

Les rames de métro n'étaient pas raccourcies le soir. Le nombre de voitures mises en circulation sur la ligne 2 a été deux fois plus élevé que d'habitude. Les lignes 1 et 9 ont vu passer 375 convois spéciaux. Le RER n'a pas augmenté ses fréquences, étant donné que ses trains se suivent déjà en temps normal à intervalles de 3 à 5 minutes sur les lignes qui desservent le site de la manifestation.

Transports à longue distance :

Il n'y a, pour se faire une idée de la répartition modale des visiteurs venus de l'extérieur, qu'une enquête aléatoire réalisée sur 150 personnes (Schlinke 1995 : 70). Celle-ci donne à penser que les voyages allers se sont accomplis pour 46 pour cent environ en voiture, 37 pour cent en train et 5 à 7 pour cent en autocar ou en avion. Une grande partie des visiteurs venus des alentours ont pris les transports en commun (RER). Les chemins de fer allemands ont fait état d'une augmentation du nombre de voyageurs qui se sont rendus à Berlin pendant la durée de l'emballage du Reichstag, en soulignant toutefois que ce trafic nouveau se mêlait au trafic de vacances, étant donné que ces

vacances venaient de commencer. Le porte-parole d'une entreprise d'autocars de tourisme a fait état d'une augmentation de 25 pour cent des réservations, à destination plus particulièrement de Paris et de Londres. La Lufthansa a transporté 1 000 passagers de plus en moyenne par jour à destination de Berlin et imputé cette augmentation à l'"effet Christo".

Trafic propre à la manifestation :

La S-Bahn GmbH a fait circuler son train historique de 1928 les week-ends, entre le 17 juin et le 2 juillet. La Stern- und Kreisschiffahrt a multiplié les circuits de ville en une heure qui permettaient d'admirer le Reichstag emballé tout à loisir. Au cours de ses deux semaines d'emballage, le Reichstag a été survolé par 3 822 petits avions et hélicoptères. Le record a été atteint le 1er juillet, jour où 7 avions ont survolé le Reichstag en même temps. Un grand nombre de petites compagnies aériennes proposaient des circuits au départ de l'aéroport de Tempelhof.

Effets dynamisants de l'emballage du Reichstag :

L'emballage du Reichstag est, eu égard à l'ampleur de l'événement et à sa résonance mondiale, la première manifestation exceptionnelle berlinoise d'après la réunification. Il a donc pu servir de test pour des grandes manifestations ultérieures telles que la Nuit de la Saint-Sylvestre et la Love Parade. Il a démontré que des grandes manifestations peuvent ne pas porter atteinte à l'environnement, mais posent des problèmes d'autorisation, dépendent des conditions dont ces autorisations sont assorties et sont tributaires du jeu des acteurs. Contrairement à ce qui se passe ailleurs dans le monde, la gare avoisinante du RER et du métro (Unter den Linden) n'a dû être fermée que peu de temps.

Les manifestations exceptionnelles font bouger les choses en sollicitant brièvement, mais très lourdement, de nombreux systèmes urbains. Elles donnent ainsi l'occasion de tenter des expériences qui, si elles réussissent, peuvent se muer en solutions durables. L'emballage du Reichstag a amené les théâtres à déplacer leur période de vacances et plusieurs grands musées berlinois à prolonger leurs horaires d'ouverture, une double initiative qui devait déboucher par la suite sur cette pleine réussite qu'allait devenir la fête des autobus associée à la longue nuit des musées berlinois. Le Sénat s'est risqué à s'en prendre à la loi sur la fermeture des commerces en appliquant à grande échelle son article 23 paragraphe 1 laissé jusque-là en sommeil. Cet assouplissement a facilité l'allongement des horaires d'ouverture des commerces qui allait être décidé cinq ans plus tard. Toutes les activités menées à Berlin dans le cadre de l'emballage du Reichstag ont été répertoriées dans un calendrier des fêtes et manifestations établi par l'administration de la culture et publiées sur Internet, donnant ainsi naissance au calendrier de la vie culturelle berlinoise. L'emballage du Reichstag a donné un coup de fouet décisif à un tourisme berlinois, à l'époque en perte de vitesse, dont la commercialisation s'est alors professionnalisée. Le besoin d'intégration révélé par cette manifestation exceptionnelle a suscité la mise sur pied d'une procédure de planification qui s'est pérennisée, en dépit des changements d'institutions et de personnes intéressées. L'autorisation, sous la pression des événements, de passage sous la Porte de Brandebourg a été entérinée par la coalition (et était toujours acquise en 2001). Le groupement des entreprises de transport de Berlin-Brandebourg, précurseur en quelque sorte de l'actuelle communauté des transports de Berlin-Brandebourg ("*Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg*" ou VBB), a amené ses membres à harmoniser leurs horaires et à agréer leurs tarifs à titre réciproque.

Évaluation globale :

L'emballage du Reichstag a été un coup de chance pour Berlin, un coup qui lui a apporté beaucoup et coûté très peu (J. Schilcher, 4 septembre 2001). Presque tous ceux qui l'on vu qualifient l'événement d'inoubliable. Il laisse dans les mémoires l'image d'une œuvre rayonnante de blancheur sous un ciel bleu entourée d'un fourmillement de flâneurs discutant avec animation. Le Reichstag

drapé de blanc sous un ciel bleu diffusait une atmosphère amicale que même des chauffeurs de taxi, gestionnaires de transports en commun et policiers blasés trouvaient impressionnante. On ressentait la crédibilité d'artistes qui justifiaient quelque chose de politiquement inconcevable en finançant eux-mêmes l'œuvre d'art et en bannissant toute activité commerciale de son périmètre immédiat pour lui conserver sa valeur artistique intrinsèque. L'organisateur a fait surveiller son œuvre 24 heures sur 24, en trois fois huit, par des vigiles professionnels et par des équipes de 150 jeunes, aimables et correctement vêtus, qui répondaient aux questions qui leur étaient posées et prévenaient tout vandalisme en distribuant des petits morceaux d'étoffe. La renonciation à la vente du tissu d'emballage pour privilégier son réemploi n'ont fait qu'ajouter au sentiment général de participation à un événement novateur propre.

Il n'y a pas eu, contrairement à ce que les hommes politiques avaient pu craindre, de perturbation digne de ce nom²⁰. Il est incroyable qu'un événement de cette ampleur ait pu se dérouler sans accroc et il n'y a pourtant guère eu de plaintes. Les seules plaintes enregistrées étaient motivées par les problèmes de transport causés, par ordre décroissant d'acuité, par les transports en commun, le fléchage et le guidage du trafic (Schlinke 1995 : 79 - 83). Il s'y ajoute que les 20 toilettes publiques étaient de loin insuffisantes. Quoique beaucoup de Berlinoises et de Brandebourgeois aient parcouru le week-end vraisemblablement moins de kilomètres en voiture pour rejoindre le Reichstag qu'ils n'en parcouraient les autres week-ends, il est certain que l'événement a généré un fort volume de trafic supplémentaire. La preuve en est que les artistes se sont entendu dire en 2001 aux États-Unis où ils essayaient de faire accepter deux nouveaux projets que l'on ne voulait pas de 5 millions de spectateurs enthousiastes en 15 jours comme à Berlin (Spiegel, n° 28 de 2001, p. 193).

9. MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES BERLINOISES : LOVE PARADE 2000 (1.2 MILLION DE SPECTATEURS EN 1 JOUR)

La fête :

La Love Parade passe pour être la plus grande fête au monde. C'est une fête de rue qui se déroule sur la voie publique, sans droit d'entrée donc, avec un cortège de danseurs et un vaste programme cadre. C'est aussi une fête de participants actifs. Elle est organisée par la firme Planetcom et la Love Parade GmbH. Elle s'est jusqu'ici toujours déroulée un des trois premiers week-ends de juillet.

Le cortège se compose en fait de deux colonnes marchant à la rencontre l'une de l'autre sur la partie du boulevard comprise entre la Ernst-Reuter Platz et la Porte de Brandebourg (Figure 2). Les deux colonnes se mettent en mouvement à 14 heures, l'une à la Porte de Brandebourg et l'autre à la Ernst-Reuter Platz. Elles doivent aller d'un bout à l'autre du parcours, virer à 180 degrés et reprendre leur marche jusqu'à se rejoindre à 19 heures à la Siegestsäule (ou au débouché d'une des rues qui aboutissent au rond-point du Grosser Stern) où se tient le rassemblement de clôture. Les festivités se poursuivent alors jusqu'au milieu de la nuit. A la fin de la fête proprement dite, les participants se retrouvent dans les bals organisés par les organisateurs de la Love Parade ou dans des clubs en ville.

Chaque colonne se compose de quelque 25 chars qui, déversant des flots de musique techno assourdissante sur les danseurs qui les entourent, constituent autant de fêtes dans la fête. Les chars et les danseurs avancent de conserve moitié moins vite qu'un homme marche normalement. Les chars sont eux-mêmes des pistes de danse. Chacun de ces chars décorés avec fantaisie est accompagné de 13 gardes qui les protègent des assauts des danseurs. Les débits de boissons et de restauration rapide sont installés tout au long du parcours.

Le déplacement des deux colonnes en sens opposés et la répartition des chars à parts égales entre elles autorisent une certaine déconcentration spatiale et rivent les spectateurs aux abords du parcours. Certains facteurs contribuent aussi à atténuer la concentration dans le temps : les participants peuvent arriver dans le courant de la matinée, puisque le départ n'a lieu qu'à 14 heures et peuvent aussi se joindre à la manifestation après son départ puisqu'elle dure plusieurs heures.

La Love Parade a débuté en 1989 avec 150 participants et 3 bus VW dont les haut-parleurs diffusaient la même musique. Elle allait alors de la Wittenbergplatz à la Adenauerplatz en passant par la Kurfürstendamm, un parcours dont le seuil de saturation était atteint en 1995 avec 300 000 participants. L'adjoint au maire responsable des affaires intérieures a alors proposé la Strasse des 17. Juni, une solution approuvée par la police pour des raisons de sécurité (P. Daube, in Bublitz, Ballin 1999, 154). Le record a été atteint en 1995, avec 1.5 million (d'après les organisateurs) ou 1.2 million de participants (d'après la police). Le nombre de participants oscille depuis lors entre 800 000 et 1 million.

Lieu :

Le cortège défile sur le grand axe Est-Ouest berlinois, avec en points de mire ces deux puissants symboles que sont la Porte de Brandebourg et la Siegestsäule. La zone centrale est constituée par le grand boulevard, c'est-à-dire la Strasse des 17 Juni, et les rues proches du rond-point du Grosser Stern. Le Tiergarten, presque inhabité, qui l'entoure sert d'échappatoire et reste ouvert. Les stations du RER d'Unter den Linden et du Tiergarten sont fermées pour des raisons de sécurité, tandis que la station de métro de la Ernst-Reuter-Platz ne reste accessible qu'au prix d'un renforcement imposant de son personnel et des services de sécurité. La zone moyenne s'étend jusqu'à la couronne des stations du RER et du métro qui restent ouvertes et est donc plus étendue que pour l'emballage du Reichstag, puisqu'elle couvre tout le Tiergarten et les rues fermées par des pré-barrages (Figure 2). Les chemins qui mènent à la Love Parade font ainsi penser à ceux que parcourent les participants à un rallye dont chacun tente de rejoindre isolément le but commun. La zone extérieure englobe (comme dans le cas de l'emballage du Reichstag) toutes les gares de chemin de fer et tous les aéroports. Sur les autoroutes, des bouchons se forment dès les premières heures du samedi et les arrivants en profitent pour danser déjà autour ou même à l'intérieur des véhicules.

Figure 2: Parcours de la Love Parade (Source: Planetcom 1998)

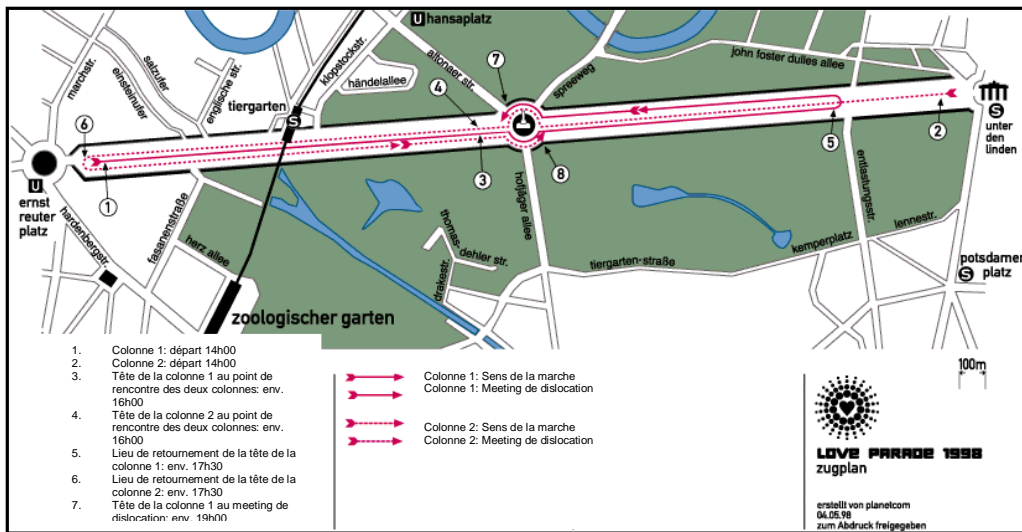
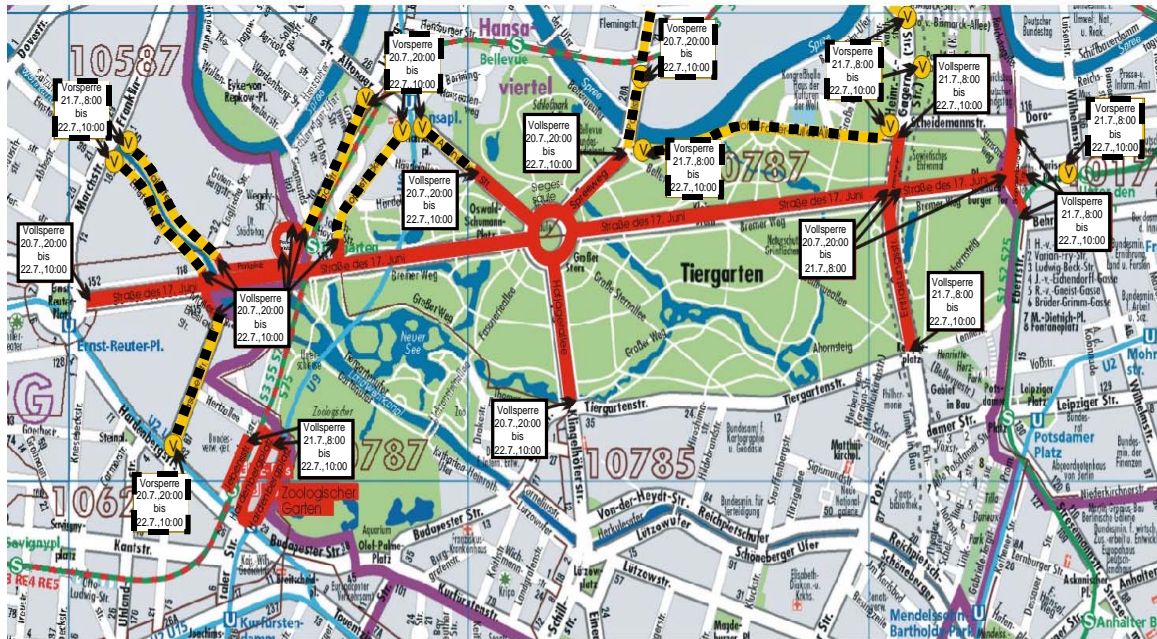


Figure 3: Rues barrées pour la Love Parade de 2001 (Source: Police de Berlin)



Vorsperre = Accès limité 21.7., 8.00 to 22.7., 10.00
 Vollsperrre = Accès interdit 20.7., 8.00 to 22.7., 10.00

Points noirs :

Les points noirs sont la soirée (en termes chronologiques), les environs du rond-point du Grosser Stern (en termes géographiques) et les toilettes (en termes purement matériels). Il y avait 1 000 raveurs par toilette en 1997 et la situation s'étant encore dégradée les années suivantes, le Tiergarten s'est trouvé transformé en toilette et lieu de repos, avec tout ce que cela implique de dégradation et de piétinement pour les arbres et les arbustes. Manifestation estivale à ciel ouvert, elle est dommageable aux espaces verts et semble à ce point de vue incontrôlable. Les gares de la zone moyenne travaillent à la limite de leur capacité. Il faut, tout particulièrement, empêcher les participants de grimper sur les ponts du RER. La Siegessäule est protégée et les monuments sont entourés de clôtures. Les 500 lampadaires restent un très sérieux problème de sécurité.

Participants :

Les chiffres avancés par la police sont, l'expérience l'apprend, inférieurs à ceux des organisateurs, mais les uns et les autres apprennent que les 1.2 ou 1.5 million de 1995 n'ont plus été atteints depuis lors. Il n'y a pas encore eu d'étude de la structure sociale des participants. La tranche d'âge va, d'après les estimations, de 13 à 30 ans, mais la tendance semble aller dans le sens de la transformation en événement familial. Quelque 60 pour cent des participants seraient des étudiants, 30 pour cent des Berlinoises et 7 à 8 pour cent des étrangers, pour la plupart de New York (Forschungsstelle für den Handel 1997).

Sécurité, perturbations, contre-manifestations :

L'expérience de 11 années a appris ce qu'il faut imposer à titre préventif en matière de sécurité aux chars et débits de boissons. Les aide-mémoire et les répertoires de recommandations sont régulièrement mis à jour. La police surveille et pilote la manifestation depuis les airs. Les négociations entre les organisateurs, le Sénat et les arrondissements débutent environ 6 mois avant la manifestation et la planification concrète environ 2 mois à l'avance. En 2001, les 900 gardes de la Love Parade ont été assistés par 1 700 agents de la police des frontières et 2 000 policiers. En 2001 encore, l'assistance médicale était assurée par 900 infirmiers de l'Ordre de Malte et 40 médecins. Quelque 21 postes fixes et 6 postes mobiles de première intervention étaient en outre répartis le long du parcours. Épuisement et consommation de drogue et d'alcool sont depuis toujours les problèmes les plus fréquents.

La manifestation est pacifique. Un policier expérimenté aurait dit à ce propos que "C'est le chaos, mais il n'y a pas d'excès à craindre avec ce genre de clientèle". La consommation de drogue et d'alcool est tenue pour être à l'image de la société d'aujourd'hui. Le nombre d'arrestations en 2000, n'a pas dépassé le chiffre de 110, dont la moitié pour consommation abusive de drogue.

La commercialisation de la Love Parade a servi de prétexte à plusieurs contre-manifestations. Elle-même mouvement de protestation à l'origine, la Love Parade est devenue une fête pour touristes et bourgeois et a ainsi donné naissance, en 1996, à une sécession appelée "Fuck Parade" qui a toutefois été interdite en 2001 en tant que manifestation politique. Pour empêcher la Love Parade 2001, le groupement de citoyens "*Rettet den Tiergarten vor der Love Parade*" (Préservez le Tiergarten de la Love Parade) a bloqué au cours de l'automne 2000 toutes les dates de juillet propices à l'organisation de manifestations dans le Tiergarten. Les discussions relatives à la délivrance des autorisations et à la prise en charge des coûts se sont ainsi trouvées projetées sur la place publique.

Financement :

Juridiquement reconnue comme manifestation politique, la Love Parade s'est toutefois muée depuis 1996 en entreprise commerciale. L'organisateur a eu dès le début pour politique évidente d'éviter et d'externaliser les coûts. Le financement est opaque et fait l'objet de démêlés judiciaires et de tractations politiciennes entre le Sénat, l'organisateur et l'arrondissement. Le retrait du statut de manifestation politique et l'imputation claire des coûts à l'organisateur n'étaient donc qu'une question de temps.

Les problèmes les plus importants sont ceux de l'enlèvement des déchets et du reboisement du Tiergarten. Le problème des déchets se pose depuis le début et élève la Love Parade au rang de symbole de la société du gaspillage. Le volume des déchets à enlever se situe depuis 1997 au niveau des 250 tonnes (soit 200 grammes par participant). Ces déchets s'amoncellent le lendemain matin à hauteur des chevilles sur tout le parcours de la Love Parade. De minuit jusqu'aux premières heures du jour, 800 hommes et 300 véhicules du service de propreté publique et de la société Alba ainsi que plusieurs autopompes de la police berlinoise s'activent à enlever les déchets et diluer l'urine dans le Tiergarten. L'opération de nettoyage est programmée par phases de façon à rendre les voies publiques le plus rapidement possible à la circulation. Étant donné que la Love Parade était une manifestation politique sans droit de distribution de boissons, les recettes tirées de la vente de boissons et de produits de restauration rapide par une entreprise tierce ont servi à financer le coût du nettoyage.

La Love Parade a déversé ces dernières années dans Berlin quelque 250 à 300 millions de DM en pouvoir d'achat supplémentaire par an, dont 10 pour cent, soit 25 à 30 millions de DM, sous la forme d'une augmentation des recettes fiscales. Les hommes politiques berlinois ont néanmoins jugé impossible d'en affecter 350 000 DM à l'aménagement du Tiergarten en échappatoire, terrain de camping, parc d'amour et espace toilettes, et préféré rappeler la ville à ses obligations, encourager l'émergence d'une initiative citoyenne, accentuer la crise existentielle de la Love Parade, introduire le doute dans la planification et exposer le monde politique berlinois au ridicule. Comme l'incertitude plane maintenant sur la date et le parcours, la plupart des acteurs du monde des transports établissent leurs programmes en se fondant sur ce qui s'est passé l'année précédente.

Planification des transports :

La Love Parade pouvait jusqu'ici, en sa qualité de manifestation politique, se passer d'établir son propre plan de transport et se limiter à l'organisation interne du défilé : la BVG s'occupait des transports en commun, la police de la fermeture des rues et les chemins de fer, les exploitants d'autocars et les compagnies aériennes des déplacements à longue distance. Un sous-traitant établit depuis 2001 le plan de circulation à la demande de l'organisateur.

Voyages allers et retours, logement :

Beaucoup de participants combinent la Love Parade avec une semaine de congé à Berlin, mais la grande majorité arrive le jeudi soir à Berlin et repart le samedi ou dimanche. La plupart logent chez des amis, dans des dortoirs collectifs, dans des hôtels ou sous la tente, dans des parcs ou des terrains de camping.

D'après la société nationale des chemins de fer (Kiessling, Marketing-Ost), 75 000 raveurs ont emprunté ses trains, réguliers ou spéciaux, pour se rendre à la Love Parade en 2001, ce qui représente donc 150 000 déplacements en additionnant les allers et les retours. Si l'on chiffre le nombre total de participants à 1 million, dont 300 000 venant de Berlin même, il est permis d'affirmer que la manifestation a généré 1.4 million de déplacements à moyenne et longue distance et que les chemins

de fer en ont donc assuré 11 pour cent. La moitié des étrangers venue en avion représente 4 pour cent du total et les Berlinoises venus à pied ou par les transports en commun environ 30 pour cent. Cela laisse 55 pour cent à la route (voitures particulières, autocars et motocyclettes). Les voitures utilisées affichent un taux d'occupation extrêmement élevé. Les compagnies aériennes ne programment normalement pas de vols supplémentaires.

La société nationale des chemins de fer a fait circuler 76 trains spéciaux au départ de lieux distants de plus de 200 kilomètres de Berlin pour la Love Parade de 2001. Tous ces trains ont mobilisé un millier de cheminots et de 200 à 300 volontaires, vêtus du T-shirt rouge de la Love Parade, issus de tous les départements de la société. Le point névralgique est constitué par la ligne qui traverse le centre-ville, une ligne placée sous étroite surveillance pour parer au risque de perturbation. Comme il ne peut pas recevoir plus de 452 trains par jour, ce tronçon est réservé aux trains grandes lignes réguliers et tous les trains spéciaux ainsi que les trains de banlieue sont limités, tant au départ qu'à l'arrivée, aux gares de la couronne (Potsdam, Wannsee, Spandau, Henningsdorf, Lichtenberg, Ahrensfelde, Erkner, Königs-Wusterhausen et Schönefeld) où les voyageurs sont invités à prendre un RER pour rejoindre le centre (pour revenir par les mêmes moyens après la manifestation). Les voyageurs qui prennent un train régional ou grandes lignes pendant le week-end de la Love Parade ne sont en outre pas autorisés à emmener leur bicyclette avec eux. Cette stratégie permet aussi d'utiliser des gares, celle de Schönefeld par exemple, dotées de quais de grande longueur et d'escaliers très larges. Les trains spéciaux sont garés et nettoyés dans les gares de la périphérie. Les contrôles sont effectués à la station Zoo du RER, où la majorité des participants arrivent, par la police des frontières. Les retours du samedi et de la nuit de samedi à dimanche sont critiques pour cette même police et pour les chemins de fer. Aucun contrôle ne s'effectue dans les trains. Pour préserver la station Zoo du chaos, la partie grandes lignes y est fermée du samedi 21 heures au dimanche 6 heures. Pour y éviter la cohue sur les quais du RER, la police des frontières n'en ouvre le samedi soir l'accès à ceux qui reviennent de la Love Parade que par groupes. Il est recommandé aux clients des chemins de fer d'éviter la station Zoo et de prendre leur temps.

Transports en commun :

Tous les transports en commun de l'Ouest de la ville sont marqués de l'empreinte de la Love Parade pendant le week-end où elle se déroule. Les stations Unter den Linden et Tiergarten du RER proches du trajet emprunté par le défilé sont barricadées si le besoin s'en fait sentir. La Love Parade entraîne, non seulement la mise en circulation d'autobus, de tramways et de métros ou RER supplémentaires, mais aussi l'augmentation des fréquences de desserte et le renforcement du service de nuit. Les RER continuent à circuler toute la nuit à intervalles de 10 minutes sur certaines lignes et de 20 minutes sur d'autres. Les lignes de métro n° 2 (Pankow-Ruhleben), 5 (Kaulsdorf Nord-Alexanderplatz), 6 (Tegel-Mariendorf), 7 (Rathaus Spandau-Grenzallee) et 8 (Osloer Strasse-Hermannsstrasse) qui passent par le centre roulent jusque 5 heures du matin. Les autobus doivent contourner la zone interdite à la circulation, ce qui oblige à déplacer des arrêts. L'augmentation des fréquences de desserte a des répercussions sur les horaires de travail du personnel. A cela vient s'ajouter, enfin, depuis quelques années la circulation de la consigne mobile, un ancien autobus à impériale transformé en dépôt de valises, sacs à dos, etc. pour les participants.

Circulation des véhicules à moteur :

La Love Parade ne donne pas lieu à l'aménagement de parkings temporaires. Les voitures particulières ne sont pas autorisées à circuler sur la Strasse des 17. Juni, le rond-point du Grosser Stern, la Hardenbergplatz avec le jardin zoologique, la Hofjägerallee et une partie de la Altonaer Strasse, du Spreeweg et de la Entlastungsstrasse. Seuls peuvent y circuler les piétons ainsi que les chars du cortège, les voitures de police et les camions des pompiers. Des pré-barrages filtrants sont

installés sur la Fasanenstrasse, les Einsteinufer et Salzufer, la Bachstrasse, la Klopstockstrasse, la Paulstrasse et la John-Foster-Dulles-Allee. Ces barrages ne laissent passer que les véhicules des riverains ou de personnes qui peuvent justifier de l'urgence de leur présence.

Prix :

La société nationale des chemins de fer proposait, pour la Love Parade de 2001, un ticket spécial valable du 20 au 22 juillet, en 2ème classe, sur ses trains ordinaires (en dehors des ICE et des trains autos-couchettes), les trains spéciaux Love Parade et les RER berlinois, au prix de 69 DM pour des trajets de moins de 600 kilomètres et de 99 DM pour les plus grandes distances. Ces billets étaient vendus sans réservation de place et sans possibilité d'échange ou de remboursement. Les voyageurs qui empruntaient d'autres trains pour se rendre à Berlin devaient payer la différence.

A Berlin même, les participants pouvaient acheter pour la Love Parade de 2001, au prix de 15 DM, un titre de transport qui les autorisait à emprunter, du vendredi 20 heures au dimanche 24 heures (soit pendant 54 heures) tous les RER, les métros et les autobus de la BVG à l'intérieur de la ville et dans ses faubourgs (zone tarifaire ABC). Ce titre de transport se présente sous la forme d'un bracelet en plastique, de couleur variable selon les années et portant le logo BVG, qui ne peut être enlevé sans être déchiré et a pour avantage particulier de faire bénéficier son porteur d'une assurance spéciale.

Les 12 à 30 ans pouvaient se rendre en avion, avec un "Love Parade Special", à la Love Parade de l'an 2000. Ce même billet était vendu en 2001, à titre d'offre spéciale d'été, au prix de 149 DM, droits et taxes compris, jusqu'au 27 juillet au départ de Munich, Dusseldorf, Cologne et Stuttgart.

Beaucoup d'autocaristes se joignent à des agences de voyages pour proposer des voyages à Berlin.

Luttes de pouvoirs :

La Love Parade est un exemple classique des conflits de pouvoirs auxquels les manifestations peuvent donner naissance dans les municipalités. L'expérience apprend que le poids dont les autorités locales pèsent sur la planification des manifestations faiblit à mesure que ces manifestations gagnent en ampleur (Hall 1999, 14). Le conflit qui oppose l'arrondissement de Tiergarten au Sénat de Berlin au sujet de l'itinéraire de la Love Parade le confirme pleinement. Les discussions auxquelles la Love Parade de 2001 a donné lieu sont une illustration lumineuse des écueils dont la planification d'une manifestation est parsemée. Elles révèlent tout d'abord à quel point un site fascinant peut devenir attachant. Le travestissement de manifestations commerciales auquel les politiques se sont prêtés et l'ineptie dont ces mêmes politiques se rendent coupables en refusant de prélever sur le budget de la ville une compensation financière appropriée pour l'arrondissement sinistré témoignent de la charge explosive dont des problèmes sans cesse éludés peuvent devenir porteurs. L'incapacité des organisateurs à s'adapter à l'évolution des réalités ne fait que démontrer en combien peu de temps un mouvement novateur aux accents assez politiques qui rencontre le succès peut devenir conservateur et ne plus aspirer qu'à conserver le pouvoir qu'il a acquis. Il a été tenté, enfin, d'élever le succès commercial d'une entreprise restée extrêmement rentable pendant une décennie au rang de priorité politique, en partie peut-être pour promouvoir partout dans le monde une manifestation exceptionnelle confrontée à la diminution du nombre de ses participants.

Au terme d'après discussions entre le pouvoir politique et les organisateurs, la Love Parade a perdu son statut de manifestation politique, mais la prise en charge intégrale des coûts ne doit se faire que progressivement et est compensée par l'octroi du droit de vente de boissons et de produits de

restauration rapide. Pour arriver à une solution taillée sur mesure, l'adjoint au maire chargé des affaires économiques a comblé le vide et assume le rôle de médiateur. Comme la Strasse des 17. Juni et la Entlastungsstrasse font partie respectivement de la B2/5 et de B96, l'article 8 paragraphe 6 de la loi sur les routes nationales a été activé et la tutelle de l'événement confiée à l'administration de la police du Land, en accord avec l'arrondissement. Il en sera de même pour la Love Parade de 2002. L'organisateur et toutes les autorités intéressées se sont en outre réunis, en table ronde, pour discuter de la marche à suivre pendant les 4 à 5 prochaines années et se pencher à nouveau sur la recherche d'un autre site, en s'interrogeant sur les changements qu'un tel déplacement devrait entraîner. Soucieux de lever les incertitudes en matière de planification, de date et de parcours, le Sénat a décidé, le 13 novembre 2001, de conférer à la prochaine Love Parade un statut de manifestation commerciale, d'en fixer la date au 13 juillet 2002 et de la laisser emprunter son itinéraire traditionnel à travers le Tiergarten.

10. MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES A BERLIN-BRANDEBOURG : RASSEMBLEMENT DE MOTARDS DE BIESENTHAL (30 000 MOTARDS DANS UNE PETITE VILLE)

Les manifestations à la Woodstock se déroulent en plein air et riment pour la plupart avec camping. Leur problème majeur réside dans le manque d'infrastructures, un manque générateur de risque de surcharge et de destruction. A cela s'ajoute le problème de sécurité que peuvent poser des sols détrempés par les pluies. Les allers et retours s'effectuent par des moyens des transport motorisés individuels. Quand il s'agit de rassemblements de motards, le plaisir de la conduite passe au premier plan et les voyages allers et retours deviennent partie intégrante de la manifestation. Les manifestations de ce genre apportent au lieu où elles se déroulent un gain de notoriété.

La fête :

20 000 motards imposants, casqués et en combinaison cloutée, se réunissent sur une grande prairie nichée entre des bois, des lacs et un bourg de 5 000 habitants, y font la fête quatre jours durant jusque tard dans la nuit et y vivent sous la tente, tout cela dans des conditions telles que la population locale se réjouit de les voir revenir l'année suivante. Cette manifestation se distingue donc par l'absence de problème tout au long de ses onze années d'existence (Canis, Joch, Krenz 2001 ; Jachmann, Tölle 2001).

Le rassemblement est organisé par "*Born to be Wild e.V.*" le plus grand club motocycliste d'Allemagne, et *Jamboree-Event GmbH*. Le club berlinois cherchait depuis 1991 un site où organiser sa fête annuelle. Thomas Kuther, le maire fou de moto qui en faisait partie, en entendit parler, proposa son aide et attira la manifestation à Biesenthal. Cette manifestation, aujourd'hui devenue la plus grande rencontre de motards d'Europe, est une fête de famille entre gens pour qui rouler à moto est vivre. "Tout ce qui a deux roues est invité" (Thomas Kuther 2001).

Le rassemblement s'articule autour d'un programme qui offre trois journées de festivités sur le site et une en ville. Sur site, le programme prévoit outre de la musique et de la danse avec force litres de bière, diverses activités allant des jeux motocyclistes au show érotique en passant par le saut à

l'élastique²¹. En ville, la fête réunit le samedi les motards et les habitants autour des tables d'un petit déjeuner érotique et à l'église, pour la messe des motards. Les sorties pour achats à Biesenthal, les excursions dans les environs et les défilés à moto complètent le programme.

Conditions de réalisation :

Biesenthal est un bourg excentré où le taux de chômage atteint les 20 pour cent, où se trouve un circuit de moto-cross peu utilisé et où officie un maire dynamique qui a un jour conquis un titre de champion régional de moto-cross. Le site de la manifestation et le terrain de camping peuvent être isolés de la localité et la forêt fait office de mur antibruit. Le stationnement se fait directement sur la voie publique. Les bois facilitent le découpage, nécessaire, des zones. Il y a des échappatoires. La ville de Biesenthal et les communes rurales avoisinantes, les autorités et l'association travaillent en véritable équipe.

Lieu et date :

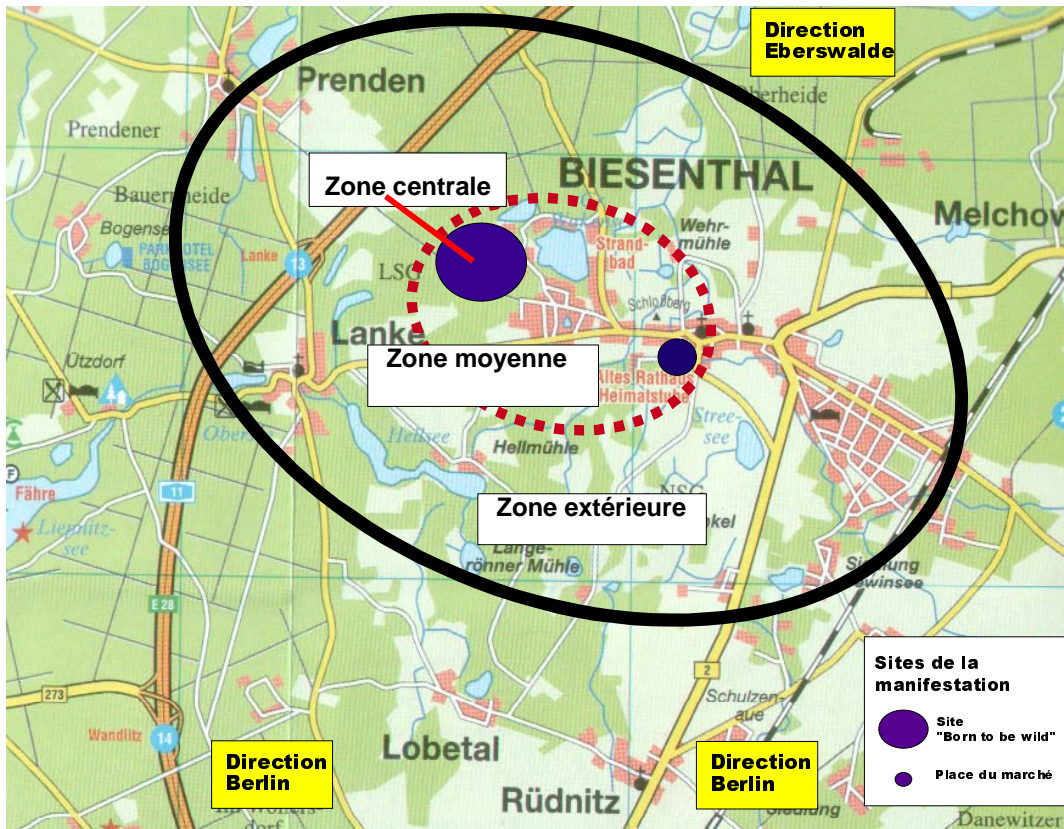
La manifestation se déroule dans un lieu enchanteur, à 30 kilomètres au Nord-Est de Berlin, situé entre l'autoroute, plusieurs lacs et la ville de Biesenthal. L'accès à l'autoroute se fait à Lanke, à 4 kilomètres de là, et la nationale B2 passe à 1 kilomètre de Biesenthal. Le site se compose d'un vaste espace vert, avec grand podium, chapiteau et circuit, d'un terrain de camping adjacent et d'un parking pour voitures plus éloigné. Les motards peuvent emmener leur engin près de leur tente et sur le site. La plupart des déplacements s'effectuent pendant ces quatre jours à moto. Comme les visiteurs et les camping-cars ne peuvent atteindre le parking que par des chemins forestiers non carrossables et que la rusticité est de mise, 2 tracteurs traînant une remorque découverte assurent les navettes. Cette zone centrale englobe également le bourg le samedi. La zone moyenne est constituée par les environs immédiats, les lacs et le bourg tandis que la zone extérieure s'étend jusqu'à la B2 et la bretelle d'accès à la A11 (Figure 4). Toutes les routes sont balisées.

Le rassemblement a lieu le troisième week-end de juillet (et a donc coïncidé accidentellement avec la Love Parade berlinoise en 2001).

Planification des transports :

La situation est, en termes de transport, particulièrement heureuse. Le site est accessible depuis l'autoroute, sans traversée du bourg. Les véhicules trouvent à stationner facilement sur la route même. Le site n'est pas longé par la B2, mais par la départementale Biesenthal-Lanke (A11), une route à la fois de bonne qualité et peu fréquentée. Les masses de motards génèrent certes un trafic énorme, mais sans étouffer pour autant la région. Les curieux du samedi arrivent tôt et restent tard, parce que les orchestres jouent jusqu'aux petites heures. Les flux de trafic ne se s'additionnent donc pas non plus à cette occasion.

**Figure 4: Zonage du rassemblement de motards de Biesenthal
(Source: Canis, Koch et Krenz, 2001)**



Le problème n° 1 est celui de l'aménagement d'un itinéraire de secours sur des espaces dépourvus de voies carrossables. Eu égard à l'étroitesse des chemins forestiers, les sens uniques sont seuls à pouvoir garantir un écoulement fluide des flux de trafic. Ces chemins sont toutefois empruntés aussi par les poids lourds qui viennent approvisionner le site et le débarrasser de ses déchets (ils viennent plusieurs fois par jour vider les toilettes). L'itinéraire de secours passe aussi par les petites voies vicinales à sens unique qui longent le site et qui servent de voies d'accès aux commerçants et à la presse. Il est difficile de les maintenir ouvertes à la circulation parce que les commerçants doivent garer leurs véhicules sur leur bord. Les véhicules garés en double file sont immédiatement enlevés parce qu'ils bloquent l'itinéraire de secours.

Autorisations et planification :

Il a été décidé une fois pour toutes que la ville n'intervient pas dans le déroulement de la manifestation et que les organisateurs n'ont rien à dire en ville. Les premières annonces paraissent dans les périodiques motocyclistes et sur Internet de 6 à 9 mois avant la date de la manifestation et sa planification commence 6 mois à l'avance. L'organisateur est responsable de tout. Les services de

l'adjoint au maire chargé des activités commerciales et professionnelles délivrent le permis d'exercice d'activités commerciales et font office d'intermédiaire entre la ville et l'organisateur. Les restrictions apportées à la circulation sont quasi inexistantes. Les itinéraires de secours et les aires de stationnement doivent être fléchés et la manifestation doit être annoncée par des panneaux indicateurs appropriés. L'organisation est confiée à trois équipes distinctes aux responsabilités clairement définies chargées de mener leur programme de travail à bien dans des délais précis : technique (podium et installations électriques) ; sécurité, publicité et merchandising ; commerces, stands et brasseries. Le club se charge, en sa qualité d'organisateur, de la plus grande partie de la planification. Le petit peu qu'il laisse à la ville est à ce point devenu routinier que les services de l'adjoint au maire chargé des activités commerciales et professionnelles n'ont plus aujourd'hui à s'occuper que de coordination et du bon avancement de la planification. Un aide-mémoire, fruit de plusieurs années d'expérience, apprend à la fonctionnaire compétente qui doit planifier quoi, quand le travail doit être fait, qui doit assister à une réunion et quand. Les principaux acteurs sont la police, les services de lutte contre l'incendie, les services de l'hygiène alimentaire, l'inspection du travail et les exploitants de dépanneuses. L'association est tenue, en sa qualité d'organisateur, d'introduire les demandes requises et de fournir les informations qui lui sont demandées. Elle doit ainsi fournir des informations au sujet du déroulement de la manifestation, de l'organisation, de la sécurité, de l'approvisionnement, de l'enlèvement des déchets et de la régulation de la circulation. Le podium est installé deux semaines à l'avance, les clôtures une semaine à l'avance et tous les grands stands ainsi que le chapiteau le lundi au plus tard. Le montage doit être terminé le mercredi de telle sorte que les organisateurs et les autorités puissent réceptionner le site le jeudi. Les participants disposent de 240 toilettes, soit une par 125 personnes environ. Le courant est produit par des groupes diesel, qui doivent notamment fournir 2 x 45 000 watts à la scène. Une cellule de crise composée de représentants de tous les intervenants, chargée de prendre les décisions urgentes qui pourraient s'avérer nécessaires, est installée dans une tente montée sur le site. Le démontage s'effectue le dimanche matin. Une petite ville se bâtit ainsi tous les ans, avec tout ce dont elle doit se composer, pour quatre jours dans un désert. (Scholz, Jamboree-Event GmbH).

Taille :

La presse et l'organisateur ont chiffré le nombre de participants à 50 000 en 1996 et à 30 000 en 2001, mais les chiffres de toutes les années passées ont été entre-temps très nettement revus à la baisse sur Internet. La raison pourrait devoir en être recherchée dans la redécouverte de l'impact publicitaire de manifestations à dimension humaine.

Participants :

La structure des participants reste à étudier. Les 7 à 8 000 motards et les 120 marchands, dont la moitié environ venant de Berlin, se doubleraient de milliers de visiteurs curieux. Les amoureux et amoureuses de la moto peuvent s'absenter de leur travail pour quelques jours de congé. Beaucoup viennent depuis toujours. L'organisateur est fier d'entendre le chômeur et le directeur de banque parler moto entre eux. L'absence au domicile remarquable, de violence est mise en rapport avec la valeur élevée des motos. Le pourcentage des participants plutôt bien nantis est pour cette raison chiffré à 60-70 pour cent.

Voyages allers et retours :

Le terrain de camping voit arriver ses premiers occupants dès mercredi soir, mais les arrivées se succèdent jusqu'au vendredi soir. Quoique Biesenthal puisse être rejoint en train au départ de Berlin-Lichtenberg, la moto et la voiture particulière sont en fait les seuls moyens de transport utilisés pour se rendre à la manifestation. Les déplacements se font généralement en troupes de 50 à 60 motards. La moitié environ viennent de Berlin. Les premiers participants quittent Biesenthal le

dimanche midi et le terrain de camping voit partir les derniers campeurs le lundi matin. Ces déplacements ne perturbent guère la circulation, même s'ils viennent grossir le flux des migrations alternantes, les jours ouvrables, ou du trafic de loisirs, les week-ends, à destination et au départ de Berlin. Il pourrait ne pas en être de même lors du prochain rassemblement qui se déroulera du vendredi 17 au dimanche 20 mai 2002, c'est-à-dire pendant le week-end de la Pentecôte.

Sécurité :

Tout le site est clôturé et n'est accessible que contre paiement d'un droit d'entrée. Des contrôles s'effectuent à l'entrée et les fouilles sont courantes au passage du terrain de camping vers le lieu des festivités. Deux policiers en uniforme sont présents, mais se tiennent en dehors du site. La police de la route patrouille également en ville. Les agents en civil sont seuls à pouvoir pénétrer sur le site. La confiance règne entre la police et les participants. La règle veut qu'on évite les provocations et qu'on ne contrôle pas trop strictement la circulation. Beaucoup de motards circulent sur le site sans casque et très éméchés, mais il n'y a encore jamais eu d'incident. La police est là, règle la circulation et surveille, mais ne contrôle que rarement. "*Born to be Wild*" assure, avec ses 200 gardes, la sécurité sur le site (la sécurité des motards est leur affaire). Tous les gardes sont membres du club, connaissent leurs clients et ont des bras aussi gros que les cuisses du commun des mortels. La pluie ne pose pas problème puisque le podium est couvert. Le nombre de procès-verbaux ne dépasse pas 4 à 5 par manifestation. Deux véhicules de première intervention et de secours sont sur place.

Financement et prix :

La carte de trois jours coûte 80 DM. Les habitants de Biesenthal pouvaient précédemment se procurer un billet à prix réduit sur présentation de leur carte d'identité, mais cet avantage leur a été retiré quand il est apparu qu'il faisait doubler le nombre d'habitants de la ville. Il n'y a pas de billet à la journée. Le prix payé par les participants est donc celui d'un ticket combiné d'accès au terrain de camping et à toutes les festivités organisées sur le site. Le club organisateur prend tous les frais à sa charge et restitue le site dans son état initial. Il rémunère même le corps des pompiers volontaires de Biesenthal qui se trouve sur place du mercredi au samedi. Il ressort d'estimations internes que les participants dépensent pendant ces quatre jours de 500 à 800 DM par personne, dont 25 pour cent finissent dans les caisses de la ville. Les sponsors n'ont aucun pouvoir de décision et se bornent à dire comment ils souhaitent voir afficher leur nom. Quoique 40 pour cent des présents roulent en Harley-Davidson, la marque ne sponsorise pas le rassemblement.

Avantages pour la ville :

La ville ne dépense presque rien, mais gagne en recettes fiscales et en notoriété. Le rassemblement des motards fait partie intégrante de l'offre touristique de la ville. Il enchante les entreprises de Biesenthal qui demandent l'organisation d'autres activités. Les hôtels affichent complet, les magasins restent ouverts plus tard et les chiffres d'affaires augmentent. La peur première des "Rockers" a fait place à un courant de sympathie dû, non seulement aux efforts personnels du maire, mais aussi aux retombées de la fête organisée le samedi dans la ville pour la ville. La fête de la Wukensee organisée en août 2001 est née des leçons tirées du rassemblement des motards.

11. ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA PLANIFICATION DES MANIFESTATIONS ORGANISEES A BERLIN ET DANS LE BRANDEBOURG

Une ville de plusieurs millions d'habitants telle que Berlin a déjà presque tout ce qu'une grande manifestation oblige encore une petite ville à planifier, créer et apprendre. Il n'y a donc aucune vanité à dire qu'il n'y a pas de manifestation difficile pour un policier berlinois versé dans la planification de la circulation et que la seule question qui se pose est celle du nombre d'agents mobilisables pour l'élaboration et la mise en œuvre du plan de circulation.

L'expérience berlinoise démontre qu'il est possible de mener des grandes manifestations à la réussite sans mesures de prévention de trafic, sans parkings de dissuasion et sans système de guidage, en confiant la planification à des praticiens expérimentés armés de chiffres plus ou moins approximatifs.

Le centre d'une grande ville est un site convoité, mais particulièrement difficile. Ces difficultés ont amené à établir un classement des sites berlinois et de leurs conditions d'utilisation.

La police berlinoise doit ses fonctions de planification à divers facteurs particuliers tels entre autres que la vulnérabilité de Berlin Ouest jusqu'à la réunification, le rôle de vitrine qu'elle a joué des années 60 à 80 et, surtout, l'attribution du statut de manifestation politique à des grandes manifestations commerciales.

Les années troublées ont donné naissance au fonctionnaire de police expérimenté qui, parce qu'il connaît ses limites, est toujours à la recherche de solutions ouvertes et intégrées attentives au cadre dans lequel les problèmes à résoudre s'inscrivent et qui, parce qu'il se sait seul devant l'échec, n'hésite pas à défendre son point de vue de professionnel devant des bureaucrates politiques comme il l'a fait à l'occasion de l'emballage du Reichstag²².

La planification des manifestations berlinoises est tout ce que doit être une planification moderne de systèmes complexes : le processus décisionnel est transparent, la cellule de planification est interdisciplinaire, la participation des arrondissements élargit le gisement d'idées exploitables et les minorités intéressées sont invitées à participer. Le processus est évolutif puisque les enseignements tirés du passé sont mis à profit. Les planificateurs, les organisateurs et les participants peuvent faire preuve de diversité, de créativité et de spontanéité.

Il n'y a pas à Berlin d'autorité centrale de coordination pour les manifestations, mais un bureau qui coordonne tout et s'occupe aussi des petites manifestations. Ce bureau ne peut pas tout faire à lui seul, mais peut, en tant que centre de services riche de compétences, exiger et réunir des inputs et délivrer des autorisations dans le respect des décisions prises.

Étant donné que démocratie et liberté de réunion vont de pair, les manifestations doivent rester des moyens sérieux de diffusion de messages politiques. Après la crise de la Love Parade de 2001, l'adjoint au maire chargé des affaires intérieures a redéfini, dans un sens plus restrictif, les conditions d'autorisation des manifestations politiques.

Les grandes manifestations berlinoises ont montré avec quelle facilité les considérations d'ordre économique prennent le pas sur la protection de l'environnement et les intérêts des riverains, mais Christo et Willy E. Kausch ont prouvé de leur côté, l'un avec l'emballage du Reichstag et l'autre avec la Saint-Sylvestre de 2000, que des manifestations peuvent être respectueuses de l'environnement et financièrement rentables.

12. EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT STRUCTUREL, INSUFFISANCES ET NOUVEAUX DEFIS

Berlin a choisi de planifier des manifestations qui sont des produits typiques de la société des loisirs et de la jouissance en se fondant sur les enseignements tirés des excès de manifestations politiques. Il s'agissait dans cette mesure d'un modèle de réussite d'une décennie allant de la chute du Mur au retour à l'exercice des fonctions normales d'une capitale.

Berlin réfléchit actuellement à un mode de conduite des manifestations qui fixerait les limites auxquelles leurs gestionnaires doivent se tenir et préciserait ce que la ville et son système de transport peuvent supporter²³.

La planification des futures manifestations berlinoises opérera une distinction plus nette entre les trafics prioritaires et non prioritaires pour leur réserver un traitement différent. Un traitement identique pour tous ne peut en fin de compte qu'immobiliser tout le monde²⁴.

Après 40 années d'isolement, Berlin a beaucoup de retard à rattraper. Il lui faut notamment aménager aux portes de la ville des parkings de dissuasion, avec bureau de location de chambres, services de navette jusqu'aux gares du RER et vente de billets combinés pour les manifestations et les déplacements en transports en commun²⁵. Berlin n'a pas non plus de système de guidage, même pas pour les piétons²⁶.

La coordination de plusieurs manifestations qui se déroulent en même temps sur des sites différents desservis différemment avec des participants différents choisissant des moyens de transport différents est un travail qui se fait de plus en plus difficile. Le problème des flux qui se croisent est délicat à résoudre.

Il faut pouvoir amener les organisateurs à intégrer les allers et les retours dans leurs plans et à ne pas laisser leurs clients livrés à eux-mêmes. L'arrivée à l'heure dite magnifie le plaisir tiré d'une manifestation, à tout le moins quand elle ne débute pas à un moment bien précis.

L'avenir de la police est un autre problème de première importance. Si l'État veut rester fort, sa police doit pouvoir se concentrer sur ses missions essentielles et sur la définition des règles auxquelles la planification des manifestations doit se plier, dans les cas en particulier où plusieurs manifestations, les unes pacifiques et les autres violentes, se déroulent en même temps. Les manifestations augmentent très nettement en nombre (Tableau 1) et surmènent de plus en plus la police. Les visites officielles

mobilisent beaucoup de personnel, le Parlement et les bâtiments du Gouvernement sont des cibles pour de nombreux manifestants et le droit d'accès aux Ambassades doit être assuré. Les problèmes de sécurité font l'objet d'une attention accrue depuis les événements du 11 septembre²⁷.

La police peut, au vu du plan de signalisation joint à la demande d'autorisation, se faire une idée du plan de transport dans son ensemble, mais elle doit se fier aux chiffres du bureau qui a établi ce plan de transport et qui, du fait qu'il travaille pour l'organisateur, avance des chiffres sciemment ou inconsciemment favorables à la manifestation. Cette dépendance de la police vis-à-vis des hypothèses et de l'habileté arithmétique des planificateurs des transports, auxquels elle ne peut opposer qu'une expérience accumulée au fil des ans, plaide également en faveur d'une réorientation de la gestion de la mobilité.

Plusieurs facteurs devraient améliorer cette mobilité : les adjoints au maire chargés de l'urbanisme et des affaires intérieures vont définir des orientations stratégiques, la "*Verkehrsmanagementzentrale*" (centre de gestion des transports) va rassembler, exploiter et diffuser des informations, la "*Landesregelungszentrale*" (centre de régulation du Land) de la police va recueillir des informations et s'occuper d'Internet, de la radio routière et de la régulation de la circulation. Berlin espère que cette "*Verkehrsmanagementzentrale*" pourra fondre tous les systèmes de transport en un système intégré. Les manifestations de masse sont des occasions où la maîtrise de la mobilité trouve un terrain d'expression particulièrement approprié.

Tableau 1. Nombre de manifestations occupant des voies de circulation dans le centre de Berlin (Défilés, rassemblements sur la voie publique et dans des espaces fermés et visites officielles)

Type d'autorisation délivrée	1998	1999	2000
Rassemblements	303	652	1 005
Manifestations	748	1 284	1 819

Source : Police de Berlin (2001) : Service de protection du territoire, 3ème direction (Police de la circulation).

13. EVOLUTION DE LA NATURE DES MANIFESTATIONS EN FONCTION DES CHANGEMENTS DU MONDE AMBIANT

Les manifestations ont toujours existé, mais sous des noms différents. La fête existe depuis que l'homme est homme, parce que la fête fait partie de ses conditions d'existence : expression de bien-être et de socialisation, de contraste et de soulagement, elle permet aussi de se transcender et de faire étalage de sa réussite. La fête est un phénomène social qui remonte à des temps où le tourisme n'était pas encore né. Il n'est donc qu'à moitié vrai que les grandes fêtes champêtres (genre Woodstock 1969)

ou les manifestations qui s'épanchent sur d'immenses espaces urbains (genre Saint-Sylvestre 2000 à Berlin) n'ont commencé à entrer dans les mœurs qu'au moment où les transports modernes ont fait voler les barrières spatiales en éclats. Les méga-manifestations ne sont pas seulement affaire d'accessibilité puisqu'il y en avait déjà à l'ère du cheval, de la charrette et de la marine à voiles. S'il est vrai que les chiffres relatifs aux manifestations de masse doivent toujours être regardés avec circonspection, il n'en demeure pas moins que les fêtes de couronnement et les mariages princiers, les marchés et les foires, les croisades, les réunions des États généraux et les conciles poussaient jadis déjà les flux de trafic vers des sommets.

La révolution industrielle a certes mis des produits techniques à l'honneur et enfanté des expositions universelles, mais les sociétés sont restées des sociétés de pénurie. Elles restaient, en dépit de leur libéralisme et de leurs connexions internationales, hiérarchiques, nourries de sentiments d'appartenance à une région et un pays et appuyées sur des politiques nationales. Comme tout cela se reflétait dans les prix relatifs de transport²⁸, une certaine aversion aux rassemblements de masse et, surtout, l'opinion publique, il n'y avait de grandes manifestations que religieuses, politiques et sportives.

Les idéologies guerrières ont commencé à briser ces frontières là où le pouvoir d'exaltation des grandes manifestations pouvait être exploité systématiquement pour créer un sentiment d'appartenance à une communauté. L'intimité avec les médias, par exemple des grandes marches avec la radio, l'organisation parfaite, la discipline militaire et l'élévation esthétique deviennent des modèles destinés à rester (par exemple les Jeux Olympiques de 1936 et les congrès annuels du parti national-socialiste à Nuremberg). Les grandes manifestations et autres marches de la RDA (telles que la fête mondiale de la jeunesse de 1951 et les défilés du 1er mai) avaient par comparaison un air plutôt provincial. Pour échapper à ces souvenirs dérangeants, les grandes manifestations sont, tant à l'Ouest qu'à l'Est, restées pendant de longues années cantonnées sur des stades, des parvis d'église (journées d'église), des circuits (Nürburgring) ou sous de grands chapiteaux (fête de la bière à Munich).

Les méga-manifestations organisées tant en pleine campagne (Woodstock 1969 du mouvement *Flower Power*) que sur des grandes avenues ou en centre-ville (Love Parade de la génération techno) ne sont devenues concevables dans les démocraties qu'à partir du moment où les obstacles sociaux à la mobilité privée se sont effondrés sous la poussée d'une prospérité généralisée, de l'allongement du temps de loisirs, des progrès de la motorisation privée, de l'accession de la culture de masse américaine au rang de modèle à suivre, de la banalisation du téléviseur et du tourne-disques, de la fragilisation des frontières nationales, de la convertibilité des monnaies, de la révolution sexuelle déclenchée par la pilule et l'abandon de la répression de l'homosexualité, de la révolte étudiante contre une guerre jugée absurde et de la culture pop. Cette évolution est le fruit de la transformation de la société de pénurie et de son code de valeurs restrictif en une société individualiste qui a donc de moins en moins de valeurs communes qu'elle recherche maintenant dans ses loisirs. Les trois journées légendaires de Woodstock constituaient dans cette logique quelque chose d'entièrement nouveau²⁹. Au cours des années 50, la vieille génération associait encore la musique nouvelle (à l'époque, le *rock and roll*) au bruit, au chaos, à la culture nègre et à la luxure (Focus 18/1999, 133), c'est-à-dire exactement ce que recherchent aussi les participants à la Love Parade (et les adeptes de la techno).

La vague de grandes manifestations des années 90 peut être considérée comme un prolongement du rêve d'indépendance des soixante-huitards, comme une volonté d'oubli des peurs des années 80 et comme un achat de plaisir, de beauté et de vie en communauté à tempérament³⁰.

La multiplication des manifestations au cours de ces dernières années montre qu'il y a des limites à la croissance et certaines manifestations bien connues donnent des signes d'essoufflement. Leurs planificateurs s'appliquent donc de plus en plus à se distinguer de la masse, à parier sur la diversité, à

souligner leur différence et à ne plus tout miser sur le grandiose. Les manifestations commerciales et la découverte systématique de mouvements contestataires passent au premier plan. L'histoire des manifestations de masse démontre que ces mouvements contestataires sont toujours porteurs de promesses. Les supermanifestations internationales, telles que, pour l'Allemagne, le championnat mondial de football en 2006 et, peut-être, les Jeux Olympiques de 2012, viennent encore s'y ajouter.

La journée du 11 septembre 2001 a confronté la société du "moi", du "plaisir", des "loisirs" et de l'"événement" à la quête de pouvoir d'un système de valeurs fondamentaliste, à l'étalage d'un renoncement complet au moi, à la destruction délibérée de symboles de la civilisation de masse occidentale et, surtout, à la peur. La sécurité des manifestations étant toutefois affaire de joie, de règles, de communauté d'intérêts, d'ouverture, de communication et de sanctions efficaces, ces quatre facteurs de contraste touchent les mécanismes de fonctionnement des manifestations à leur point le plus sensible. Les grandes manifestations commerciales sont désormais sous la menace directe du terrorisme, de la guerre et des manifestations politiques, une menace qui pourrait, indirectement, susciter la résurgence de ces barrières sociales jadis défavorables aux grands rassemblements commerciaux que sont les pénuries causées par les crises économiques, l'intolérance et le rejet pour cause de couleur de peau, de nationalité ou de religion et les entraves apportées à la mobilité par les interdictions d'accès, les contrôles frontaliers et les contrôles de sécurité.

La renaissance d'espaces d'identification locaux et régionaux en réaction à la mondialisation du tourisme pourrait s'en trouver facilitée. Ce concept de "nouvelle proximité", riche de promesses de loisirs agréables sans avion et sans voyages lointains, pourrait donner davantage de chances de succès à des petites manifestations locales (cf. Heinze et Kill 1997, Heinze 2000) non commerciales telles que les journées d'église et les (véritables) manifestations politiques³¹.

Quelles que puissent être la durée et l'ampleur de ce repli, l'histoire apprend qu'il sera suivi de nouvelles manifestations de liesse. Certaines de ces dernières pourraient même se pérenniser, comme le Mystère de la Passion d'Oberammergau après la peste (1633), le Guy Fawkes Day à Londres après l'échec de la Conspiration des poudres (5 novembre 1605) ou le 14 juillet à Paris, à la naissance d'une société plus humaine. Quelles que puissent être les formes que ces fêtes prendront, elles aussi donneront lieu à des exercices de maîtrise du trafic et nécessiteront une planification sérieuse des transports et de la sécurité. Même la chute du Mur n'a après tout pas entraîné de débâcle des transports.

NOTES

1. La présente étude a été réalisée par l'auteur dans le cadre du projet "Planification des transports et grandes manifestations" qui fait partie du programme de recherche sur les "Systèmes de transport de loisirs pour le tourisme événementiel" du Ministère fédéral de la Formation et de la Recherche. Beaucoup de manifestations et bon nombre de leurs aspects ont été étudiés avec des étudiants et des candidats à la maîtrise au cours de séminaires réunis autour de l'auteur à la Technische Universität Berlin. L'auteur ne serait pas arrivé à décrire la logique de planification berlinoise sans les discussions, longues et confiantes, qu'il a menées avec des personnalités du monde du transport. Il remercie donc tout particulièrement MM. M. Beer et W. Brill du département de l'urbanisme de la ville de Berlin, MM. G. Bojahr, A. Bürgin, K. Daube et K. Kutzke de la 3ème direction de la police de Berlin, MM. G. Gehlhaar, J. Schilcher et Joachim Weiss de l'arrondissement de Mitte, M. B. Hovadik de l'IGA de Rostock, MM. H.-C. Kaiser, H. Reupke et H. Schmidt de la BVG, M. H. Meyer du *Zentrum für Logistik und Verkehrsplanung* et, surtout, M. P. Weiss et ses collaborateurs des services de la circulation routière de la police. Les parties 2 à 4 de l'étude ont déjà été discutées avec les participants au programme de recherche lors de l'atelier organisé à Rostock les 23 et 24 novembre 2000. Qu'ils reçoivent eux aussi les remerciements cordiaux de l'auteur.
2. Une manifestation est aussi étonnamment adaptable, parce qu'elle change pendant toute sa durée et est à chaque fois qu'elle recommence, fût-ce au même endroit ou ailleurs, quelque chose d'autre pour la simple raison que la situation de départ n'est pas la même.
3. Raisonant en termes de strates (K. Daube), la police opère, sur le plan de la sécurité, une distinction entre le cœur et la couronne des manifestations, deux périmètres qui, à y regarder de plus près, se confondent tout à fait avec les zones centrale et moyenne. Comme la police se préoccupe beaucoup des stations de métro et de RER, ces repères conviennent bien pour marquer les limites de la zone moyenne.
4. Les points d'arrêt des autocars et autobus doivent également se trouver dans la zone moyenne (parce que les manifestations exceptionnelles où la circulation "*intra muros*" de ces véhicules est autorisée sont peu nombreuses).
5. Les services de la circulation routière ont précisé qu'aucun organisateur ne s'informe du nombre de voyageurs que la BVG (Régie des transports berlinois) peut transporter ou du nombre de places de stationnement disponibles.
6. Le plan a encore été établi par la police berlinoise (direction 3, SV) pour l'emballage du Reichstag en 1995 et celui de la Love Parade l'a été par la Direction 3 et les arrondissements jusqu'en 2000. Ceux des nuits de la Saint-Sylvestre de 1999, 2000 et 2001 et de la Love Parade de 2001 ont par contre déjà été établis par un bureau privé, qui s'est toutefois appuyé pour ce faire sur des programmes antérieurs de la police.

7. La prise en charge de ces missions par la police est le fruit de longues années de réflexion et de consultations.
8. Eu égard à l'encombrement des gares, la marche jusqu'au lieu de la manifestation devient elle aussi un événement vécu par expérience avec plaisir. Les piétons se laissent guider par ceux qui les précèdent ou savent où le Reichstag par exemple se trouve. L'anticipation de la joie procurée par une manifestation extraordinaire fait oublier la longueur du chemin parcouru à pied.
9. Les seules rares exceptions sont les grandes radiales telles que l'axe Bismarckstrasse-Kaiserdamm-Heerstrasse qui mène au stade olympique.
10. La nuit de la Saint-Sylvestre est ainsi précédée, le 30 décembre, d'une "répétition générale" de 16 à 21 heures.
11. La Berlin Tourismus Marketing GmbH estime que les déplacements à destination et au départ de Berlin s'effectuent pour 55 pour cent en voiture, 25 pour cent en train, 10 pour cent en avion et 9 pour cent en car (A. Weecks, 2 octobre 2001).
12. La visite du Pape en 1994-1995 et son allocution au stade olympique ont été un de ces événements enrichissants pour la BVG : "Nous savions seulement au départ que 150 000 à 200 000 personnes allaient venir, que la plupart ne voyageraient pas en voiture, qu'un très grand nombre viendraient de Pologne et que la ligne du RER desservant le stade olympique n'était pas encore rouverte. La BVG a donc chargé un groupe de réflexion d'estimer le nombre prévisible de pèlerins ainsi que la direction d'où ils allaient venir et délimité un certain nombre de secteurs. Comme il avait aussi été posé en hypothèse que la majorité de ces voyageurs seraient des personnes âgées peu familiarisées avec les transports berlinois, la stratégie d'information a pris un relief tout particulier. Le problème était de répartir ce surcroît de trafic entre plusieurs axes ou, pour parler plus concrètement, de diriger les flux venant du Sud-Est du métro vers la branche Sud du RER jusqu'à la Westkreuz d'où des navettes routières pouvaient les amener au stade olympique, au prix donc de multiples changements de moyen de transport. Nous ne disposions d'aucun chiffre, ni en amont ni en aval, et n'avions pu que dessiner plus ou moins vaguement quelques corridors. L'information a été diffusée dans les trains et dans les gares sous la forme d'un bref message: "N'allez pas plus loin, votre correspondance vous attend". La rocade Sud venait d'être inaugurée et n'était donc pas encore intégrée dans les consciences. Beaucoup de planificateurs de la BVG préféraient donc organiser un service de navettes routières au départ de la gare du Zoo. Le public était heureusement pacifique et tout s'est très bien passé" (Reupke, 25 septembre 2001).
13. Le marathon de Berlin en est un bon exemple. Ce marathon, qui mobilisait au départ une foule énorme de policiers, n'en occupe plus aujourd'hui que quelques-uns. Les athlètes ont appris à connaître le parcours, les haies de spectateurs constituent la meilleure des protections qui soit et la police se borne, pour ainsi dire, à arrêter les pickpockets. Cette manifestation roule aujourd'hui "en roue libre" : toujours le même départ, le même parcours, continuité et acceptation par la population. C'est aussi un moment d'animation joyeuse en ce sens que les spectateurs se font la fête, extériorisent leur bonne humeur, ne vont pas se poster là où une côte, celle de la Hohenzollerndamm par exemple, fait peiner les concurrents et se massent plutôt au Wilden Eber, près de l'orchestre brésilien et de ses jolies filles. Ce calme professionnel contraste avec ce qui se passait du temps de la RDA, où chaque manifestation faisait craindre des provocations de l'ennemi de classe.

14. Il y a dans la pratique des manifestations qui tiennent un peu des deux. Il n'est pas besoin d'autorisation distincte pour les éléments d'une manifestation que l'autorité de surveillance des rassemblements reconnaît faire partie intégrante du rassemblement. Il faut en revanche en obtenir une pour les éléments qui n'en font pas partie. Le rallye cycliste écolo est ainsi autorisé en tant que manifestation politique, tandis que le marché écologique où il aboutit a statut de manifestation commerciale.
15. S'il s'agit d'un tronçon local d'une nationale, l'autorisation d'utilisation irrégulière n'est pas requise (article 8, paragraphe 6 de la loi sur les routes nationales), mais l'arrondissement ne touche alors pas de droits d'utilisation irrégulière et perd une partie de son droit de codécision. Étant donné toutefois que la manifestation du 17 juin sur Unter den Linden se déroule en grande partie sur la nationale B2/5 et que la B96 sert d'itinéraire de délestage, cette disposition reste ignorée à Berlin et n'est appliquée que si (comme dans le cas des Love Parades de 2001 et 2002) la complexité de la distribution des compétences en matière de planification et le manque de temps obligent à imaginer une solution "sur mesure". Le département de la police chargé de la circulation routière devient dans ce cas le pivot de la procédure de délivrance des autorisations.
16. La rallye cycliste n'échappe pas à la règle : la foule de voitures garées à proximité du rond-point du Grosser Stern prouve que beaucoup de participants rejoignent le lieu de départ en voiture.
17. Voir l'étude "*Konzept zur Verkehrsführung bei Grossveranstaltungen in der Hansestadt Rostock*" (Modèle de gestion du trafic généré par les grandes manifestations organisées dans la ville hanséatique de Rostock) réalisée par le "*Forschungs- und Ingenieurbüro Verkehrslogik & Regionalplanung GmbH*", Rostock, 2001.
18. La police berlinoise n'est cependant pas habilitée à faire pression sur les organisateurs pour qu'ils organisent leur manifestation le week-end.
19. Ces mesures ont été envisagées à Berlin pour la Journée de la Foi de 1989 et la campagne de candidature à l'organisation des Jeux Olympiques de 2000. Il a aussi été envisagé de fermer les écoles pendant un jour pour la fête de la gymnastique et des sports, parce qu'elle occupait des centres sportifs.
20. Les conditions très strictes dont le permis de bâtir était assorti en matière de sécurité ayant fait porter le choix sur un matériau ininflammable, la flèche enflammée lancée le matin du 24 juin 1995 sur le Reichstag par un inconnu n'a pas porté à conséquence, puisqu'elle n'a laissé qu'un petit trou à environ sept mètres de hauteur. La sécurité a toutefois été renforcée après cet incident et des vigiles privés, 150 gardiens et la police locale ont gardé l'œil en permanence sur le bâtiment.
21. Gratuit pour les sauteurs nus.
22. La police berlinoise de la circulation a encore pu faire la preuve de son expérience le 26 septembre 2000, à l'occasion de la descente des routiers sur Berlin. La manifestation devait paralyser la ville, mais s'est déroulée dans l'ordre, parce que le guidage du trafic a bien fonctionné.
23. Il est particulièrement difficile de concilier les intérêts des organisateurs avec ceux de la collectivité. L'organisateur du marathon de Berlin, qui se court le dimanche, voulait ainsi inviter la championne olympique japonaise à tenter de battre le record du monde. Il a pour ce faire

modifié le parcours en le faisant passer devant un grand magasin, très achalandé, qui s'est très rapidement retrouvé caché derrière une telle forêt d'échafaudages qu'il pouvait craindre de perdre du chiffre d'affaires dès le samedi. Soucieuse de son image, la ville a demandé de son côté que la dernière ligne droite du parcours soit tracée de telle sorte que la télévision puisse filmer en gardant la Gedächtniskirche (église du souvenir) constamment à l'arrière-plan. Pour la BVG par contre, ce changement de parcours enlevait beaucoup à l'accessibilité de la station Wittenbergplatz du métro.

24. Il convient à ce propos de prendre davantage conscience du fait que les autobus de la BVG n'accomplissent pas des voyages unidirectionnels suivis de périodes de stationnement, mais font des rotations dont le raccourcissement permet d'épargner des véhicules.
25. Étant donné ces déficits que l'histoire aide à comprendre, Berlin règle le volet transport de la planification des manifestations en faisant du vice une vertu. Elle réfléchit depuis des décennies à ces parkings de dissuasion et aux systèmes de guidage qui en sont le corollaire technique et a compris depuis longtemps que la solution ne peut venir que de négociations politiques entre elle-même et le Land de Brandebourg qui l'entoure. D'aucuns n'en continuent pas moins à prétendre qu'en raison de l'extension de la ville, l'aménagement de parkings de dissuasion à ses portes ne serait pas accepté et que la ville n'avait donc pas besoin de système de guidage, puisqu'aussi bien les exploitants d'autocars de tourisme sont des professionnels qui savent s'y retrouver.
26. Il n'y a même pas de plan au quartier des musées, qui constitue pourtant un des principaux pôles d'attraction pour les visiteurs étrangers.
27. La sécurité d'une manifestation procède essentiellement de l'expérience accumulée par les planificateurs au fil des années et de leur connaissance approfondie des lieux. La cure d'amaigrissement de l'administration berlinoise pousse ces sexagénaires à partir en retraite anticipée. La perte de cette génération d'actifs très expérimentés pourrait donner lieu à une rupture.
28. Les prix relatifs de transport sont donnés par le rapport des prix de transport aux prix d'autres biens et services.
29. Avec ses 300 000 à 500 000 participants inattendus massés sous la pluie sur sa grande prairie, Woodstock passe aujourd'hui pour le plus grand, le plus pacifique et le dernier symbole commun d'un mouvement contestataire de masse convaincu de l'infinie mutabilité des choses (Schmitt 1988).
30. Il ne faut pas pour autant sous-estimer l'impact de la mutation de l'environnement matériel : le nombre de ménages à membre unique a très fortement augmenté, les médias ont fait des progrès techniques spectaculaires, la déréglementation et les avions gros porteurs ont fait baisser les prix du transport aérien, les systèmes de communication facilitent la réservation et l'ordinateur et Internet sont devenus incontournables.
31. Cela englobe également l'accomplissement en commun de déplacements allers et retours vécus comme partie intégrante d'une manifestation, dont ils peuvent élargir le champ sur le plan géographique, chronologique, matériel et social ainsi que sur celui de la sécurité.

BIBLIOGRAPHIE

- Beschorner, C., Schewe, F. (2001) : *Logistische Planung von Groß-Events unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrs- und Sicherheitsplanung*, thèse de fin d'études, Technische Universität Berlin (Prof. Heinze).
- Blochel, K., Kleen, O., Kulawik, A., Fuhrmann, S., Redeker, D., Maier, D. (2001) : *Die Love Parade 1989-2000*, étude réalisée dans le cadre du séminaire "Lösungsstrategie Verkehr im Strukturwandel" (Prof. Heinze), Technische Universität Berlin, semestre d'été 2001.
- Bonert, M. (2001) : *94.Deutscher Katholikentag Hamburg 2000. Prinzipielles Vorgehen bei der Bewältigung des entstehenden Verkehrs*, étude réalisée dans le cadre du séminaire "Lösungsstrategie Verkehr im Strukturwandel" (Prof. Heinze), Technische Universität Berlin, semestre d'été 2001.
- Bovy, P.H. (2001) : *Exceptional Mobility Management for Large Events : Transport Issues for the 2000 Olympics*, texte d'une allocution.
- BMW Group, Research Division (2000) : *Park and Ride im Verkehrsraum Berlin*, rapport, Berlin.
- Bublitz, I., Ballin, C. (1999) : *Love Parade 89-99. O-Töne einer Bewegung*, Hambourg.
- Bürgin, A. (2001) : *Verkehrsmanagement bei ausgewählten Großveranstaltungen in Berlin-Mitte*, allocution prononcée devant la réunion d'experts organisée sur le thème "Verkehrsmanagement bei Grossveranstaltungen" par l'ADAC Berlin-Brandenburg et le VSVI Berlin le 10 mai 2001 à Potsdam.
- Canis, C., Koch, S., Krenz, A. (2001) : *Bikertreffen Biesenthal*, étude réalisée dans le cadre du séminaire "Durchsetzung neuer Verkehrssysteme" (Prof. Heinze), Technische Universität Berlin, semestre d'hiver 2001/2002.
- Christo und Jeanne-Claude (2001) : *Drei Dinge, die wir nie gemeinsam tun*, in : Tagesspiegel, 25.06.2001:25.
- Christo und Jeanne-Claude (2001) : *Der Stoff, aus dem die Träume sind*, Interview, in : Süddeutsche Zeitung, 5.9.2001:12.
- Christo und Jeanne-Claude (2001) : *Wrapped Reichstag Berlin 1971-1995*, catalogue pour l'exposition de Berlin, Cologne.
- Durek, E., Weber, N.-F. (2001) : *Reichstagsverhüllung 1995*, étude réalisée dans le cadre du séminaire "Lösungsstrategie Verkehr im Strukturwandel" (Prof. Heinze), Technische Universität Berlin, semestre d'été 2001.

Fliegel, M., Kruber, A., Marotzke, M., Mejia, R., Menge, J., Petkov, A., Rode, P., Ryssel, L., Schwinger, P., Zower, J. (2001) : *Qualitätssicherung der Anreise bei wachsenden urbanen Open Air Events. Eine Untersuchung am Beispiel der Love Parade*, Technische Universität Berlin, séminaire des transports.

Forschungs- und Ingenieurbüro Verkehrslogistik & Regionalplanung GmbH (2001) : *Konzept zur Verkehrsführung bei Großveranstaltungen in der Hansestadt Rostock*, Rostock.

Forschungsstelle für den Handel (1997) : *Umfrage Love Parade 1997*, rapport, Berlin.

Freyer, W. (1998) : *Event-Management im Tourismus. Kulturveranstaltungen und Festivals als touristische Leistungsangebote*, in : Freyer, W. u.a. (Hrsg., 1998) : *Events – Wachstumsmarkt im Tourismus ?* rapport présenté au 3ème symposium sur les transports, Dresde, pp. 17-50.

Gottschalk, N. (2000) : *Event-Management. Checkliste, Zonierung und Konsequenzen für die Verkehrsplanung, dargestellt an drei ausgewählten Events*, thèse de fin d'études, Technische Universität Berlin (Prof. Heinze).

Hall, C.M. (1997) : *Hallmark Tourist Events. Impacts, Management and Planning*, John Wiley & Sons, Chichester.

Heinze, G.W., Kill, H.H. (1997) : *Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr*, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hanovre.

Heinze, G.W. (2000) : "*Transport et loisirs : Possibilités offertes par la croissance*" in Conférence Européenne des Ministres des Transports, rapport de la cent onzième Table Ronde d'économie des transports tenue à Paris les 15 et 16 octobre 1998 sur le thème "Transport et loisirs", OCDE, Paris, pp. 5-51.

Inden, T. (1998) : *Typische Probleme bei der Planung und Durchführung von Events*, in : Nickel, O. (1998) : *Event-Marketing. Grundlagen und Erfolgsbeispiele*, Munich, pp. 107-119.

Jachmann, F., Tölle, T. (2001) : *Motorcycle Jamboree Biesenthal. Eine Medienauswertung*, étude réalisée dans le cadre du séminaire "Lösungsstrategie Verkehr im Strukturwandel" (Prof. Heinze), Technische Universität Berlin, semestre d'été 2001.

Lehnartz, S. (2001) : *Sie machen Witze! Sie machen wirklich Witze!*, in : Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 7 octobre 2001, p. 57.

Marris, T. (1987) : *The Role and Impact of Mega-events and Attractions on Regional and National Tourism Development*, Resolution, in : *Revue de Tourisme*, 4, pp. 3-10.

Meyer, D. (1998) : *Schlußbetrachtung*, in : Freyer, W. u.a. (Hrsg., 1998) : *Events – Wachstumsmarkt im Tourismus ?*, Tagungsband zum 3. Dresdner Tourismus-Symposium, Dresden, pp. 243-255.

Meyer, E. (2000) : *Die Techno-Szene. Ein jugendkulturelles Phänomen aus sozialwissenschaftlicher Perspektive*, Opladen.

Meyer, H. (2001) : *Die Rolle des Verkehrsplaners in der Berliner Eventplanung*, allocution prononcée dans le cadre du séminaire "Lösungsstrategie Verkehr im Strukturwandel" (Prof. Heinze), Technische Universität Berlin, 29 mai 2001.

- Scherfer, K. (2001) : *Die Masse tanzt : Kontroverse Love Parades*, in : Kimpel, H., Werckmeister, J. (Hrsg., 2001) : *Triumphzüge. Paraden durch Raum und Zeit*, Marburg, pp. 11-27.
- Schipper, D. (1994) : *Verkehrslehre*, Hilden.
- Schlinke, K. (1996) : *Die Reichstagsverhüllung in Berlin 1995. Auswirkungen einer kulturellen Großveranstaltung auf die touristische Nachfrage*, Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie, Cahier n° 34, Trêves.
- Schmidt, A., Binder, J., Deppermann, A. (2000) : *Wie ein Event zum Event gemacht wird. Ein Snow-Board-Contest im Erleben und in der kommunikativen Vergegenwärtigung Jugendlicher*, in : Gebhardt, W., Hitzler, R., Pfadenhauer, M. (2000) : *Events. Soziologie des Außergewöhnlichen*, Opladen, pp. 115-133.
- Schmitt, U. (1988) : *Nation für drei Tage*, in : Schultz, U. (Hrsg., 1988) : *Das Fest*, Munich.
- Schneider, U. (1993) : *Stadtmarketing und Großveranstaltungen*, Berlin.
- Schulze, G. (1998) : *Die Zukunft der Erlebnisgesellschaft*, in : Nickel, O. (1998) : *Event-Marketing. Grundlagen und Erfolgsbeispiele*, München, pp. 303-316.
- Weecks, A. (2001) : *Städtetourismus, Vortrag auf dem ifmo-Experten-Workshop* in Berlin : Akteure und Handlungsansätze im Freizeitverkehr, 2 octobre 2001.
- Weiß, J. (2001) : *Rechtliche Grundlagen für Großveranstaltungen*, document de travail, septembre 2001.
- Weiß, P. (2001) : *Beitrag der Straßenverkehrsbehörde Berlin zum Veranstaltungsmanagement*, allocution prononcée devant la réunion d'experts organisée sur le thème "Verkehrsmanagement bei Grossveranstaltungen" par l'ADAC Berlin-Brandenburg et le VSVI Berlin le 10 mai 2001 à Potsdam.

Robert SCHNÜLL¹
Université de Hanovre
Allemagne

¹ Professeur Robert Schnüll, Institut des transports, de la voirie et de l'urbanisme de l'Université de Hanovre et membre associé du bureau d'études Schnüll, Haller und Partner, Hanovre.

**Concept de planification et de gestion des transports
pour l'exposition universelle de Hanovre EXPO 2000 –
Mise en oeuvre et enseignements à tirer pour des événements comparables**

SOMMAIRE

RÉSUMÉ	65
1. CARACTÉRISTIQUES DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE EXPO 2000.....	65
2. CONCEPT DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS POUR EXPO 2000.....	66
3. SYSTÈME DE CONTRÔLE ET DE GESTION DU TRAFIC POUR EXPO 2000 [1].....	70
3.1. Panorama général	70
3.2. Vérification de la validité de la planification du trafic à l'aide de modèles mathématiques ...	75
4. INSTALLATION DE GUIDAGE DU TRAFIC SUR LA VOIE D'ACCÈS RAPIDE AU PARC D'EXPOSITION [4]	77
4.1. Critères	77
4.2. Conception d'une installation de guidage du trafic pour la voie rapide d'accès au parc d'exposition	78
4.3. Vérification de la fonctionnalité des différents secteurs [5]	85
5. ÉCOULEMENT DU TRAFIC PENDANT L'EXPOSITION UNIVERSELLE EXPO 2000	95
5.1. Modification des conditions générales des transports individuels motorisés (TIM)	95
5.2. Action de la police.....	96
5.3. L'utilisation du réseau routier à sa limite de capacité valide le concept	96
5.4. Bilan d'EXPO 2000.....	97
6. TRANSFÉRABILITÉ DU CONCEPT DE PLANIFICATION ET DE GESTION DES TRANSPORTS	97
7. BIBLIOGRAPHIE.....	99

Hanovre, janvier 2002

RESUME

L'exposition universelle EXPO 2000 de Hanovre a constitué pour la région de Hanovre un événement exceptionnel, si ce n'est unique, qu'il n'était pas possible de planifier, en matière de transports, d'après la demande. Il fallait au contraire planifier les transports par objectifs, ce qui impliquait aussi d'influer sur la demande de transport. En combinant différentes mesures d'aménagement, d'exploitation et d'organisation, on a tenté de maîtriser dynamiquement une demande de transport elle aussi dynamique.

L'outil nécessaire pour mettre en place un "système de gestion de trafic dynamique" a été développé et expérimenté dans la région de Hanovre à l'occasion de l'exposition universelle EXPO 2000 [1]. Divers perfectionnements ont été apportés à cet ensemble de mesures, par exemple à l'occasion de la foire BAUMA de Munich [2] [3], et le projet de système de gestion dynamique du trafic a été ainsi doté de fonctionnalités supplémentaires comme la régulation des courants de circulation dans les bretelles d'entrée des échangeurs, le remplissage dynamique des parkings proches du site à partir de plusieurs embranchements autoroutiers et la gestion des flux de véhicules en fonction des conditions de trafic à l'aide d'informations optiques et acoustiques délivrées par des véhicules de service mobiles [2].

Le "système de gestion dynamique du trafic" permet en outre de garantir une utilisation ultérieure suffisante des infrastructures parce que leur extension est limitée aux besoins futurs.

Compte tenu des nombreuses études menées parallèlement et des perfectionnements qui ont pu être apportés après coup au réseau autoroutier allemand, il est raisonnable de penser que la "planification des transports par objectifs" et le "projet de système de gestion dynamique du trafic" peuvent être appliqués à d'autres grands événements européens.

1. CARACTERISTIQUES DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE EXPO 2000

La République Fédérale d'Allemagne a accueilli une exposition universelle pour la première fois de son existence du 1er juin au 31 octobre 2000. Le parc d'exposition, d'une superficie de 160 hectares, se situe au Sud-Est de Hanovre et englobe le site de la Foire de Hanovre. La très longue durée de l'exposition (153 jours) imposait des mesures de planification et de gestion du trafic autres que le dispositif de guidage des automobilistes par la police mis en place pour les grandes foires de Hanovre. A l'issue d'un débat très animé, les habitants de Hanovre ne s'étaient prononcés qu'à

52 pour cent en faveur de l'exposition universelle EXPO 2000 lors d'un vote organisé par la municipalité et leur souhait était que le trafic engendré par EXPO 2000 entraîne le minimum de désagréments pour la ville et les zones résidentielles proches du parc d'exposition.

Quelque 40 millions de visiteurs étaient attendus pour cet événement d'une durée de cinq mois, soit en moyenne 261 000 visiteurs par jour avec des pointes de 400 000 visiteurs le samedi. La prévente mondiale des billets par le biais d'agences de voyages au moyen d'un système de réservation centralisé basé sur un système original de délivrance des billets a commencé en octobre 1998 et visait à écouler 90 pour cent des billets d'entrée en prévente.

Le thème retenu pour l'exposition, "l'homme, la nature et la technique", a aussi contribué, assurément, au choix de l'Allemagne pour l'organisation de cette exposition universelle. En optant pour ce thème, l'exposition, qui se tenait au seuil du nouveau millénaire, entendait orienter les normes mondiales de vie et de développement vers un nouvel équilibre et infléchir l'action des pays signataires de l'agenda HABITAT II et de la Déclaration d'Istanbul dans le sens d'un développement durable des établissements humains et de la mobilité.

La planification de l'exposition a permis de dégager des objectifs bien précis en termes de stratégie :

- Seules devaient être conçues et réalisées les infrastructures dont l'utilité après l'an 2000, c'est-à-dire après la fin de l'exposition, pouvait être démontrée de façon convaincante.
- Compte tenu de la durée de l'exposition (153 jours !), les zones résidentielles proches du parc d'exposition devaient être protégées du trafic induit par EXPO 2000.
- Le guidage du trafic ne devait pas être assuré, comme c'était le cas jusqu'à présent, par la police, mais au moyen de mesures techniques innovantes.

2. CONCEPT DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS POUR EXPO 2000

La stratégie de planification par objectifs du trafic et de la mobilité a été appliquée de façon systématique pour la première fois à l'occasion de la préparation d'EXPO 2000. Une série de conditions stratégiques ont été définies à cet effet :

- Toutes les mesures concernant les infrastructures ont été réalisées en privilégiant largement les systèmes de transports publics (75 pour cent des visiteurs).
- La demande potentielle de transport (voir Tableau 1) a été déduite de la capacité des infrastructures nécessaires, après EXPO 2000, pour assurer le trafic régional, y compris celui engendré par les grandes foires de Hanovre.

- Le guidage souhaité du trafic automobile engendré par EXPO 2000 sur de grands axes prédéterminés devait être réalisé en intégrant des mesures d'exploitation et d'information dans la planification du trafic.

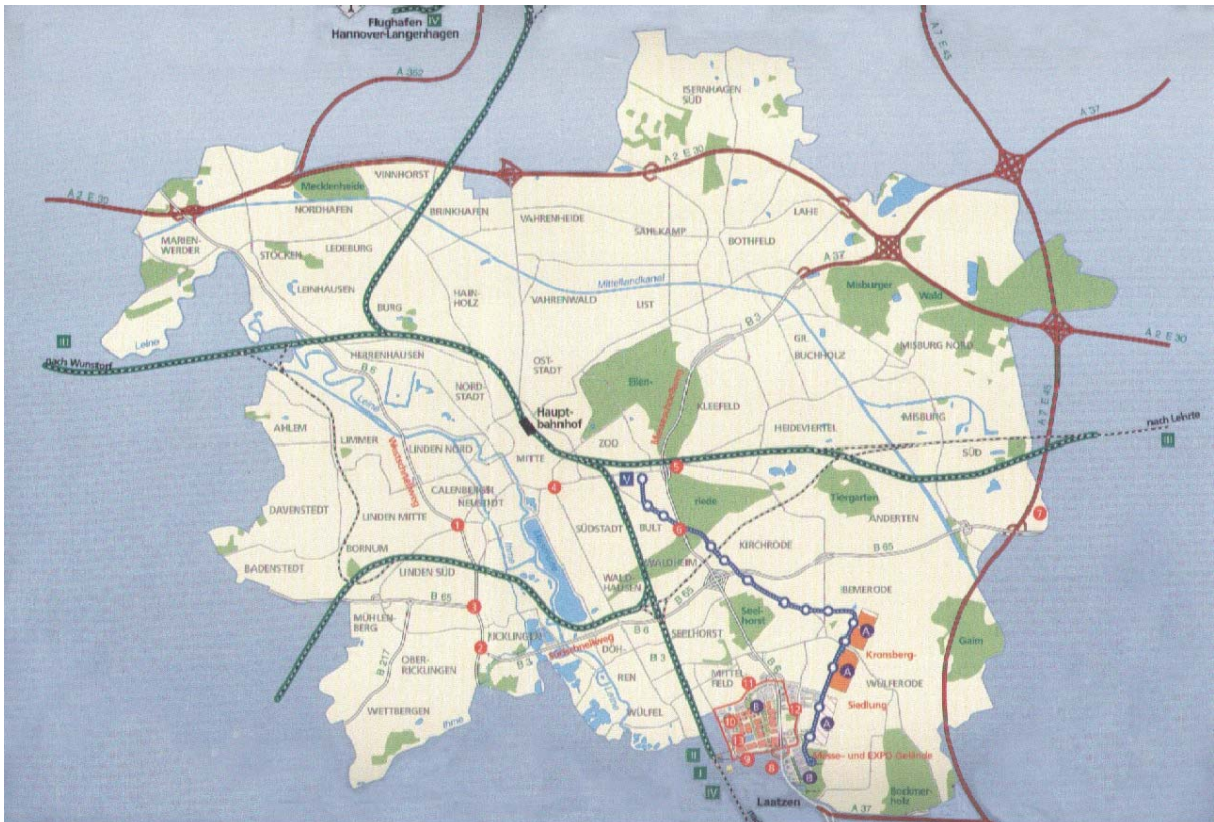
Tableau 1. **Matrice-cible d'accès à EXPO 2000 [visiteurs/jour] [1]**

Arrivée à Hanovre par	Arrivée à EXPO 2000 par					
	Gare grandes lignes	RER	Métro	Autobus/ Autocar	Voiture	Total
Avion	-	8 000	-	-	-	8 000
Train	25 000	6 000	4 000	-	-	35 000
Autocar	-	-	-	80 000	-	80 000
Voiture	-	8 000	5 000	4 000	70 000	87 000
Habitants de Hanovre et de la région	11 000	23 000	46 000	5 000	5 000	90 000
Total	36 000	45 000	55 000	89 000	75 000	300 000

Le concept de planification du trafic pour EXPO 2000 englobait les éléments suivants :

- Grande priorité accordée aux systèmes de transport respectueux de l'environnement pour l'accès au parc d'exposition, avec 75 pour cent du total des visiteurs journaliers (voir Tableau 1).
- Construction de nouvelles infrastructures uniquement en cas d'utilité garantie après l'an 2000 dans le cadre d'une anticipation des investissements selon le programme suivant :
 - nouveau RER pour la région de Hanovre (voir Figure 1) ;
 - construction de la gare Hannover-Messe-Laatzen (Foire de Hanovre) pour accueillir les trains ICE (voir Figure 1) ;
 - nouvelle station RER Hannover-Messe-Laatzen (Foire de Hanovre) pour le réseau express régional (voir Figure 1) ;
 - nouvelle station RER Hannover Flughafen (aéroport) dans le cadre de la création d'un troisième terminal aéroportuaire ;
 - construction d'une nouvelle ligne de métro D-Süd (voir Figure 1) ;
 - construction d'une route à quatre voies autour du parc d'exposition (voir Figure 2), axe qui constitue à vrai dire le maillon faible du système à cause de sa faible capacité et qui exigeait donc une gestion et un guidage optima des courants de circulation de façon à éviter le trafic spontané de recherche de places de stationnement ;
 - anticipation de la construction des sections d'autoroute A2 (Est-Ouest) et A7 (Nord-Sud) à six voies sur la base d'une étude d'estimation du surcroît de trafic résultant d'EXPO 2000 et en accord avec le schéma directeur de développement du réseau routier allemand ;
 - création de places de stationnement pour 25 000 voitures particulières et 1 400 autocars à la périphérie du parc d'exposition ;
 - construction de 25 000 places P+R (*Park + Ride*) dans la région de Hanovre.

Figure 1. Projets d'infrastructures de transport pour la ville de Hanovre à l'occasion de l'exposition universelle EXPO 2000

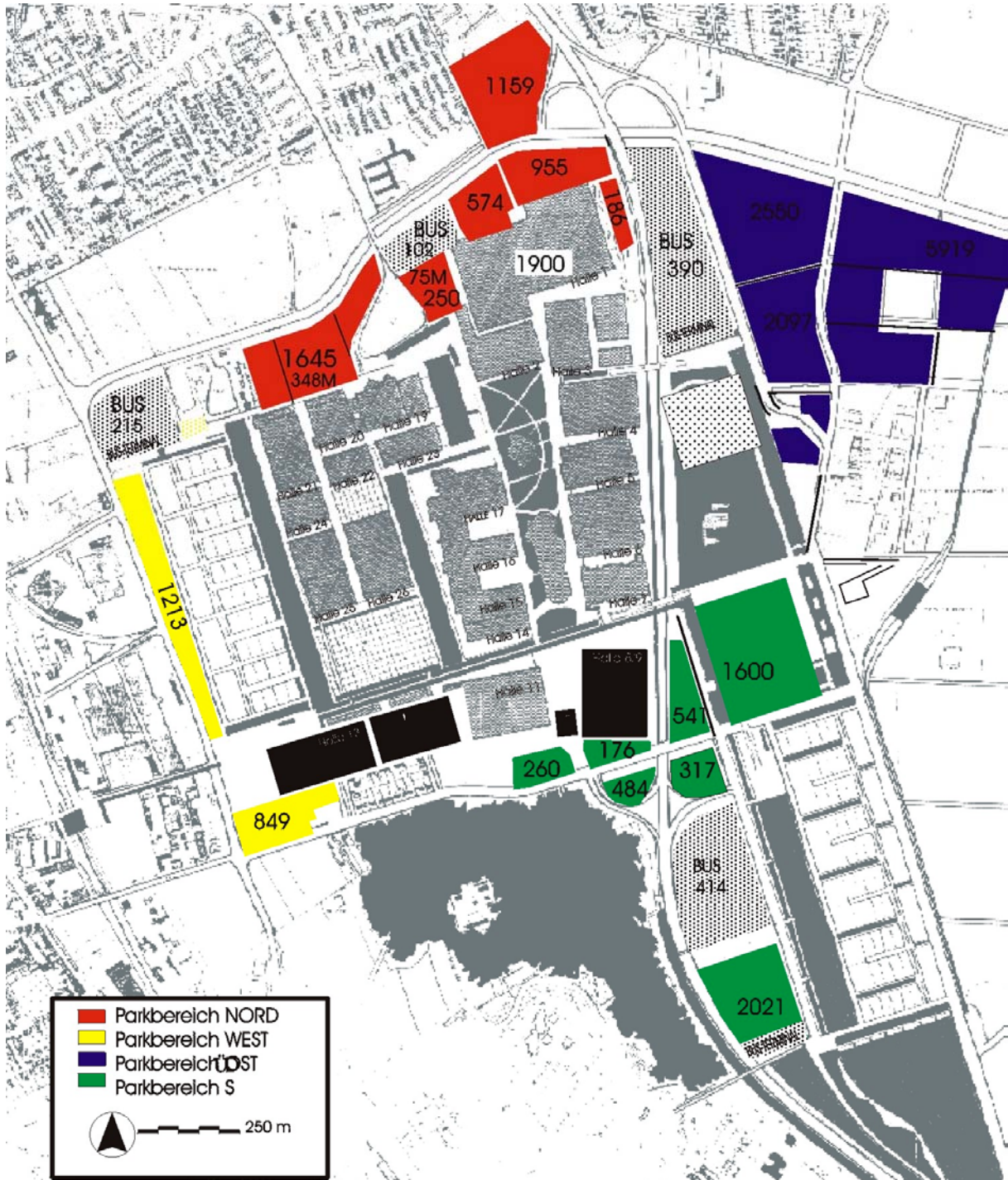


- Schiene**
Rail projects
- I** Fernbahnhof Hannover Messe/Laatzten
Hannover (Messe/Laatzten)
station for ICE trains
 - II** S-Bahn station
Laatzten S-Bahn station
S-Bahnlinien
S-Bahn lines
 - III** Wunstorf - Lehrte
 - IV** Flughafen - Laatzten
Airport - Laatzten
 - Stadtbahn
LRT
 - V** Linie S
D-south line

- Strassenbau**
Road works
- Kreisel**
Roundabouts
- 1** Delsterplatz
 - 2** Landwehrkreisel
 - 3** Ricklinger Kreisel
- Weitere Projekte**
Other projects
- 4** Aegidienforplatz
 - 5** Pferdeturnkreuzung
Pferdeturm Intersection
 - 6** D-south: Bischofshol
D-south bridge: Bischofshol
 - 7** Sechsspürige Befahrbarkeit
der A2 und A7
Six-lane traffic on A2 and A7
motorways

- EXPO-RING**
EXPO ring road
- 8** Kronsbergkreuzung
Kronsberg Junction
 - 9** Kronsbergstra
 - 10** Karlsruhestra
 - 11** Nordspange
North Link
 - 12** Neue Laatztenstra
 - 13** Münchener Stra
- EXPO 2000**
- A** EXPO-Siedlung Kronsberg
EXPO village (Kronsberg)
 - B** EXPO-Gebäude
EXPO Site

Figure 2. Emplacements et nombre de places de stationnement à proximité du parc d'exposition EXPO 2000 avec système de repérage coloré : ROUGE (pour la zone de parking NORD), JAUNE (pour la zone de parking OUEST), BLEU (pour la zone de parking EST) et VERT (pour la zone de parking SUD) [1]



- Anticipation de la construction du système intégré de gestion de transport (voir point 3) composé de :
 - installations de guidage du trafic sur les autoroutes et les voies rapides ;
 - services innovants d'information routière et de guidage des automobilistes ;
 - centre de gestion du trafic et de la mobilité "MOVE" (englobant tous les systèmes de transport) pour la région de Hanovre ; et
 - stratégies de gestion à court terme reposant sur la situation réelle de prévente de billets fournie par le réseau de délivrance de billets interconnecté au niveau mondial.

3. SYSTEME DE CONTROLE ET DE GESTION DU TRAFIC POUR EXPO 2000 [1]

3.1. Panorama général

Le système de contrôle et de gestion du trafic pour EXPO 2000 reposait sur les hypothèses suivantes :

- la plupart des visiteurs ne connaîtront pas les lieux ;
- ces visiteurs doivent être bien mieux guidés que ceux des foires de Hanovre qui reviennent tous les ans dans la région et ont leurs lieux de stationnement habituels ; et
- outre les équipements classiques de guidage, toute une série de services d'information et de guidage télématiques seront offerts afin de faciliter un guidage des flux importants de visiteurs en fonction des conditions de trafic.

Sur ces bases, le concept de contrôle et de gestion du trafic comprenait essentiellement les éléments suivants :

- Gestion par objectifs du choix du moyen de transport et du jour de visite grâce à la prévente de billets avec le système de délivrance interconnecté à l'échelle mondiale puisque :
 - la matrice-cible (voir Tableau 1) relative au choix du mode de transport pour accéder au parc d'exposition et en repartir était déterminée par la capacité des infrastructures de transport ;
 - le moyen de transport pour accéder à EXPO 2000 devait être réservé en même temps que le billet d'entrée dans le cadre de la prévente :
 - la réservation d'une place de stationnement pour voiture particulière n'était possible qu'en cas d'achat de trois billets d'entrée ;
 - l'utilisation des transports en commun conformément à la matrice-cible (voir Tableau 1) était encouragée par la possibilité d'achat d'un billet combiné permettant d'accéder gratuitement aux transports publics de toute la région de Hanovre le jour de la visite ;

- la vente de billets était plafonnée à 400 000 entrées par jour pour une capacité d'accueil d'environ 300 000 visiteurs ;
 - le programme des manifestations devait être conçu de façon à répartir les visiteurs sur la durée de l'exposition de façon plus équilibrée que par le simple jeu du hasard.
- Préréservation maximale des places de stationnement pour voitures particulières avec affectation optimale des places aux zones de parking en fonction des directions d'arrivée (rouge/Nord, bleu/Est, jaune/Ouest et vert/Sud) grâce à une prévente différenciée selon les régions d'origine (Figure 3).
 - Vente, le jour même de la visite, des éventuelles places de stationnement encore disponibles sur le site ou sur les parkings P+R, de préférence à des caisses décentralisées de vente de billets pour la journée à installer éventuellement à la périphérie de la région, sur les aires d'autoroute, à côté de bornes d'information ("infothèques").
 - Guidage du trafic routier à l'arrivée et au départ de préférence vers les autoroutes et les voies rapides urbaines grâce aux systèmes suivants :
 - installation de systèmes de guidage du trafic sur l'autoroute A2 ;
 - installation de systèmes de guidage du trafic sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition avec possibilité d'instituer une circulation à sens unique sur six voies (voir point 4) ;
 - équipement des échangeurs avec des signaux d'inversion de voie autorisant une sortie sur deux files (voir point 4).
 - Activation prudente (et caractère très défensif) des itinéraires de délestage sur le réseau routier secondaire (B65 Ouest, B65 Est, B6 Sud) parce que ces routes, qui traversent des petites villes et des villages, ne devraient pas normalement servir à contourner les encombrements autoroutiers et parce que l'expérience montre qu'elles sont à leur tour rapidement saturées.
 - Équipement de la route à quatre voies entourant le parc d'exposition avec des signaux d'inversion de voie (voir Figure 11 et point 4.2) et aménagement du plus grand système de gestion de parking actuel (25 000 places) qui devrait permettre un accès facile à toutes les places de stationnement sans créer de file d'attente sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition (Figure 4).
 - Préservation des zones résidentielles jouxtant le parc d'exposition, afin d'éviter le stationnement de visiteurs de l'exposition grâce à de nombreuses mesures visant à affecter quelque 16 500 places de stationnement en priorité aux riverains (voir Figures 5 et 6).

Figure 3. **Guidage optimal du trafic à l'arrivée et au départ dans la région de Hanovre grâce à un système d'indication par couleurs**

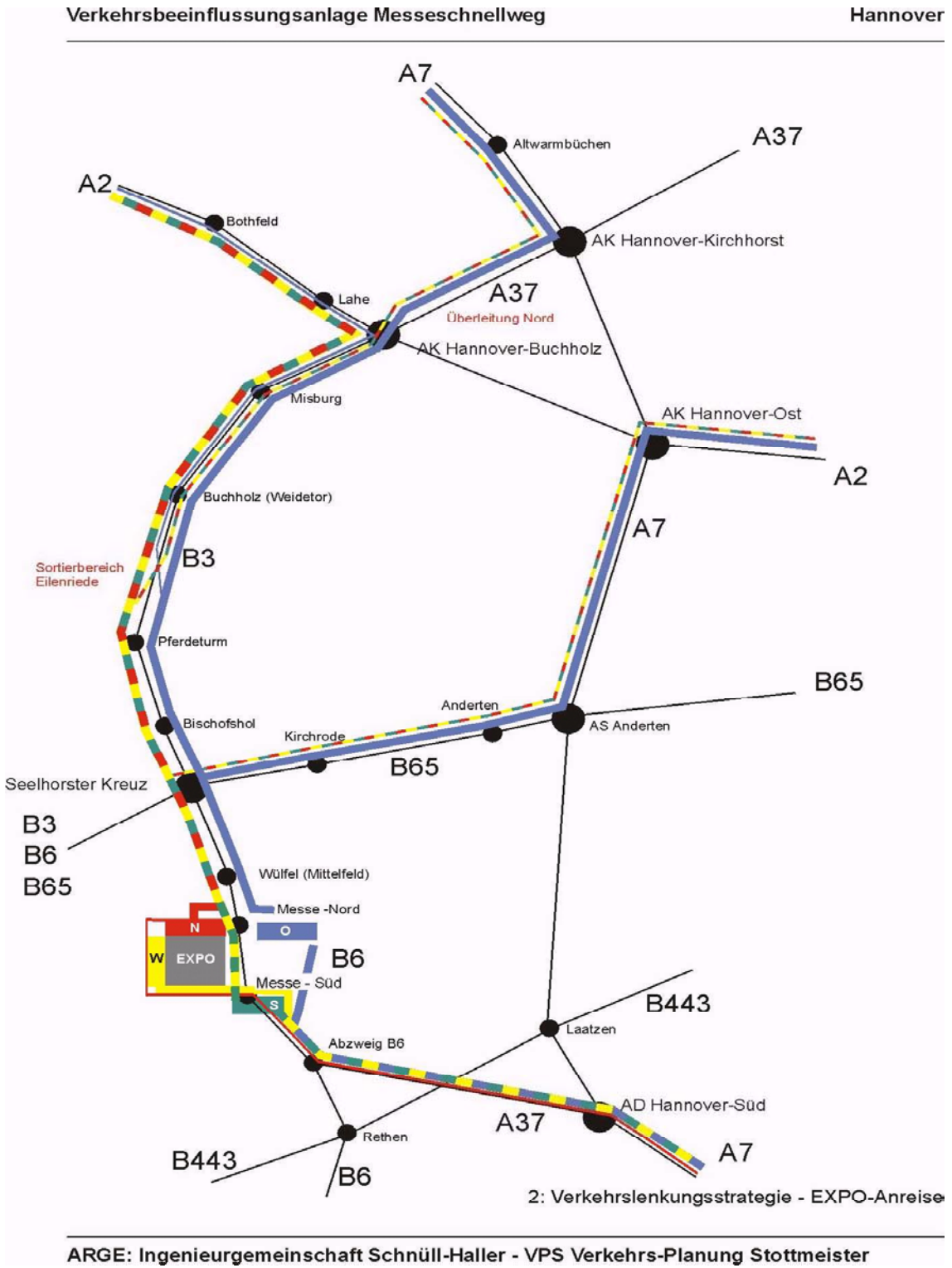


Figure 4. **Guidage du trafic au niveau de l'échangeur AS Messe-Nord**
(voie rapide et route entourant le parc d'exposition)

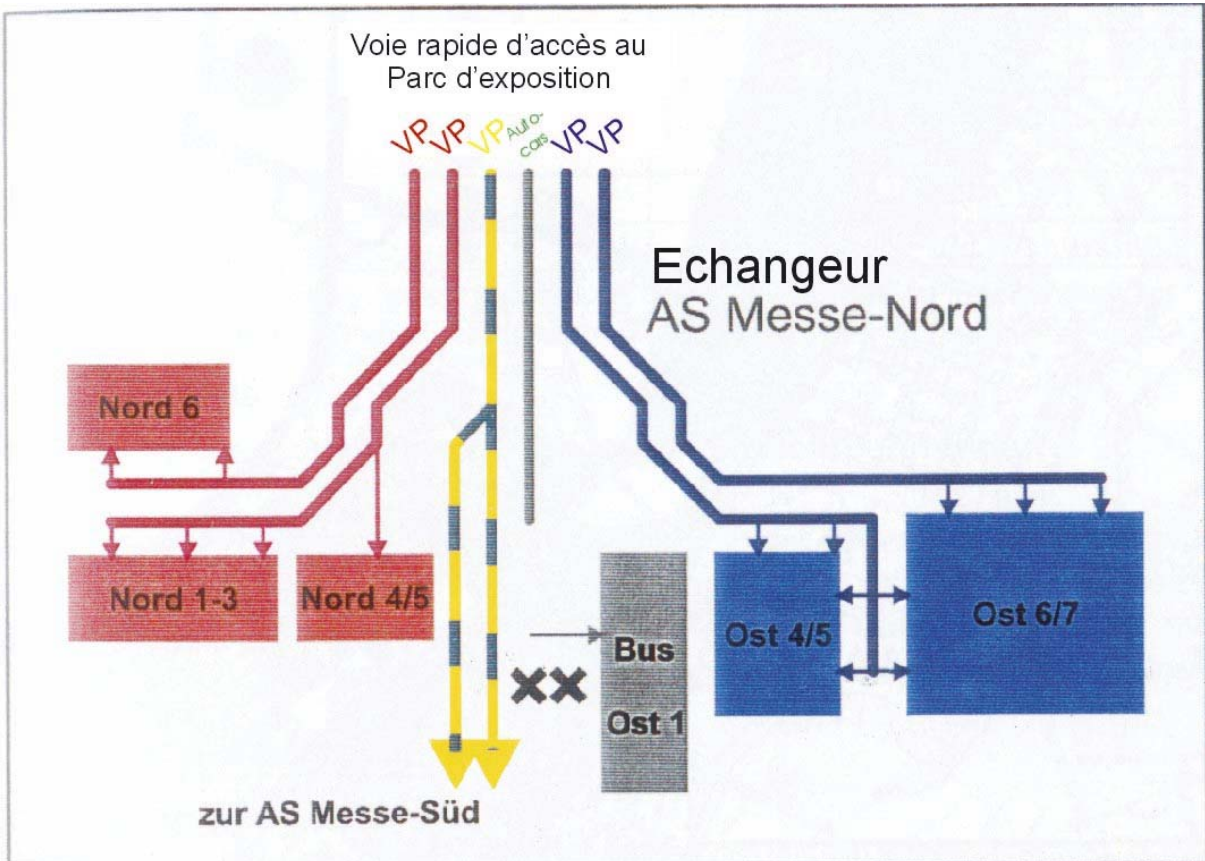
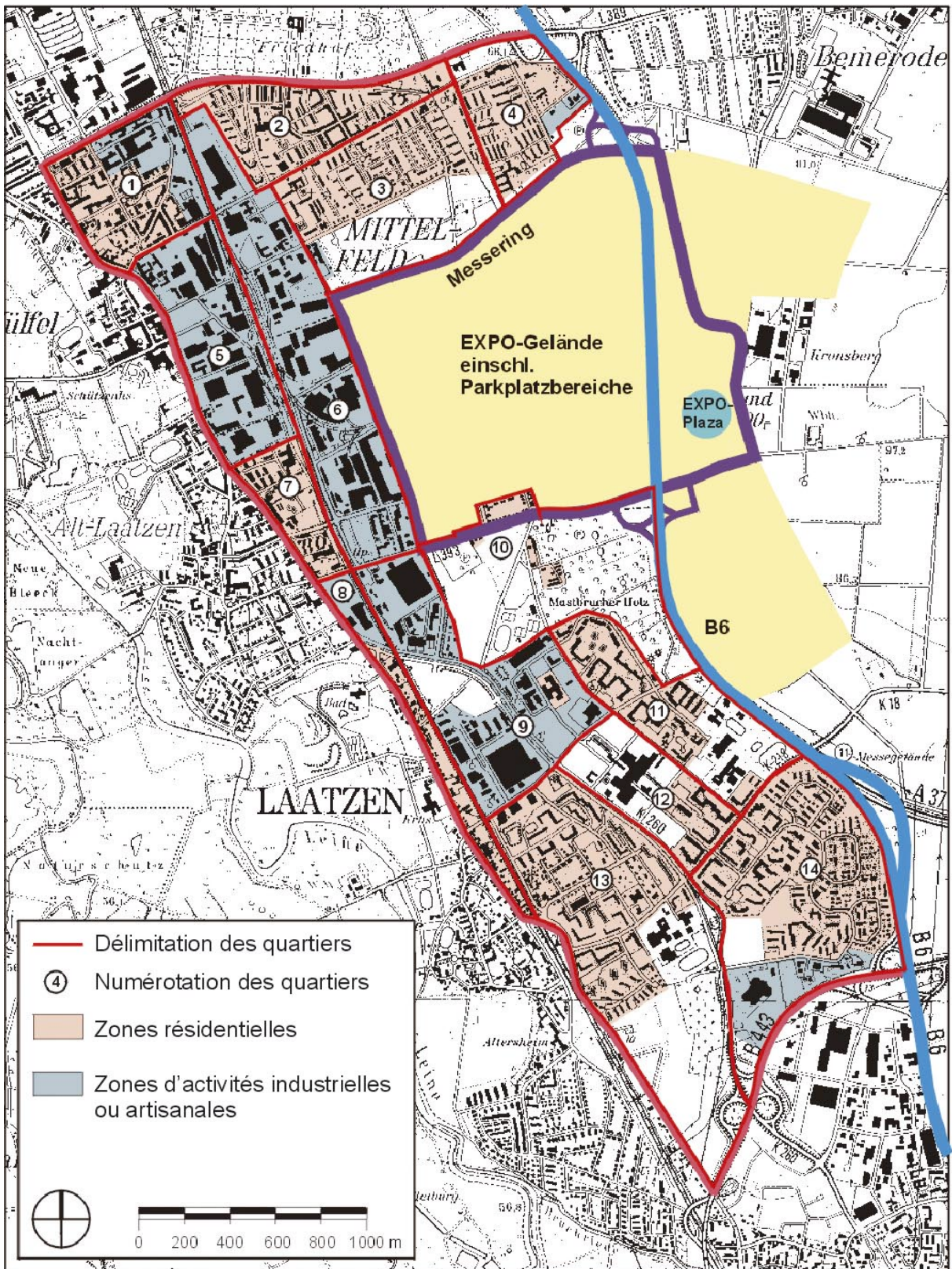










Figure 5. Quartiers ayant fait l'objet de mesures visant à empêcher le stationnement de visiteurs de l'exposition dans les zones résidentielles



Toutes les infrastructures nécessaires selon le schéma de planification décrit plus haut étaient achevées au plus tard début 2000.

Figure 6. Tableau récapitulatif des mesures proposées selon les quartiers pour empêcher le stationnement des visiteurs de l'exposition

Mesures proposées selon les quartiers								
Quartier	Sonderparkberechtigung für Anwohner	Parkscheibenregelung	Finanzielle Bewirtschaftung	Zeichen 267 StVO	Zeichen 250 StVO	Sperrung von Straßen	Unterbrechung von Straßen	Halteverbot-Beschilderung
● = mesure prévue								
1 - Loccumer Str.		●		●				●
2 - Gartenburgstr.		●		●				
3 - Am Mittelfelde	●	●		●				
4 - Spittastr.	●	●		●	●		●	●
5 - Am Eisenwerk		●						●
6 - Karlsruher Str.					●			●
7 - Birkenstr.	●	●			●			●
8 - Hildesheimer Str.	●	●	●					●
9 - Hauptstr.		●						●
10 - Kronsbergstr.	●	●				●	●	●
11 - Würzburger Str.	●	●						
12 - Leine-Einkaufszentrum		●						
13 - Wülferoder Str.		●						
14 - Lange Weihe		●						

3.2. Vérification de la validité de la planification du trafic à l'aide de modèles mathématiques

Afin de parvenir à un consensus entre les responsables politiques et les habitants de la région de Hanovre, le concept de planification a été simulé sur ordinateur pour vérifier les effets du surcroît de trafic induit par EXPO 2000 sur le réseau routier. Les scénarios présentés à la Figure 7 ont été examinés au moyen de différents modèles de demande de transport et d'affectation du trafic.

Ces modèles mathématiques ont montré que :

- La capacité nécessaire pour accueillir tout le trafic à l'arrivée ne peut être obtenue qu'avec une circulation à sens unique (mesure A) sur la voie d'accès rapide au parc (scénario 2.3 à la Figure 7).

- La circulation à sens unique sur la voie d'accès rapide n'est pas nécessaire pour le trafic au départ en fin de soirée (les pavillons d'EXPO 2000 ferment après 22 heures).
- Le trafic Sud-Nord impossible sur la voie rapide en cas de circulation à sens unique doit être reporté prioritairement sur l'autoroute A7.
- Le surcroît de circulation induit dans le réseau secondaire parallèle est acceptable.
- Une capacité suffisante peut être assurée permettant de répondre à une offre de 25 000 places de stationnement proches du parc d'exposition.
- Une circulation à sens unique (mesures A et R) sur la voie d'accès rapide sera nécessaire pour faire face au trafic entrant et sortant lors des grandes foires de Hanovre, après EXPO 2000 (il y aura alors 40 000 places de stationnement disponibles).

Figure 7. **Scénarios et cas retenus pour le calcul à partir d'un modèle mathématique du trafic sur le réseau des grands axes de circulation de la région de Hanovre**

Scénario 2	EXPO 2000
Guidage du surcroît de trafic engendré par EXPO 2000 sur les autoroutes et la voie d'accès rapide au parc d'exposition, 25 000 places de stationnement disponibles sur le site	
	<ul style="list-style-type: none"> • pas de mesure particulière sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition Cas 2.1 ARRIVÉE Cas 2.4 DÉPART
	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure A à partir de l'échangeur autoroutier Hanovre-Buchholz Cas 2.2 ARRIVÉE Cas 2.5 DÉPART
	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure A à partir de l'échangeur autoroutier Hanovre-Buchholz et regroupement du trafic visiteurs sur la voie rapide d'accès au parc Cas 2.3 ARRIVÉE Cas 2.6 DÉPART
Scénario 3	Foires
Guidage du surcroît de trafic engendré par les foires sur les autoroutes et la voie d'accès rapide au parc d'exposition, 40 000 places de stationnement disponibles sur le site	
	<ul style="list-style-type: none"> • pas de mesure particulière sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition Cas 3.1 ARRIVÉE Cas 3.4 DÉPART
	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure A à partir de l'échangeur autoroutier Hanovre-Buchholz Cas 3.2 ARRIVÉE Cas 3.5 DÉPART
	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure A à partir de l'échangeur autoroutier Hanovre-Buchholz et regroupement du trafic visiteurs sur la voie rapide d'accès au parc Cas 3.3 ARRIVÉE Cas 3.6 DÉPART

4. INSTALLATION DE GUIDAGE DU TRAFIC SUR LA VOIE D'ACCES RAPIDE AU PARC D'EXPOSITION [4]

4.1. Critères

Le système de guidage du trafic jusqu'au parc d'exposition de Hanovre à l'occasion des grands événements est un élément essentiel de la planification par objectifs du trafic et de la mobilité qui vise à gérer le trafic des visiteurs dans la région de Hanovre. Le regroupement du trafic routier sur un réseau efficace d'autoroutes et de voies rapides engendre des débits de circulation élevés, en particulier sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition, débits dont la gestion nécessite la mise en œuvre de toute une série de mesures.

On distinguera à l'avenir deux types de grands événements en fonction de leur durée, de leur fréquence, du nombre de visiteurs attendus et des stratégies de prévente :

– **Grandes foires :**

- événements d'une durée d'une semaine à périodicité annuelle (3 ou 4 grandes foires/an) ;
- les visiteurs sont principalement des professionnels ;
- environ 90 000 visiteurs/jour ;
- surcroît de trafic journalier d'environ 40 à 45 000 voitures et 250 autocars dans la région de Hanovre ;
- heures d'ouverture : 9 à 18 heures ;
- pas de mesure visant à influencer le choix du moyen de transport par le biais de la prévente des billets d'entrée.

– **Exposition universelle EXPO 2000 :**

- événement unique du 1er juin au 30 octobre 2000 ;
- grand événement pour toute la famille ;
- environ 300 000 visiteurs/jour ;
- surcroît de trafic journalier de plus de 25 000 voitures et de 1 900 autocars dans la région de Hanovre ;
- heures d'ouverture : 9 à 22 heures (pavillons des nations).

L'augmentation du trafic dans la région de Hanovre est importante à l'occasion des **grandes foires** qui ont lieu tous les ans dans le parc d'exposition (CeBIT, Foire de Hanovre). Depuis la construction de la voie rapide d'accès au parc dans les années 50 dans le cadre de la construction d'un réseau de tangentielles, cette voie rapide est au cœur de tous les plans de gestion du trafic.

Le grand nombre de visiteurs et la volonté de remplir aussi vite que possible les quelque 40 000 places de stationnement impose une série de mesures de guidage du trafic, sans lesquelles l'écoulement des flux entrants et sortants deviendrait impossible. Dans le passé, pour guider le trafic sur la voie rapide d'accès au parc et pour prendre des mesures complémentaires dans les zones résidentielles riveraines, il était fait appel à plus de 300 policiers en plus des nombreux employés de la société de gestion du parc d'exposition Deutsche Messe AG.

En raison de la longue durée de **l'exposition universelle EXPO 2000** et des sollicitations qui auraient été difficilement supportables pour les hommes et pour la nature, le plan de guidage du trafic recommande de limiter les itinéraires d'accès et de contournement aux autoroutes et aux voies rapides de la région de Hanovre. Pour pouvoir assurer l'écoulement du trafic sur la voie rapide d'accès au parc aussi bien à l'arrivée qu'au départ, cette voie est mise en sens unique entre l'échangeur de Buchholz et le parc (voir Figure 3) dans la direction du Sud (mesure A - Aller) ou du Nord (mesure R - Retour). Les automobilistes disposent alors de 4 voies de circulation, voire de 6 si on y ajoute les bandes d'arrêt d'urgence. Ce trafic à l'arrivée et au départ est guidé par un nouveau système de guidage dynamique avec des repères en couleurs (voir Figure 2) qui conduit les visiteurs des autoroutes aux parkings du parc de l'exposition universelle. Pour réduire au minimum les risques de perturbation de l'écoulement du trafic, les automobilistes sont pris en charge depuis les différentes directions d'arrivée et guidés par des itinéraires bien déterminés (voir Figure 3). Grâce au système de délivrance des billets, la gêne occasionnée par ce trafic doit se répartir de façon relativement uniforme sur l'ensemble de la zone affectée. Le maintien du débit sur ces itinéraires était un élément déterminant du système de gestion du trafic pendant les grandes foires. Les différents éléments du système le long des itinéraires prévus et au niveau des échangeurs devaient également être parfaitement coordonnés afin de maintenir la capacité de tout le système.

4.2. Conception d'une installation de guidage du trafic pour la voie rapide d'accès au parc d'exposition

L'installation de guidage du trafic sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition combine un équipement le long de cet axe et un équipement au niveau des échangeurs. Cette installation gère le tronçon allant de l'échangeur AK Hanovre-Buchholz à l'échangeur AD Hanovre-Süd (voir Figure 8). En outre, elle s'intègre aux systèmes de guidage du trafic installés sur les autoroutes A2 et A7 et au système additionnel de mise en circulation alternée installé dans la région de Hanovre. Les principales caractéristiques de l'installation de guidage du trafic sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition sont présentées ci-dessous.

L'installation de guidage du trafic offre la possibilité d'organiser temporairement la circulation sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition en sens unique avec 4 files, voire 6 si l'on y intègre les files d'arrêt d'urgence (mise en circulation alternée). Suivant la nature et l'importance de l'événement qui a lieu dans le parc d'exposition, on opte pour la variante courte (de l'échangeur de Seelhorst au parc) ou pour la variante longue (de l'échangeur AK Hannover-Buchholz au parc). L'installation de guidage du trafic couvre une section d'environ 18 kilomètres dont neuf échangeurs (voir Figure 8). Les automobilistes suivent les destinations grâce à des panneaux à messages variables à prismes qui sont installés sur des portiques de signalisation (voir Figure 9). Les vitesses autorisées sont indiquées par commande manuelle groupée. Suivant les conditions de circulation, les vitesses maximales autorisées sont limitées à 100, 80 ou 60 km/h dans toute la zone couverte par affichage à fibres optiques. Les bouchons sont également signalés à l'aide de panneaux avertisseurs.

Figure 8. Principaux éléments de l'installation de guidage du trafic sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition [2]

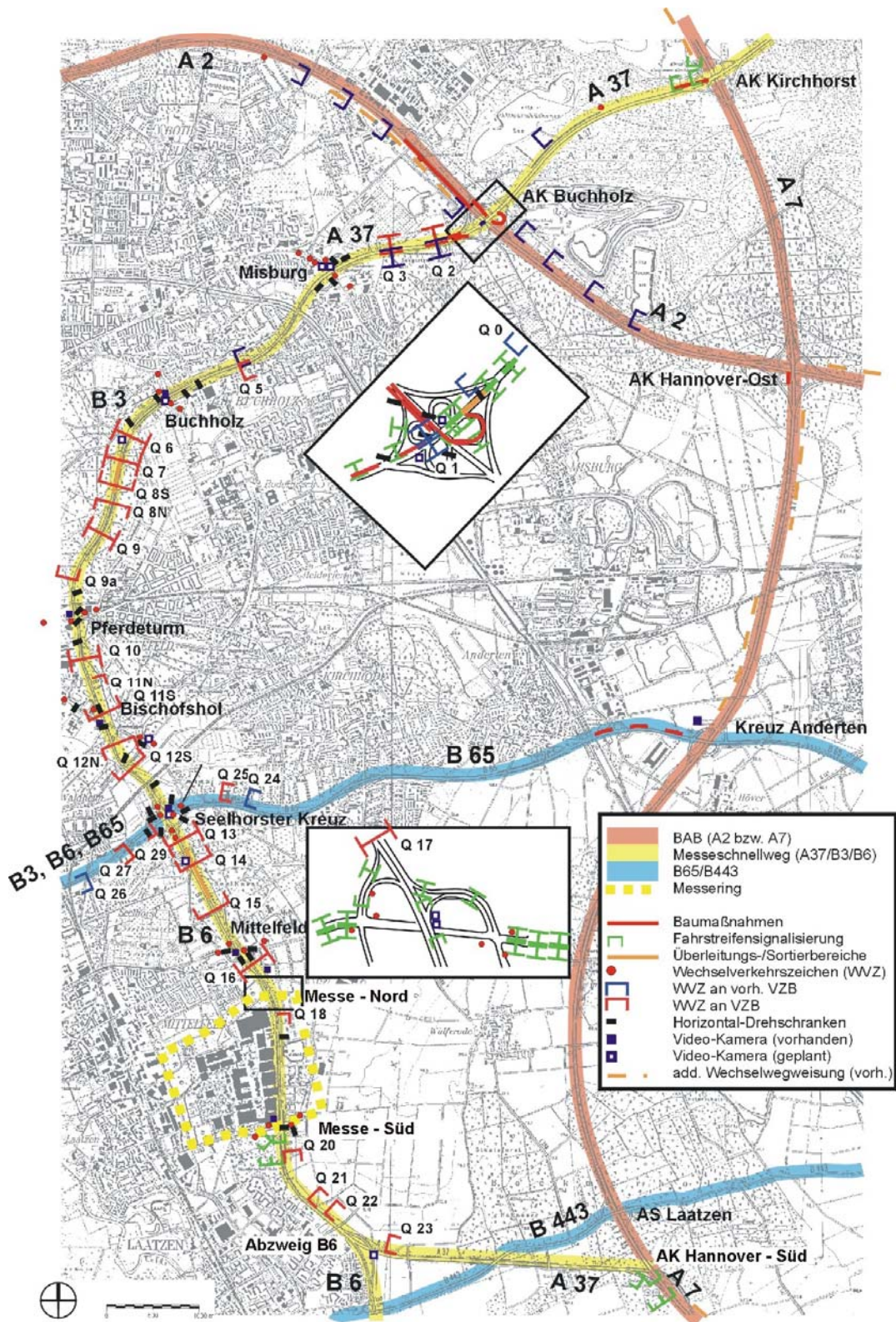
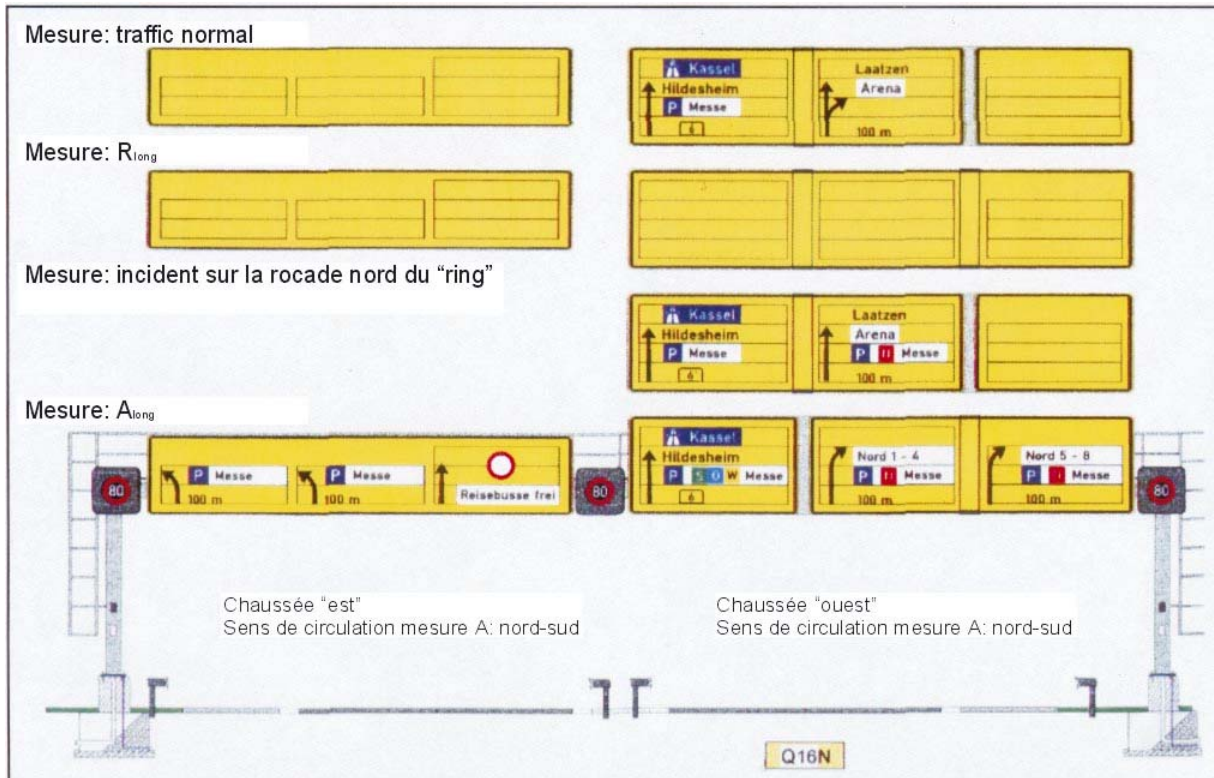


Figure 9. Exemple de panneaux à messages variables à prismes (Q16 en direction du Sud)



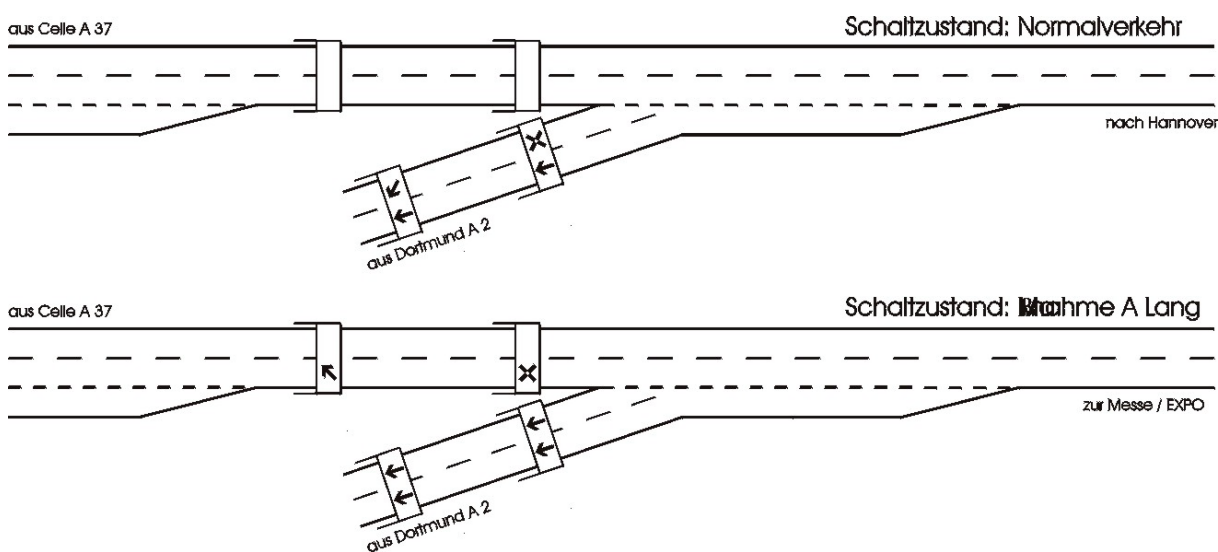
Cinq régimes de fonctionnement principaux sont prévus pour les installations de guidage du trafic :

- **Régime zéro** (pas d'événement important dans le parc d'exposition) : l'installation de guidage du trafic est hors service. Seule la signalisation normale fonctionne. Les indications de vitesse dynamiques permettent d'adapter la vitesse de façon optimale aux conditions de trafic. La circulation est à double sens sur toute la voie rapide d'accès au parc d'exposition.
- **Régime normal (à l'occasion des grands événements)** : seules les mesures A et R distinguent ce régime du régime zéro. Dans les secteurs de franchissement du terre-plein central, les glissières centrales de sécurité sont rapidement démontées et ces secteurs sont sécurisés par des balises d'arrêt escamotables (voir Figure 13), des points lumineux noyés dans la chaussée (voir Figure 13) et des signaux d'inversion de voie. Les glissières de sécurité sont remises en place à la fin de l'événement.
- **Régime A_{long}** : la voie rapide d'accès au parc est mise en sens unique depuis l'échangeur AK Hanover-Buchholz jusqu'à l'échangeur AZ Messe-Süd dans la direction du Sud. Les automobilistes peuvent circuler sur 4 files (à partir de l'échangeur AK Hannover-Buchholz) ou 6 (à partir de l'échangeur de Seelhorst) en utilisant les bandes d'arrêt d'urgence. L'activation du régime A_{long} est prévue pour accéder au parc à l'occasion des grandes foires et d'EXPO 2000 aux heures de pointe.

- **Régime A_{court}** : la voie rapide d'accès au parc est mise en sens unique uniquement de l'échangeur de Seelhorst à l'échangeur AS Messe-Süd. Les automobilistes peuvent circuler sur 6 files à partir de cet échangeur dans la direction du Sud. Dans la direction du Nord (de l'échangeur de Seelhorst à l'échangeur AK Hannover-Buchholz), la voie rapide d'accès au parc reste à double sens de circulation. L'activation du régime A_{court} est prévu pour accéder au parc d'exposition à l'occasion de petites foires ou d'événements nocturnes relativement importants.
- **Régime R** : comme dans le cas du régime A_{long} , les automobilistes disposent de six files de circulation (de l'échangeur AS Messe Nord à l'échangeur de Seelhorst) ou de 4 (de l'échangeur de Seelhorst à l'échangeur AK Hannover-Buchholz) pour partir dans la direction du Nord. La voie rapide d'accès au parc d'exposition est donc en sens unique entre les échangeurs AS Messe Nord et AK Hannover-Buchholz. L'activation du régime R est prévue pour faciliter le départ des automobilistes lors des grandes foires.

Des installations de guidage sont prévues aux principaux échangeurs reliant la voie rapide d'accès au parc d'exposition et le réseau autoroutier. Des signaux d'inversion de voie à feux permanents permettent aux automobilistes d'accéder à la voie rapide sur deux voies. Aux accès concernés, un système de guidage à double voie est organisé. Sur la voie rapide, la voie de droite s'efface (sifflet de raccordement) et les automobilistes sont guidés sur la voie de gauche restante (Figure 10). La capacité d'écoulement des courants venant de directions différentes s'en trouve sensiblement accrue. Ce n'est qu'ainsi qu'il est possible, par exemple, d'écouler les quelque 3 500 véhicules/heure prévus à l'échangeur AK Hannover-Buchholz dans la direction du Sud pour passer de l'A2 à l'A37. Des installations de guidage de ce type ont été installées aux échangeurs AK Hannover-Kirchhorst, AK Hannover-Buchholz, AS Messe Nord, AS Messe-Süd et AD Hannover-Süd (voir Figure 3).

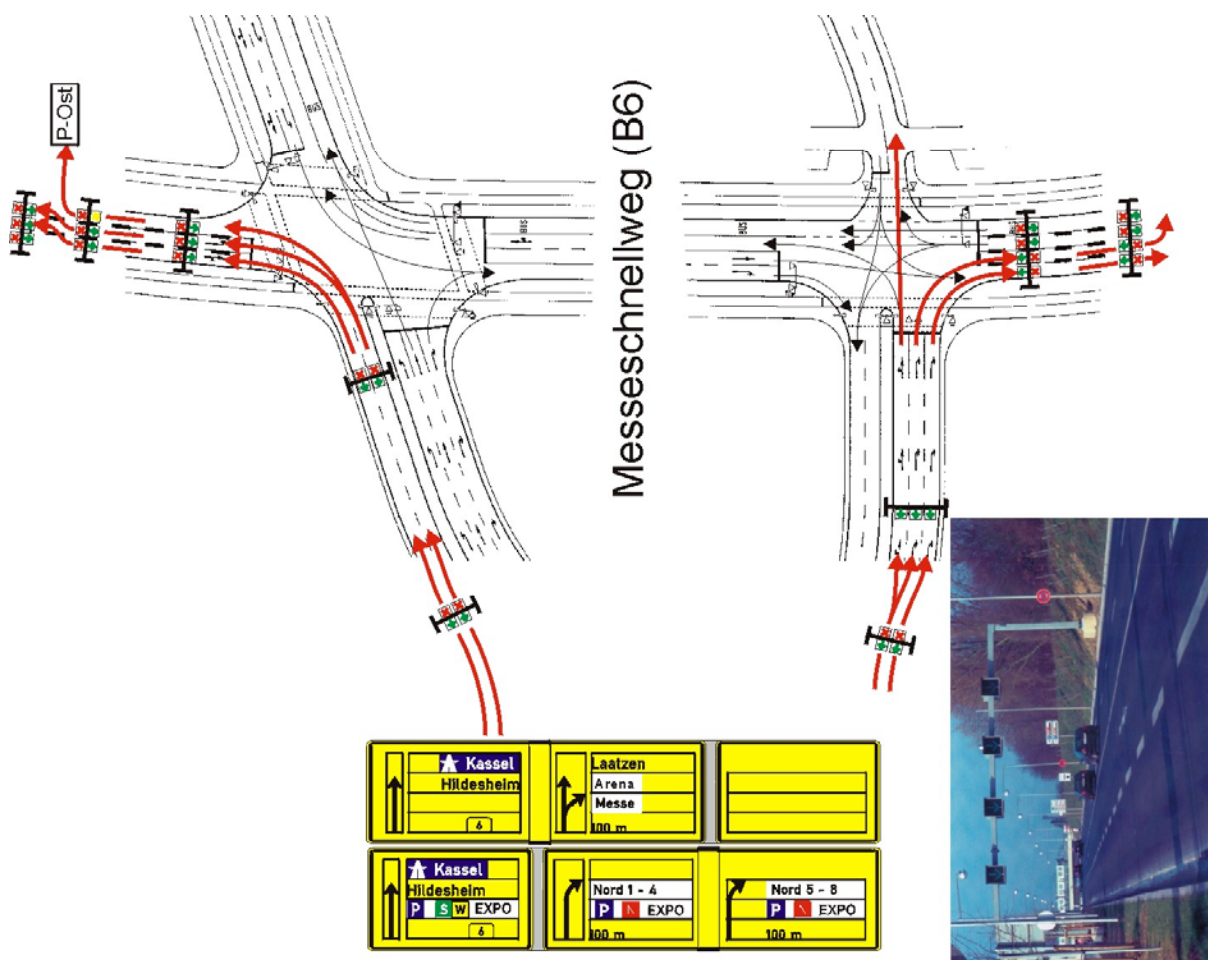
Figure 10. Représentation schématique d'une installation de guidage avec signaux d'inversion de voie à l'échangeur AK Hannover-Buchholz



La route qui fait le tour du parc d'exposition (voir Figure 11) sert à répartir les courants de circulation venant de la voie rapide vers les différents parkings. Le tronçon Nord de cette route est appelé "rocade Nord". Des panneaux à messages variables et des signaux lumineux noyés dans la chaussée permettent d'organiser une sortie de la voie rapide sur plusieurs files (sorties Est et Ouest).

Aux sorties de l'échangeur AS Messe-Nord, le guidage des véhicules sur deux files est complété par des signaux d'inversion de voie. La rocade Nord est équipée de deux installations de guidage dotées respectivement de deux et trois blocs de signalisation sur une longueur d'environ 700 mètres (voir Figures 4 et 11) pour pouvoir ouvrir des accès supplémentaires aux parkings dans les parties très chargées des échangeurs. En outre, les accès Est et Ouest au niveau de l'échangeur AS Messe Nord peuvent être mis en sens unique dans l'un ou l'autre sens pour garantir un remplissage rapide des parkings à l'arrivée (mesure A) et une sortie sur plusieurs files pour accéder à la voie rapide au départ (mesure R).

Figure 11. **Guidage du trafic aux échangeurs AS Messe-Nord/bretelle Ouest et AS Messe-Nord/bretelle Est pour accéder à EXPO 2000**

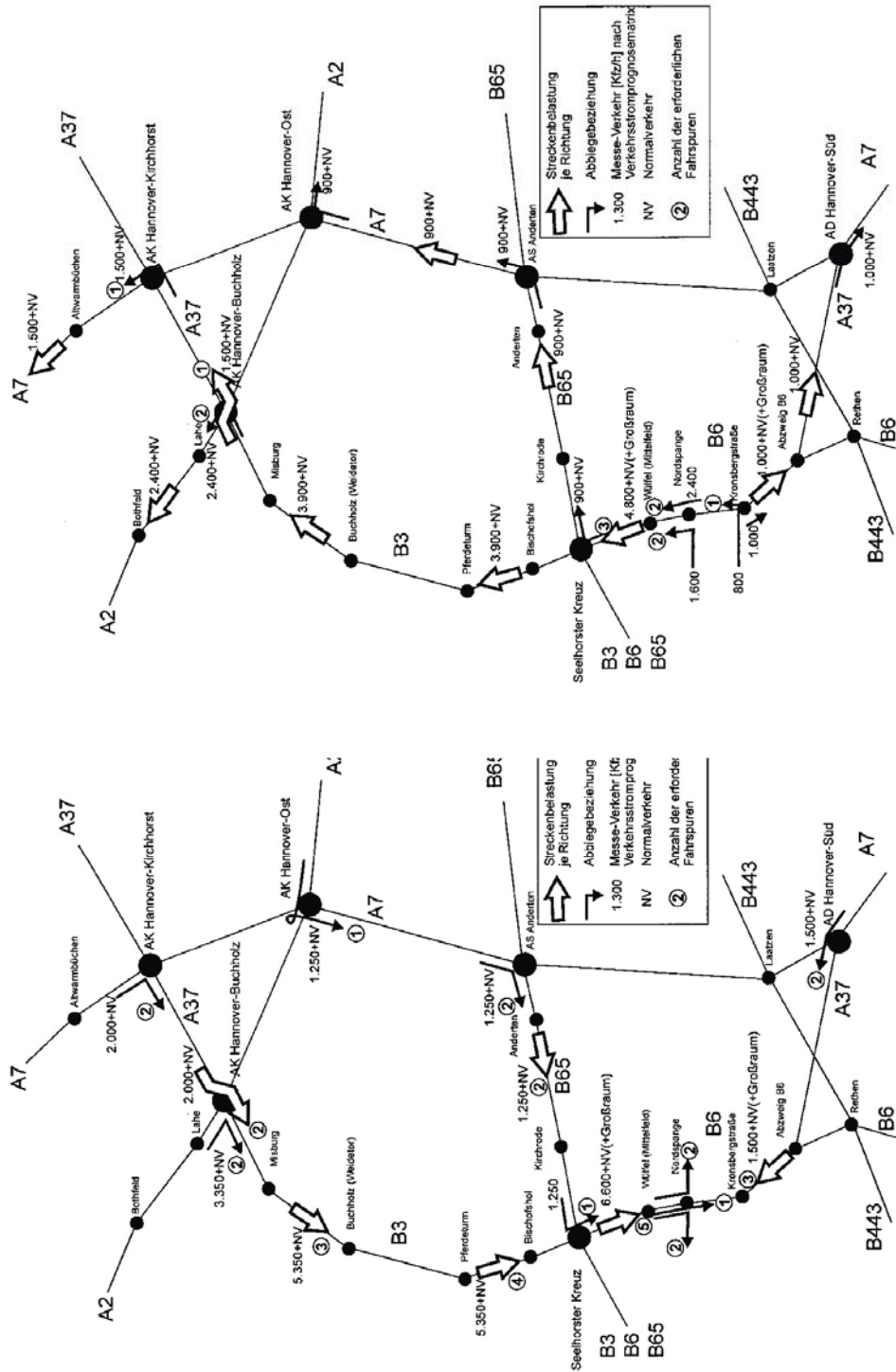


Les **effets** du système de gestion du trafic ont été vérifiés à l'aide de modèles mathématiques dans lesquels le surcroît de trafic induit par les foires ou l'exposition universelle a été ajouté au trafic normal. Les niveaux élevés de trafic aux heures de pointe (arrivée au parc d'exposition et départ) et le nombre de files de circulation nécessaires pour y faire face (Figure 12) montrent que la mise en sens unique de la voie rapide à quatre files d'accès au parc d'exposition est indispensable lors des grands événements comme l'exposition universelle EXPO 2000, compte tenu d'une estimation de surcroît de trafic allant jusqu'à 6 000 véhicules/heure. En outre :

- aux échangeurs autoroutiers, il faut s'attendre, dans le sens de l'arrivée, à des trafics de sortie élevés qui rendent nécessaires une circulation sur deux files dans les accès tangentiels et, par conséquent, des signaux d'inversion de voie à l'entrée de la voie rapide d'accès au parc (voir Figure 10) ;
- à l'échangeur AK Hannover-Buchholz, il faut faire passer, dans le sens de l'arrivée, tout le trafic sur la chaussée à contresens ; et
- à l'échangeur AS Messe-Nord (rocade Nord), dans le sens de l'arrivée, il faut aménager des sorties à deux voies aux accès Ouest et Est (voir Figure 11).

Ces mesures résultent de la concentration (prévue dans le concept de gestion du trafic) des trafics supplémentaires sur les autoroutes et les voies rapides ainsi que de l'éloignement de ce trafic des routes secondaires et des zones résidentielles.

Figure 12. Densité de trafic dans la région de Hanovre aux heures de pointe du matin et du soir à l'occasion des grandes foires



4.3. Vérification de la fonctionnalité des différents secteurs [5]

4.3.1. Méthodologie

Toutes les infrastructures nécessaires selon le schéma de planification décrit plus haut étaient disponibles au plus tard début 2000. Il a donc été possible de tester et, au besoin, d'optimiser les mesures de gestion et de guidage du trafic jusqu'à la voie rapide d'accès au parc ainsi que le système de gestion des parkings de stationnement pendant les quatre grandes foires de 1999 et 2000 (mars et avril), c'est-à-dire avant EXPO 2000. Les essais effectués pendant le CeBIT 99 et la foire de Hanovre 99 ont été complétés par des études empiriques. Il s'est agi essentiellement d'études portant sur la qualité de l'écoulement du trafic et d'études de sécurité routière reposant sur des analyses des conditions de circulation grâce à la vidéo pour différents régimes d'activation du système de guidage du trafic sur la voie rapide d'accès au parc. Les secteurs contrôlés ont été les suivants (voir Figures 3 et 12) :

- secteur Nord d'inversion de voie à l'échangeur AK Hannover-Buchholz ;
- secteur d'entrecroisement d'Eilenriede sur la voie rapide d'accès au parc ;
- sorties sur deux files aux échangeurs AS Lahe, Messe-Nord (rocade Nord), Anderten et Messe-Süd (Kronsbergstrasse) ainsi que AD Hannover-Süd ;
- secteur d'inversion de voie à l'échangeur de Seelhorst ;
- utilisation des deux bandes d'arrêt d'urgence entre les échangeurs de Seelhorst et AS Messe-Nord.

4.3.2. Secteur Nord d'inversion de voie

A l'arrivée, la mesure A dans la direction du Sud prend effet au Nord de l'échangeur AK Hannover-Buchholz. Le secteur Nord d'inversion de voie se compose des éléments suivants (Figure 13) :

- signalisation d'un changement de direction des voies à 600 mètres-400 mètres-200 mètres-0 mètre (comme lorsqu'on franchit le terre-plein central de l'autoroute pour circuler à contresens en cas de travaux) avec signaux de limitation progressive de la vitesse ;
- facilitation du passage sur la chaussée opposée par franchissement du terre-plein central à l'aide de panneaux à messages variables avec indication de la direction du parc d'exposition ;
- indication des voies ouvertes à la circulation au moyen de signaux d'inversion de voie ;
- aide au guidage du trafic dans le secteur d'inversion de voie à l'aide de signaux lumineux à diodes électroluminescentes noyés dans la chaussée et simulant une ligne jaune continue comme le marquage jaune d'un chantier [9] ;

- balises d'arrêt escamotables à commande hydraulique pour sécuriser les zones dépourvues de glissières de sécurité sur le terre-plein central de l'autoroute en dehors des heures d'activation des mesures A et R.

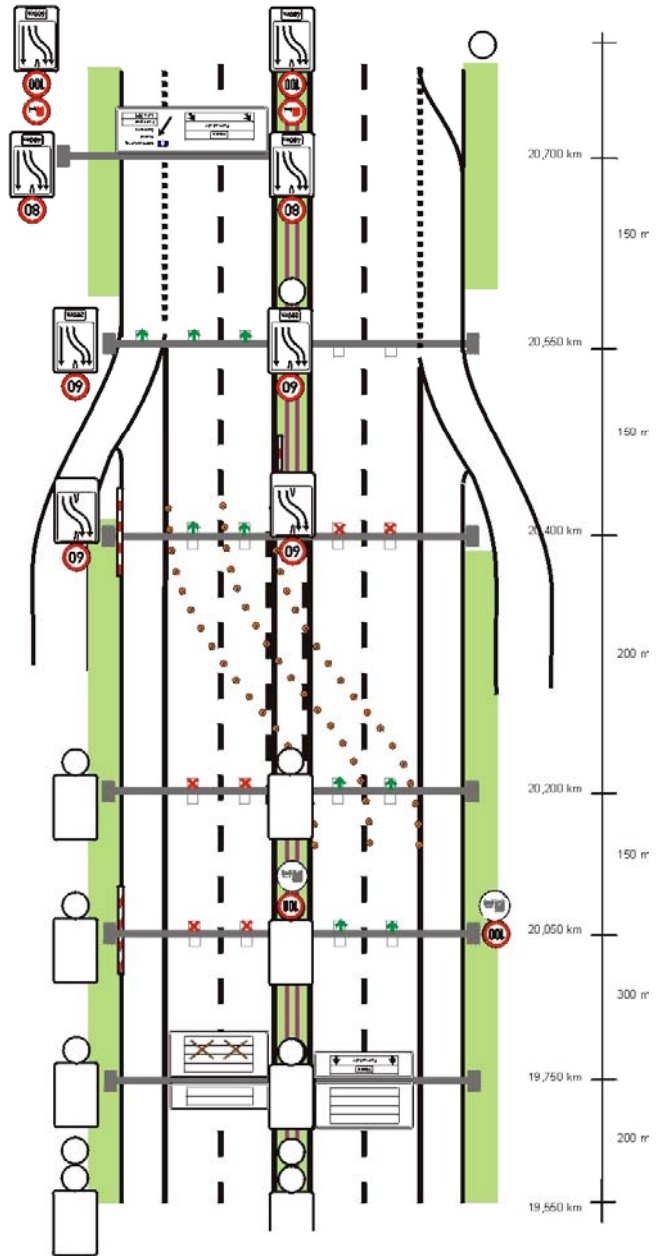
La mesure R (dans le sens du départ) met fin à la circulation en sens unique au niveau du secteur Nord d'inversion de voie. De façon analogue, dans la direction du Nord, les véhicules sont ramenés de la chaussée de circulation à contresens à la chaussée de circulation normale.

Les très fortes craintes qui avaient été exprimées avant la phase d'essai au sujet de la compréhension et de la sécurité du changement de côté de circulation au niveau du secteur Nord d'inversion de voie se sont révélées infondées lors des essais. Seuls quelques automobilistes se sont trompés, mais ces erreurs n'étaient pas imputables à un défaut de signalisation ou de marquage. Le guidage et la gestion du trafic avec une signalisation centrale sur portique, complétée par des signaux d'inversion de voie et des signaux lumineux noyés dans la chaussée (voir Figure 13), a permis d'assurer la sécurité routière et l'efficacité de la gestion du trafic au niveau du secteur Nord d'inversion de voie lorsque les mesures A et R étaient activées. L'exploitation des enregistrements vidéo et les déclarations de tous les experts confirment ce constat.

4.3.3. Secteur de répartition d'Eilenriede

Le secteur d'Eilenriede (Figures 3 et 14) peut être utilisé pour inverser le sens de circulation aussi bien à l'arrivée (mesure A) qu'au départ (mesure R). A l'arrivée (mesure A), les véhicules sont incités par des panneaux à messages variables signalant les zones de parking caractérisées par des couleurs différentes à se placer sur la file adéquate, en franchissant le terre-plein central au niveau des ouvertures pratiquées en démontant les glissières de sécurité, pour atteindre directement le parking souhaité : voie de gauche (Est) pour accéder au parking bleu Est et voie de droite (Ouest) pour accéder aux autres parkings (rouge, jaune et vert). Cette sélection précoce est importante pour des raisons d'efficacité, parce que les parkings peuvent accueillir chacun jusqu'à 9 500 véhicules et que la rocade Nord n'autorise pas l'entrecroisement de courants de circulation aussi importants.

Figure 13. Secteur Nord de circulation à contresens à l'échangeur AK Hannover-Buchholz en direction de la voie rapide d'accès au parc d'exposition (direction Sud)



Compte tenu des très fortes réserves formulées par la police et des doutes émis de façon générale quant à la fonctionnalité d'une telle "zone d'entrecroisement avec franchissement de terre-plein central", d'importantes études empiriques sur l'écoulement du trafic et la sécurité routière ont été effectuées pendant les essais.

- *Études empiriques sur l'écoulement du trafic*

Le secteur de répartition d'Eilenriede correspond par son aménagement au type de secteur d'entrecroisement V2 répondant aux directives allemandes relatives aux échangeurs (voir Figure 14).

Figure 14. Type de secteur d'entrecroisement V2 et secteur de circulation à contresens d'Eilenriede

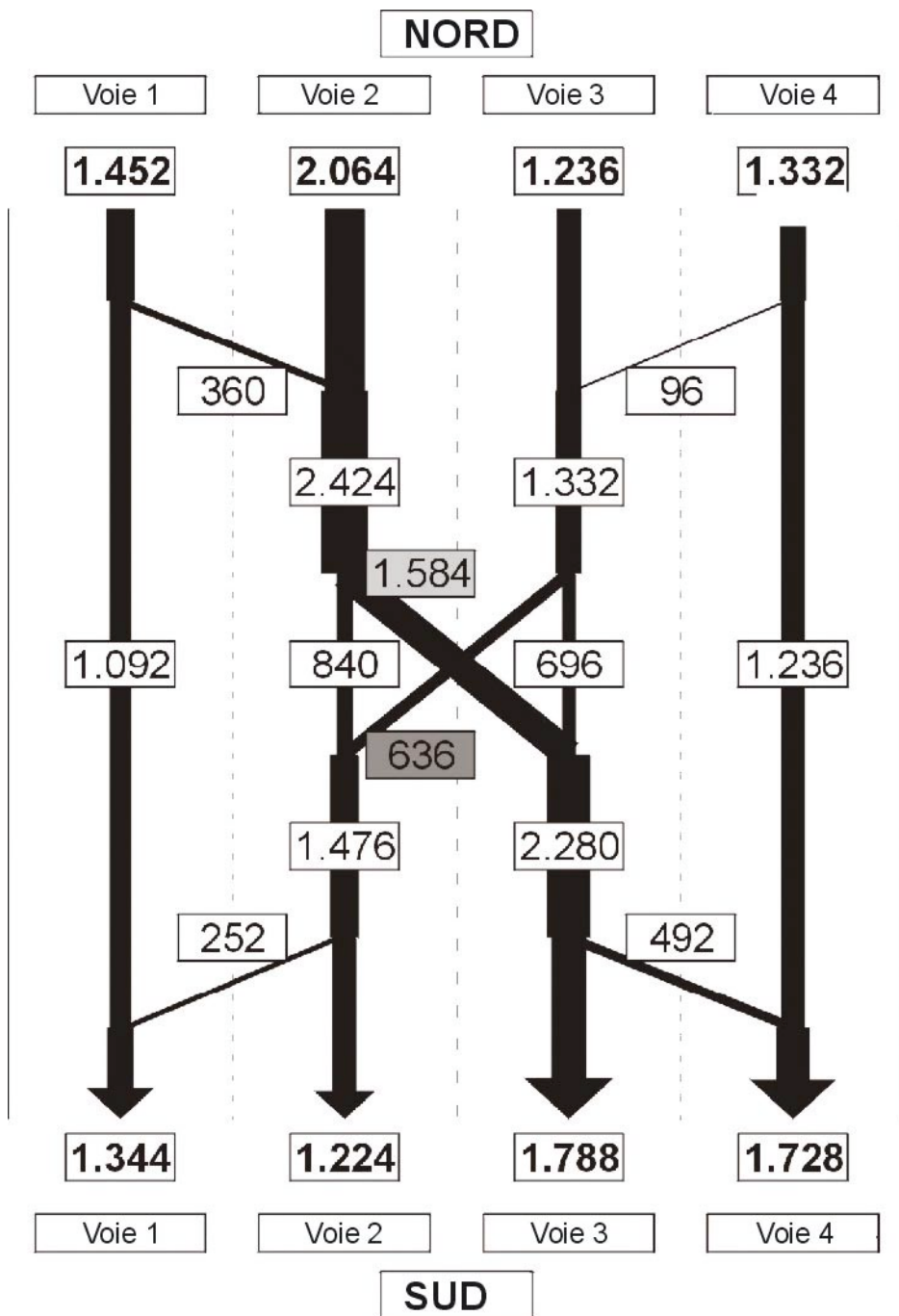


Pour planifier le système de gestion du trafic en liaison avec la voie rapide d'accès au parc d'exposition, on a considéré que la capacité du secteur de répartition devait permettre de faire face à une intensité d'entrecroisement (nombre de véhicules participant aux manœuvres d'entrecroisement) évaluée en moyenne à quelque 2 200 véhicules/heure pour une densité de trafic d'environ 7 000 véhicules/heure.

L'intensité d'entrecroisement a été calculée empiriquement en exploitant les images vidéo de la zone. La qualité de l'écoulement du trafic dans la zone d'entrecroisement a été elle aussi estimée de façon subjective à partir des enregistrements vidéo disponibles. Pour évaluer la capacité nécessaire, on a calculé l'intervalle de 5 minutes le plus chargé au cours de la période d'observation et on l'a extrapolé à l'unité horaire. Ensuite, les enregistrements vidéo ont permis d'apprécier, si la limite de capacité était atteinte au cours de cet intervalle de temps, ou s'il y avait encore une réserve de capacité.

La Figure 15 montre les densités de trafic (en véhicules/heure) par voie de circulation en amont et en aval de la zone d'entrecroisement pendant les 5 minutes les plus chargées de la période de pointe du matin (arrivée au parc d'exposition). Elle indique également les manœuvres d'entrecroisement et le nombre de véhicules qui ne changent pas de file.

Figure 15. **Densité de circulation sur les différentes files et manœuvres d'entrecroisement en période d'activation de la mesure A (22 mars 1999, 8 heures 23-8 heures 28) [véhicules/heure]**



L'intensité d'entrecroisement atteint quelque 2 200 véhicules/heure, ce qui représente un facteur d'entrecroisement de 36.5 pour cent sur la base d'une densité de trafic moyenne de 6 064 véhicules/heure. L'intensité d'entrecroisement de 2 200 véhicules/heure prise en compte pour concevoir l'installation de guidage du trafic a donc été atteinte bien que les densités de trafic moyennes aient été légèrement inférieures. Cette densité correspond à la capacité exigée du type de secteur d'entrecroisement V2, qui est indiquée dans les directives allemandes relatives aux échangeurs, c'est-à-dire qu'en dépit du franchissement du terre-plein central, on arrive à la même capacité qu'au niveau des échangeurs normaux. Globalement, l'écoulement du trafic était stable, ce qui permet de dire que sa qualité est suffisante [2].

Les enregistrements vidéo ont également montré que les deux chaussées de l'autoroute auraient pu absorber un trafic plus élevé. On a constaté en particulier sur les deux voies latérales des intervalles de temps entre véhicules suffisants pour que d'autres véhicules puissent s'y intercaler. Avec une densité de trafic supérieure à 2 000 véhicules/heure, seule la voie n° 2 se trouvait à sa limite de capacité. Sur les autres voies, on a évalué à environ 15-20 pour cent le trafic supplémentaire qui aurait pu être absorbé, ce qui signifie qu'il est possible de retenir le chiffre de 3 700 véhicules/heure comme limite de capacité par chaussée.

- *Études empiriques de la sécurité routière*

Les études empiriques consacrées à la sécurité routière se sont limitées à une analyse des situations de trafic, parce qu'aucun accident ne s'est produit dans le secteur de répartition d'Eilenriede pendant la phase d'essai de l'installation de gestion du trafic. L'exploitation des enregistrements vidéo a rapidement montré qu'il faut distinguer différentes situations de trafic (symétriques/dissymétriques) pour analyser la répartition de la densité moyenne du trafic sur les deux chaussées. En outre, pendant l'heure de pointe matinale (8 à 9 heures), les véhicules n'avançaient que par à-coups et aucune estimation de la sécurité n'était possible pendant les périodes d'immobilité. Le classement des six situations de trafic retenues (quatre avec la mesure A et deux avec la mesure R) a été réalisé essentiellement en comparant les débits et les vitesses de circulation sur les chaussées Ouest et Est.

Pour pouvoir comparer les résultats, en termes de sécurité, pour l'ensemble des situations de trafic, on a analysé une centaine d'interactions entre deux véhicules pour chaque situation de trafic ; les changements de voie sans problème (pas d'interaction) n'ont pas été pris en compte. Trois niveaux d'interaction ont été définis pour pouvoir différencier le potentiel de risque et de conflit selon les situations de trafic :

- Niveau d'interaction 1 :** manœuvre d'entrecroisement non critique (pas de conflit)
- Niveau d'interaction 2 :** gêne occasionnée par un freinage léger ou une légère manœuvre d'évitement (conflit léger)
- Niveau d'interaction 3 :** gêne importante occasionnée par un freinage ou une manœuvre d'évitement brusque (conflit grave).

Les situations de trafic ont été réparties entre les trois niveaux d'interaction de façon subjective en examinant les enregistrements vidéo. Les situations de trafic ont été analysées à différentes heures de différents jours.

Le Tableau 2 montre le résultat global de l'analyse pour les situations de trafic observées pendant que la mesure A était active. Il apparaît clairement que la plupart des manœuvres d'entrecroisement doivent être classées au niveau d'interaction 1 et qu'il n'y a eu que 1 à 2 pour cent de cas ayant occasionné des freinages ou des manœuvres d'évitement brusques.

Tableau 2. **Résultats de l'analyse des situations de trafic dans le secteur d'entrecroisement d'Eilenriede – Mesure A**

Situation de trafic	A1	A2	A3	A4
Niveau d'interaction 1 Pas de conflit	66 %	77 %	61 %	81 %
Niveau d'interaction 2 Conflit léger	33 %	23 %	37 %	19 %
Niveau d'interaction 3 Conflit grave	1 %	0 %	2 %	0 %

▪ *Résumé et évaluation*

Les résultats des études empiriques de l'écoulement du trafic pendant la période d'activation de la mesure A ont montré que la capacité du secteur d'Eilenriede (type de secteur d'entrecroisement V2 selon RAS-K-2-B) a presque été atteinte avec environ 2 200 changements de file par heure. Dans l'ensemble, l'écoulement du trafic est resté stable avec cette forte intensité d'entrecroisement, ce qui permet d'estimer que sa qualité est suffisante.

En outre, l'analyse des situations de trafic a montré que le niveau de sécurité restait globalement acceptable pendant l'intervalle de 5 minutes le plus chargé, qui était celui retenu pour évaluer la capacité nécessaire. Les changements de voie observés et les conflits survenus ne diffèrent pas des interactions qui se produisent dans les zones d'entrecroisement des échangeurs. Même dans ces zones qui existent au niveau de tout échangeur d'autoroute, on constate parfois des interactions critiques qui n'ont cependant pas d'incidence négative sur la sécurité routière. On enregistre un pourcentage élevé d'interactions critiques, lorsque les débits et les vitesses de circulation sont sensiblement différents sur deux voies contiguës.

Les enregistrements vidéo ont aussi montré que le débit peut être augmenté sur les deux chaussées en amont et en aval du secteur de répartition et qu'il est possible de faire face au trafic prévu pour l'exposition universelle et les grandes foires.

L'analyse des situations de trafic a enfin montré que les réserves émises au sujet de la sécurité dans un certain nombre de situations (A3 et R1) en cas d'écart de vitesse important entre les chaussées Est et Ouest n'étaient pas dénuées de fondement et que la surveillance des vitesses maximales autorisées s'imposait donc.

4.3.4. Sorties d'autoroute à deux voies [6]

Les sorties d'autoroute sur deux voies et les signaux d'inversion de voie placés aux entrées à deux voies des bretelles tangentielles d'accès à l'autoroute constituent un élément essentiel du système de gestion du trafic pour EXPO 2000 (Figure 3). Ces aménagements doivent permettre d'absorber des courants de circulation déviés avec un débit de 2 000 (échangeur AS Messe-Nord) à 3 000 véhicules/heure (échangeur AK Hannover-Buchholz) (Figure 12).

A partir d'études empiriques menées pendant les grandes foires de 2000 et complétées par des données de mesure de Bavière (A9) et de la région de Francfort, un travail de recherche [6] a montré que :

- la capacité de 3 000 véhicules/heure indiquée pour les sorties d'autoroute à deux voies dans les directives allemandes sur la conception des échangeurs ne peut être atteinte qu'avec une bonne signalisation de guidage (Figures 16 et 17),
- cette capacité peut être également absorbée par les bretelles d'échangeur tangentielles équipées de signaux d'inversion de voie ; et
- une signalisation claire de mise en circulation alternée sur des portiques à doubles flèches de sortie à activation dynamique permet de répartir bien mieux les courants de circulation sur les deux voies de la bretelle de sortie (Figure 17).

Les sorties sur deux voies bénéficiant d'un guidage dynamique ont donc pu être gérées de façon satisfaisante pendant EXPO 2000 et elles constituent pour l'avenir un élément judicieux d'un système de gestion dynamique du trafic lors de grands événements.

Figure 16. Densité de trafic totale à une sortie à deux voies équipée d'une signalisation standard

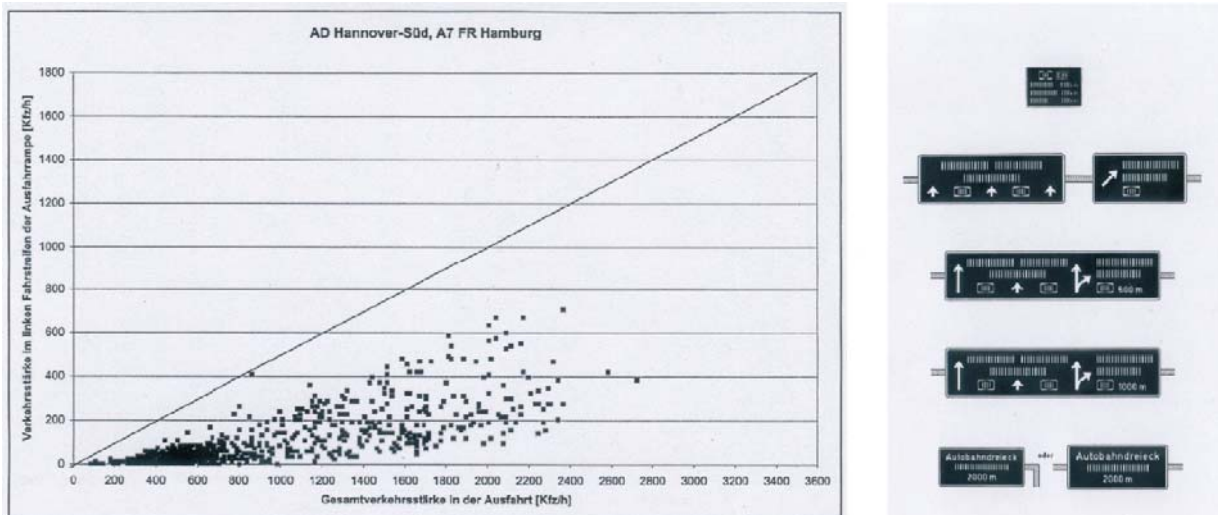
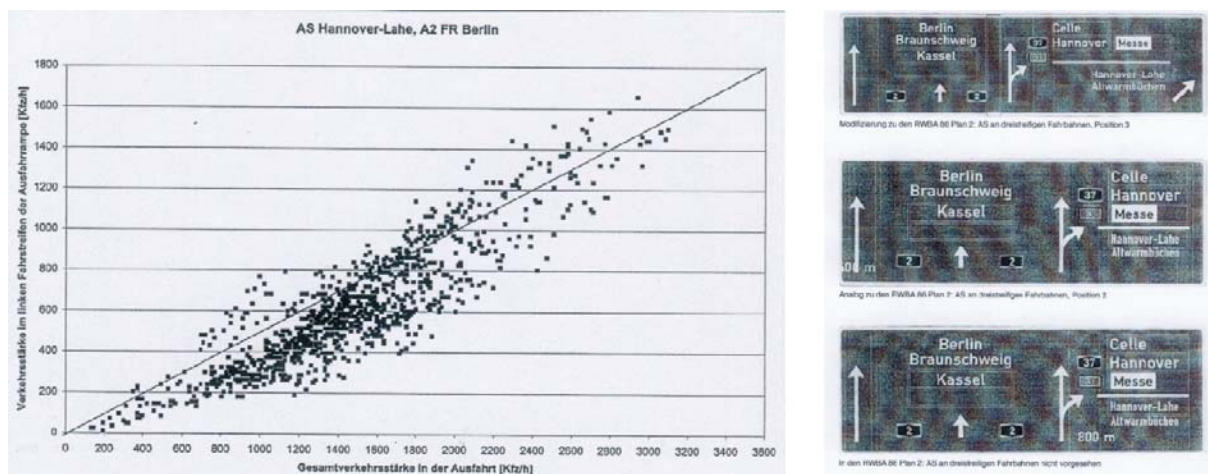


Figure 17. Densité de trafic totale à une sortie à deux voies équipée d'une signalisation de mise en circulation alternée variable avec flèches de sortie dynamiques [6]



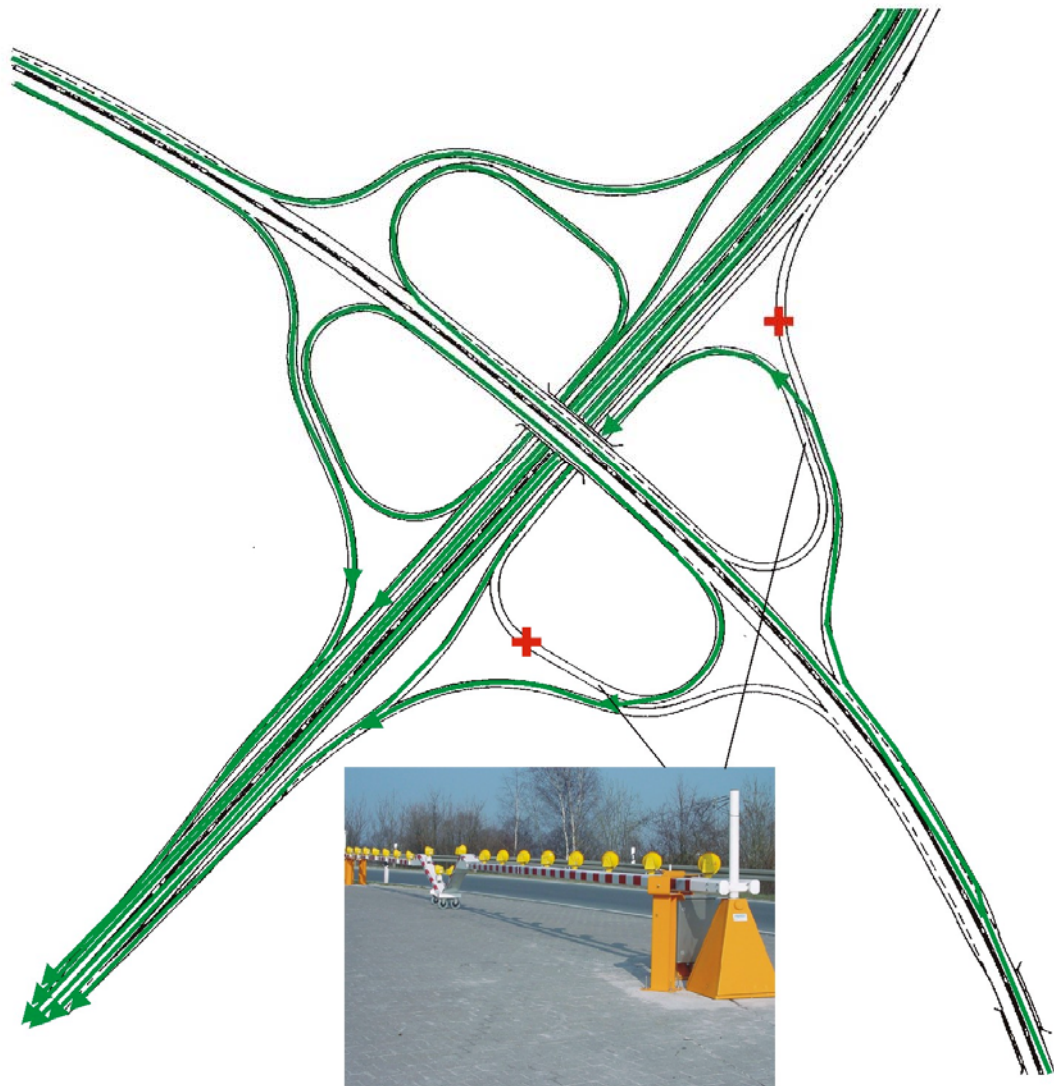
4.3.5. Secteurs d'inversion de voie de l'échangeur de Seelhorst

Les secteurs d'inversion de voie de l'échangeur de Seelhorst (voir Figure 3) se situent à la périphérie externe des bretelles de raccordement en trèfle. Ils permettent aux véhicules de passer des bretelles en trèfle aux bretelles tangentielles pour accéder au parc d'exposition sur six voies (mesure A) en utilisant les bandes d'arrêt d'urgence activées dynamiquement entre l'échangeur de Seelhorst et celui de AS Messe Nord (voir Figure 18).

En régime normal, les barrières ferment le passage entre les bretelles. Lorsque les mesures A et R sont activées, les barrières s'ouvrent en pivotant pour venir fermer les bretelles mises hors service. Ces manœuvres sont télécommandées et s'effectuent sous vidéosurveillance.

Pendant la phase d'essai, l'écoulement du trafic a été légèrement perturbé à cause des forts débits de circulation et du guidage inhabituel des véhicules (sortie à gauche, passage d'une bretelle à une autre). Les mesures d'exploitation prises ont cependant suffi à écouler tout le trafic à l'arrivée et au départ, pour toutes les grandes manifestations, avec une qualité suffisante pour ce secteur.

Figure 18. Secteurs d'inversion de voie équipés de barrières mobiles sur les bretelles de raccordement de l'échangeur de Seelhorst



4.3.6. *Changement dynamique d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence*

Le changement temporaire ou permanent d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence -- tel qu'il se pratique sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition entre l'échangeur de Seelhorst et celui de AS Messe Nord -- a continué à être expérimenté sur différentes sections d'autoroute et a fait l'objet de travaux de recherche systématiques. Les essais menés jusqu'à présent sont très positifs, parce que :

- les véhicules se répartissent sur un plus grand nombre de voies ;
- la probabilité de bouchons s'en trouve atténuée ;
- la limitation de la vitesse à 80 km/h en général évite un accroissement du nombre d'accidents malgré l'indisponibilité des bandes d'arrêt d'urgence.

Grâce à l'affectation des bandes d'arrêt d'urgence à la circulation, la capacité des sections d'autoroute soumises à ce type d'essai a pu être portée de 3 700 à environ 5 500 véhicules/heure sur les deux chaussées [7].

Il reste à déterminer s'il est nécessaire de prolonger partiellement ou de réaménager les sections d'insertion dans le courant de circulation et de sortie de ce courant aux points de raccordement.

Le changement **dynamique** d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, qui va être repris prochainement dans le code de la route allemand, restera à l'avenir un élément éprouvé de la gestion dynamique du trafic engendré par les grands événements et il conviendra en règle générale de le privilégier par rapport à un changement d'utilisation permanent.

5. ECOULEMENT DU TRAFIC PENDANT L'EXPOSITION UNIVERSELLE EXPO 2000

5.1. Modification des conditions générales des transports individuels motorisés (TIM)

La prévente des billets d'entrée qui a démarré très lentement et le choix intelligent des moyens de transport au cours des premières semaines de prévente avec un pourcentage de voitures particulières de 13 pour cent ont engendré une pression politique pour les responsables de la société organisatrice d'EXPO 2000 (EXPO GmbH) et ont manifestement préoccupé les partisans d'une planification du trafic orientée vers l'usage des véhicules motorisés. Afin d'encourager l'utilisation des voitures particulières, on a progressivement modifié les conditions de délivrance des billets. Tout d'abord, la réservation anticipée des places de stationnement avec attribution d'un parking déterminé n'a pas été pratiquée, puis on a renoncé à faire payer le stationnement malgré les problèmes financiers rencontrés par EXPO GmbH. La planification par objectifs a donc été volontairement réorientée vers une planification en fonction de la demande, mais sans contrôle de cette demande.

On a ainsi réussi à porter la part des TIM à environ 25 pour cent, ce qui correspond à l'objectif qui avait été fixé à l'origine. Il convient de préciser que ce pourcentage a été établi sur la base de chiffres de réservation qui ont longtemps été inférieurs à 150 000 visiteurs par jour d'ouverture de l'exposition et qu'il ne pose donc aucun problème de trafic, puisque les infrastructures avaient été conçues pour 300 000 visiteurs journaliers.

Compte tenu d'un trafic inférieur aux prévisions, le centre de gestion du trafic MOVE a renoncé la plupart du temps à activer la mesure de circulation à sens unique sur six voies qui avait été prévue sur la voie rapide d'accès au parc d'exposition en cas de fréquentation supérieure à 200 000 visiteurs/jour.

5.2. Action de la police

Le rôle de la police en matière de guidage des courants de circulation a été controversé pendant toute la durée de l'exposition. La police commandait les signaux lumineux manuellement en fonction de l'accroissement du trafic (ce qu'elle aime bien faire en général) et n'a pratiquement jamais actionné les signaux d'inversion de voie sur la route entourant le parc d'exposition.

Dès la phase préparatoire, il est apparu que les agents répugnaient à abandonner les méthodes de guidage du trafic à vue qu'ils pratiquent à longueur d'année. Bien qu'il n'ait pas été possible de mettre en service à temps, c'est-à-dire avant EXPO 2000, un logiciel d'exploitation chargé de piloter les systèmes de guidage en fonction des conditions de circulation, les planificateurs espéraient cependant qu'il serait possible d'utiliser les infrastructures créées à grands frais, au moins en les commandant manuellement.

Les craintes se sont largement vérifiées pendant la durée d'EXPO 2000. Au niveau opérationnel, on a conservé les vieilles habitudes d'affectation sur le réseau routier secondaire sur la base de décisions décentralisées émanant de la police et les coûteuses infrastructures de gestion du trafic ont été rarement activées. Il est clair qu'un certain scepticisme a continué à se manifester à l'égard des capacités des systèmes. La police était à côté plutôt que derrière l'infrastructure technique mise en place. En outre, en prévision de l'afflux de véhicules, la police avait reçu des renforts et elle voulait naturellement agir.

5.3. L'utilisation du réseau routier à sa limite de capacité valide le concept

En octobre, la fréquentation est passée à environ 200 000 visiteurs par jour avec des pointes à 300 000 les dimanches et les jours fériés. Pendant les pointes de fréquentation, les 50 000 places de parking (en comptant les places P+R) étaient occupées. La part du chemin de fer (25 pour cent), des transports en commun de banlieue (17 pour cent) et des autocars (20 pour cent) représentait globalement quelque 62 pour cent et atteignait même 75 pour cent (soit l'objectif visé), si l'on y ajoute les utilisateurs des parkings P+R arrivant au parc d'exposition avec les transports en commun de proximité.

Pendant ces journées, l'infrastructure routière était à la limite de sa capacité, avec des saturations ponctuelles, et la gestion du trafic en fonction de la demande atteignait donc également ses limites en l'absence de mesures d'intervention visant à agir sur les comportements en matière de transport. La gestion de 300 000 et, parfois, de 400 000 visiteurs par jour, qui avait été jugée possible pendant la phase de planification, aurait certainement abouti à la catastrophe parce qu'il n'était plus possible de revenir au concept de gestion initial pendant le dernier mois de l'exposition. Pareillement, les modifications introduites n'auraient pas permis de prévoir les flux de visiteurs à partir de la billetterie, de développer des stratégies de gestion anticipatives et d'empêcher des visiteurs potentiels de venir à proximité du parc d'exposition avec leur véhicule certains jours. Le concept initial de gestion du trafic en cas de fréquentation très élevée s'est donc trouvé validé *a posteriori*, même si c'est de façon indirecte et par défaut.

Il y a lieu d'apporter ponctuellement des améliorations au système de guidage du trafic pour l'utiliser pendant les grandes foires annuelles. Les systèmes d'affichage mobiles montés sur des véhicules pour donner des informations spécifiques aux sorties à deux voies et quelques améliorations des signaux indicateurs se sont révélés particulièrement efficaces.

Toutefois, lorsque le trafic atteint les limites de capacité du réseau, il faut que la technique se substitue davantage à la police, ce qui suppose que MOVE propose un logiciel d'exploitation asservi aux conditions de trafic dont les plages d'activation des différentes séquences soient bien définies pour activer efficacement les systèmes de gestion du trafic.

5.4. Bilan d'EXPO 2000

L'exposition universelle EXPO 2000 a été un grand événement. Sa contribution positive à l'union des peuples retentira dans le monde entier et fera rapidement oublier les débats de l'automne 2000 sur son bilan financier déficitaire. Dans la plupart des cas, les nations ne se sont pas livrées à un *show* industriel ou à une démonstration technologique. L'homme et la nature étaient à l'honneur dans les présentations de toutes les nations.

EXPO 2000 a apporté à la région de Hanovre une infrastructure enviable qui a été conçue pour une utilisation future et dont EXPO 2000 ne constituait que le baptême du feu. La fréquentation inférieure aux prévisions n'est donc pas catastrophique et elle ne traduit pas les "erreurs d'investissement" que le public soupçonne. Les trains grandes lignes, le RER, le tramway, les autobus et les autocars ont acheminé un très grand pourcentage de visiteurs, même les jours de pointe, avec environ 75 pour cent du total, et la part des autocars a atteint jusqu'à 30 pour cent les jours de faible fréquentation.

Pendant EXPO 2000, il n'a pas été nécessaire, la plupart du temps, d'activer le système de gestion et de guidage du trafic conçu pour l'après EXPO 2000. Lorsqu'il aurait fallu l'activer en raison de la forte fréquentation, il n'était plus possible de l'adapter de façon efficace, parce que les conditions générales avaient été volontairement modifiées au niveau opérationnel. Par ailleurs, il faut bien reconnaître qu'il est difficile de faire admettre aux visiteurs d'une grande exposition l'utilité d'un concept de gestion par objectifs, y compris en période creuse. En effet, il est difficile de refuser les visiteurs qui se rendent à l'exposition en voiture, alors que les parkings ne sont pas pleins ou de les obliger à utiliser les emplacements réservés à l'avance en invoquant le système.

Dans l'ensemble, il est apparu qu'il n'est plus possible de s'appuyer sur un système de gestion du trafic à la demande non piloté, lorsque les fréquentations journalières dépassent 200 000 visiteurs et qu'il faut y substituer un système de gestion qui influe sur les comportements.

6. TRANSFERABILITE DU CONCEPT DE PLANIFICATION ET DE GESTION DES TRANSPORTS

Les enseignements tirés de la préparation d'EXPO 2000, de l'utilisation du système pour les grandes foires de Hanovre après EXPO 2000 et des applications ainsi que des recherches ultérieures appellent les conclusions suivantes quant aux possibilités d'application du concept à d'autres grands événements européens :

- Le recours à une planification des transports par objectifs plutôt qu'en fonction de la demande s'impose chaque fois qu'un grand événement unique risque d'aboutir à la réalisation d'infrastructures de transport surdimensionnées par rapport aux besoins ultérieurs, dès lors que l'on déterminerait ces infrastructures en fonction de la demande de transport prévue pour cet événement.
- A l'aide d'offres et d'un marketing incitatifs, il apparaît possible de dissuader la majorité des visiteurs d'utiliser leur voiture pour se rendre à des événements importants.
- Pareillement, le développement de "systèmes de gestion dynamique du trafic " combinant des mesures d'exploitation et des infrastructures est inévitable pour pouvoir s'adapter de façon intelligente et économique aux fortes fluctuations de la demande de transport.
- Les éléments de ces systèmes qui se sont révélés efficaces sont :
 - la mise en circulation alternée d'autoroutes urbaines par entrecroisement et franchissement du terre-plein central ;
 - la mise en circulation alternée d'axes secondaires ;
 - le changement dynamique d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence en période de forte demande de transport ;
 - la signalisation d'inversion de voie aux entrées des échangeurs (non inclus dans le plan de Hanovre) ;
 - l'aménagement de sorties d'autoroute sur deux voies avec des panneaux indicateurs variables, des panneaux directionnels dynamiques, des points lumineux de marquage horizontal noyés dans la chaussée et des systèmes d'affichage mobiles montés sur des véhicules de levage ;
 - la régulation de la circulation (comptage) sur les bretelles d'entrée des échangeurs (non inclus dans le plan de Hanovre) ; et
 - le changement de sens de circulation avec passage d'une voie à l'autre sur les bretelles de raccordement des échangeurs (non inclus dans le plan de Hanovre).

En République Fédérale d'Allemagne, les experts en gestion de trafic sont tout à fait disposés à apporter leur expérience, au-delà de la littérature, pour les travaux préparatoires aux grands événements comme l'exposition universelle.

7. BIBLIOGRAPHIE

[1] Schnüll, R., Hoffmann, S., Kloppe, U.

Innovative Beiträge zum Verkehrsplanungs- und Verkehrsmanagementkonzept für die Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover. Publications de l'Institut für Verkehrswirtschaft, Strassenwesen und Städtebau (transports, voirie et urbanisme) de l'Université de Hanovre, numéro 27, Hanovre, 2000 (résumés dans la revue Strassenverkehrstechnik 42 (1998), numéros 6 et 7 et Strassenverkehrstechnik 43 (1999), numéro 2).

[2] Schnüll, R., Bischoff, P., Zierke, S.

Integriertes Handlungskonzept zur Verkehrserschließung der Neuen Messe München. Rapport d'expert du bureau d'études Schnüll, Haller und Partner pour le compte de la société Messe München GmbH, Hanovre, 7/2000.

[3] Autobahndirektion Südbayern (Direction des autoroutes du Sud de la Bavière)

A99 Autobahnring München-Verkehrsbeeinflussung mit zeitweiser Standstreifenfreigabe. Brochure, Munich, 03/2001.

[4] Bischoff, P., Hoffmann, S., Kloppe, U.

Entwurf einer Verkehrsbeeinflussungsanlage für den Messeschnellweg in Hannover. Cf. réf. [1], pages 17-35.

[5] Hoffmann, S., Kloppe, U., Dammann, W., Irzik, M.

Nachher-Untersuchung der Verkehrsbeeinflussungsanlage für den Messeschnellweg in Hannover. Cf. réf. [1], pages 36-63.

[6] Schnüll, R., Hoffmann, S., Irzik, M.

Ausfahrten an Richtungsfahrbahnen. Rapport final de l'étude FP 02.195 du Ministère fédéral des Transports, de la Construction et de l'Habitat, Institut für Verkehrswirtschaft, Strassenwesen und Städtebau, Université de Hanovre, 9/2000.

[7] Rohloff, M.

Umnutzung von Standstreifen an Bundesautobahnen. Revue Strassenverkehrstechnik 44 (2000), numéro 5, pages 213-220.

[8] Dammann, W.

Standstreifenumnutzung auf der Autobahn A7 im Raum Hannover. Mémoire de fin d'études, Institut für Verkehrswirtschaft, Strassenwesen und Städtebau, Université de Hanovre, 3/2000.

[9] Krux, W., Determann, D.

Einsatz von Markierungsleuchtknöpfen als Element der Verkehrstelematik. Revue Strassenverkehrstechnik 45 (2001), numéro 3, pages 130-135.

[10] Jakoby, R. Mangold, M.

Erfahrungen aus dem Parkraum-Management zur EXPO 2000. Revue Strassenverkehrstechnik 45 (2001), numéro 4, pages 189-194.

Helmut KOCH
Trafico Consultancy
Gmunden

Robert THALER
Ministère Fédéral de l'Environnement (BMU)
Vienne
Autriche

**LES EXPÉRIENCES ET ENSEIGNEMENTS TIRÉS DES PROJETS-PILOTES
CONDUITS EN AUTRICHE SUR LE THÈME
"ÉVÉNEMENTS EXCEPTIONNELS – SANS POLLUTION NI BOUCHON"**

SOMMAIRE

INTRODUCTION	105
1. DIFFUSION D'INFORMATIONS SOUS LA FORME D'UN GUIDE PRATIQUE DESTINE AUX ORGANISATEURS	105
2. APPEL A CONCOURS ET MISE EN OEUVRE DES PROJETS-PILOTES : "EVENEMENTS EXCEPTIONNELS - SANS POLLUTION, NI BOUCHON"	106
2.1. Déroulement et objectifs.....	106
2.2. La Foire de Wieselburg en 1998.....	109
2.3. Le Championnat du monde de ski nordique de Ramsau en 1999.....	115
2.4. Les Floralties internationales 2000 de Graz	121
3. CONCLUSIONS.....	126
3.1. Synthèse et conclusions.....	126
3.2. Encouragement à une large mise en oeuvre	130
BIBLIOGRAPHIE.....	131

Vienne, Janvier 2002

INTRODUCTION

Les manifestations exceptionnelles ont toujours pour corollaire une forte demande de transport, la formation de bouchons, des gênes importantes pour les riverains et de graves nuisances environnementales. C'est pourquoi, dans le cadre de ses actions pour la mobilité durable, le Ministère autrichien de l'Environnement a lancé une nouvelle initiative visant à promouvoir une gestion du trafic aussi écologique que possible lors des manifestations exceptionnelles.

Cette initiative a comporté trois étapes :

- 1ère étape : large diffusion d'informations proposant des solutions écologiques à l'accessibilité des manifestations exceptionnelles (Guide pratique des manifestations) ;
- 2ème étape : ouverture d'un concours et conduite de trois projets-pilotes sélectionnés à l'issue de ce concours parmi les différentes catégories de manifestations ;
- 3ème étape : évaluation des résultats, formulation de recommandations et incitation à une large mise en œuvre de ces recommandations.

1. DIFFUSION D'INFORMATIONS SOUS LA FORME D'UN GUIDE PRATIQUE DESTINE AUX ORGANISATEURS

La première étape de cette initiative a consisté à élaborer et à publier un guide pratique intitulé "Événements exceptionnels – sans pollution ni bouchon" et s'adressant principalement aux organisateurs de ces manifestations et aux autorités de tutelle.

Le principal objectif de ce guide était de montrer comment il était possible de réduire les nuisances environnementales liées à la mobilité des visiteurs et, surtout, de limiter le nombre des déplacements en voiture. S'appuyant sur une large analyse, ses auteurs présentaient toute une série de mesures et des situations modèles. Si l'essentiel des mesures recommandaient des modes de transport et des services de navette attractifs en train et en bus, d'autres présentaient des incitations pour optimiser le taux d'occupation des voitures personnelles et des formules de gestion efficiente des aires de stationnement. On y trouvait aussi des indications relatives au financement de ces mesures et des suggestions pour une bonne commercialisation de la manifestation. Enfin, un chapitre réservé aux services d'informations en réseau complétait le volet pratique de ce guide qui a fait l'objet d'une large diffusion, puisqu'il a été adressé à tous les organisateurs de manifestations et à toutes les autorités de tutelle concernées en Autriche.

2. APPEL A CONCOURS ET MISE EN ŒUVRE DES PROJETS-PILOTES : "EVENEMENTS EXCEPTIONNELS – SANS POLLUTION, NI BOUCHON"

2.1. Déroulement et objectifs

En même temps qu'ils recevaient ce guide pratique, tous les organisateurs d'événements exceptionnels ont été invités à participer à un projet-pilote portant sur la gestion écologique de la mobilité des visiteurs. Il s'agissait d'expérimenter à grande échelle les principes énoncés dans le guide et de sensibiliser le grand public à cette thématique. Les trois projets-pilotes sélectionnés bénéficiaient d'une aide financière du Ministère de l'Environnement pour l'élaboration du concept de mobilité et pour mettre en œuvre la stratégie commerciale concernant le transport des visiteurs.

Parmi les nombreuses candidatures, le choix s'est porté sur trois manifestations qui couvraient le plus large spectre possible des thématiques événementielles :

1. La Foire de Wieselburg an der Erlauf (juillet 1998) :
c'est une foire agricole annuelle qui se tient dans une petite ville de la campagne autrichienne et qui est caractéristique des manifestations à caractère économique.
2. Le championnat du monde de ski nordique de Ramsau (février 1999) :
cet événement devait servir d'exemple de manifestation sportive se déroulant dans des conditions hivernales dans une région sensible des Alpes.
3. Les floralies internationales de Graz (été 2000) :
cette exposition devait servir d'exemple d'une manifestation de loisirs s'étalant sur une longue durée et organisée à proximité d'une grande ville.

Ces trois projets-pilotes devaient donc servir à bâtir des modèles de gestion des différents aspects de la mobilité dans le plus grand souci de la protection de l'environnement et de la sécurité routière. Les principaux objectifs étaient :

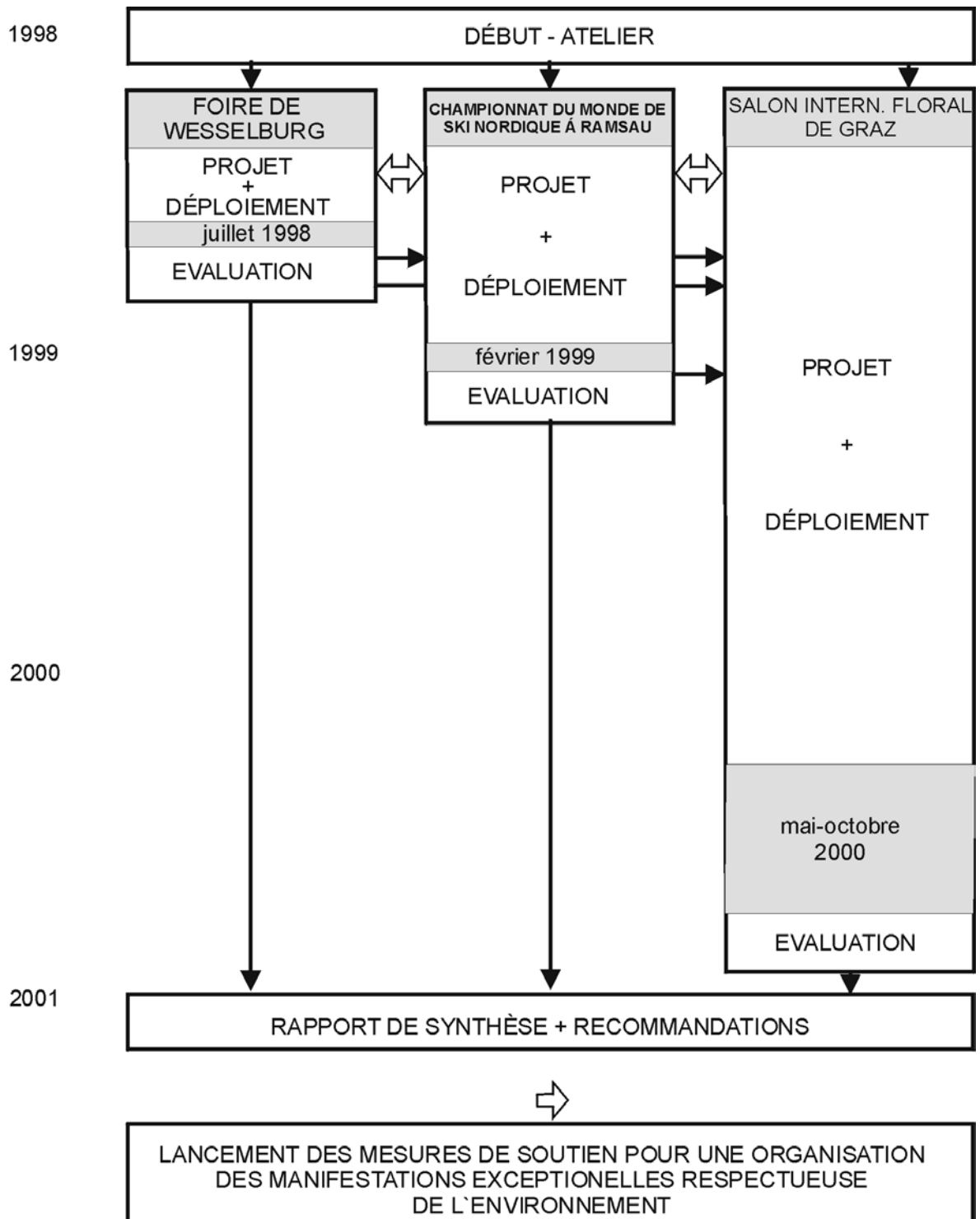
- la réduction de la pollution et du nombre d'accidents ;
- la réduction des nuisances pour les riverains ;
- un écoulement du trafic le plus efficace possible, une accessibilité optimale et des offres attractives favorisant les transports en commun, les déplacements à pied ou à bicyclette, afin de réduire au minimum le pourcentage de visiteurs optant pour la voiture particulière ;
- le gain d'image pour les organisateurs et les visiteurs grâce à leur rôle d'exemple ;
- une prise de conscience pratique de la mobilité durable et l'implication de tous les acteurs concernés (organismes, agences de publicité, entreprises de transport, communes, police, etc.) dans un processus de planification interactif ;
- l'effet de référence pour l'organisation d'autres manifestations.

Cette action expérimentale a été conduite entre 1998 et 2000. Le Ministère de l'Environnement autrichien a confié à des consultants externes la coordination des projets, le suivi technique des manifestations et l'évaluation des résultats (par voie d'enquêtes). Leur mission comprenait les tâches principales suivantes :

- la création de systèmes de transport pour l'accès aux manifestations prenant en compte les préoccupations environnementales, respectant les recommandations de planification contenues dans le guide pratique et associant tous les secteurs, ainsi que la garantie que ces systèmes s'inscrivaient bien dans les objectifs de l'action expérimentale ;
- l'évaluation des mesures mises en place pour les trois manifestations-pilotes par le biais d'enquêtes auprès des visiteurs ;
- une assistance technique auprès des services de relations publiques et de marketing, et la mise en réseau des informations de substance tirées des trois manifestations pour permettre des enseignements mutuels ;
- la rédaction de rapports de synthèse finals, assortis de recommandations de mesures rendant possible une large mise en œuvre des enseignements tirés de ces expériences.

Les enquêtes conduites auprès des visiteurs étaient une composante importante de l'évaluation pour connaître les comportements de déplacement, mesurer la satisfaction vis-à-vis de l'organisation des transports et cerner les motifs gouvernant le choix du mode de déplacement.

Figure 1. Organigramme de l'action expérimentale



2.2. La Foire de Wieselburg en 1998

2.2.1. *Cadre et objectifs*

Wieselburg est une petite ville d'environ 5 000 habitants située dans une zone rurale de la partie occidentale de la Basse-Autriche. Au cours de la dernière décennie, elle s'est taillée une réputation comme place de foire importante. Elle accueille quatre foires par an. La Foire de Wieselburg, qui couvre en fait deux manifestations concomitantes, "la foire agricole de Basse-Autriche" et la "*Wieselburger Volksfest*" (fête populaire locale), est la plus importante et elle se déroule de fin juin à début juillet. Avec quelque 250 000 visiteurs, elle constitue aussi l'événement économique annuel le plus important de la Basse-Autriche. Ce nombre de visiteurs englobe ceux de la foire agricole et ceux de la fête populaire. La majorité des visiteurs vient des zones rurales et des communes avoisinantes, des régions de Waldviertel et Mostviertel ainsi que de la région limitrophe de la Haute-Autriche (jusqu'à la ville de Linz). Cette zone de chalandise est principalement rurale.

Lors des foires précédentes, l'insuffisance des liaisons de transport en commun, en particulier le soir et la nuit pendant lesquels les services de transport en bus et en train étaient pratiquement inexistantes, obligeait les visiteurs à utiliser leur véhicule personnel. Les organisateurs estimaient à environ 500 personnes seulement le nombre des visiteurs utilisant les moyens de transport en commun, principalement des autocars.

Concernant le stationnement, quatre aires de stationnement supplémentaires réservées aux voitures particulières étaient prévues aux abords des entrées de la ville en sus des parking déjà existants.

La répartition dans le temps des arrivées et des départs jouait un rôle important dans l'écoulement du trafic. Comme la foire agricole et la fête populaire se déroulent en même temps, les mesures doivent prendre en compte deux groupes de visiteurs, respectivement ceux de la foire agricole et ceux de la fête populaire locale. En effet, les arrivées et les départs de ces deux manifestations se situent dans des tranches horaires différentes. Dans le cas de la foire agricole, les entrées s'échelonnent essentiellement entre 9 et 11 heures du matin et les départs entre environ 17 et 18 heures. Pour la fête populaire, par contre, la période principale d'arrivée se situe entre 20 et 22 heures. Les départs sont en général très tardifs et ils s'étalent entre 2 et 4 heures du matin selon la fin de la fête.

Les responsables de la planification routière ont estimé à 20 pour cent la proportion des visiteurs qui pouvaient être dissuadés d'utiliser leur véhicule personnel au profit des transports en commun. Alors que le groupe chargé du projet au niveau régional avait, dans un premier temps, jugé irréaliste cette estimation du fait de la caractéristique rurale de la zone de chalandise, les résultats ont montré que cette proportion se situait bien dans une fourchette réaliste.

2.2.2. *Mesures mises en œuvre*

La "garantie" et "la sécurité" des retours après la sortie de la foire agricole ou de la fête populaire ont été au centre des réflexions sur le paquet des mesures à prendre. Des moyens de transport ont été mis en place pour pouvoir aller à la foire agricole depuis toute la région presque 24 heures sur 24. Des services de transport pour le retour à domicile, indispensables dans le cas de la fête populaire, notamment par autocar ou par train, ont fonctionné jusqu'aux premières heures du matin. Tous ces services ont été proposés à des prix très abordables. En outre, de nombreux avantages ont été offerts aux visiteurs choisissant ces moyens de transport respectueux de l'environnement.

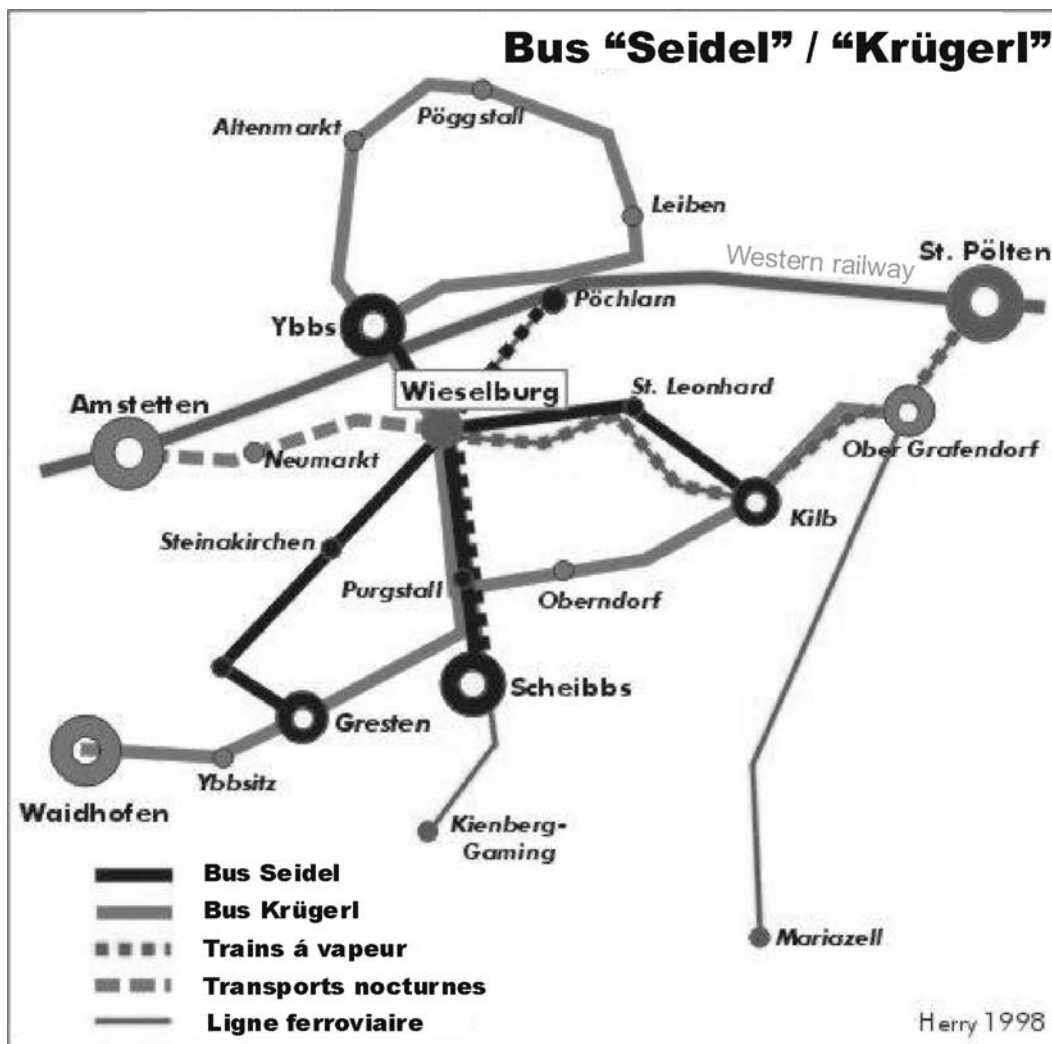
a) **Services de transports en commun mis en place en coopération avec les entreprises locales de transport**

- **"Autocars Seidel et Krügerl"** : ces liaisons ont constitué le cœur du système de transport. Elles représentaient une offre de transport inédite et desservait à des horaires réguliers l'environnement proche et éloigné de Wieselburg. Les critères suivants ont été particulièrement pris en compte dans l'élaboration du plan de circulation :
 - **Service cadencé** en soirée et de nuit pour permettre aux visiteurs de prévoir leurs déplacements avec une certaine régularité.
 - **Plage de service étendue** pour un "retour à la maison garanti", et
 - **Sécurité** eu égard au taux d'alcoolémie autorisé de 0.5 grammes.

Les visiteurs de la fête populaire étaient le principal groupe visé par cette offre de transport. Le service nocturne d'autocars qui se prolongeait jusqu'au petit jour garantissait un retour à la maison en toute sécurité. Comme une des plus grandes brasseries d'Autriche est implantée à Wieselburg et que la ville est donc étroitement associée à la bière dans l'esprit du public, le service de navette par bus mis en place pour accéder aux manifestations rappelle ce lien. En effet, les noms des autocars reprennent ceux couramment utilisés en Autriche pour désigner les contenances des chopes de bière (Krügerl correspond à un demi-litre et Seidel à un tiers de litre). On a voulu ainsi indiquer aux visiteurs qu'en renonçant à leur véhicule personnel, ils pouvaient consommer davantage de bière tout en étant sûrs de rentrer à bon port.

- **Un service de navette de bus gratuit** entre la gare principale du train et la foire (environ dix kilomètres) ainsi qu'entre les parkings **Park+Ride** et la foire.
- **Des trains spéciaux** entre le chef-lieu de canton, St. Pölten, et la foire (mise en place d'un petit train à vapeur d'époque par les chemins de fer autrichiens ÖBB)

Figure 2. Optimisation des transports à l'arrivée et garantie du retour à la maison grâce aux navettes d'autocars (autocars "Seidel" et "Krügerl")



b) Gestion des parcs de stationnement

- Par rapport aux foires précédentes, le stationnement des voitures particulières a fait l'objet d'une nouvelle réglementation. Outre l'aménagement de grands parcs de stationnement à une distance allant jusqu'à un kilomètre du lieu de la foire, des zones ont été décrétées interdites à l'arrêt et au stationnement, notamment le long des parcours des autocars "Krügerl" et "Seidel" et des navettes de bus. Cette mesure visait aussi à atténuer les problèmes de stationnement anarchique des véhicules dans les zones résidentielles. Le principe du stationnement payant a été établi. Enfin, le stationnement sauvage autour des lieux de la manifestation a été interdit.
- **Gestion du stationnement**
Le tarif du stationnement a été porté de 1.82 € à 2.54 €.

c) Marketing et relations publiques

Les actions de commercialisation en faveur de l'utilisation des transports en commun font partie intégrante du plan global de commercialisation. Les différentes composantes du système de transport, notamment les navettes de bus destinées à réduire la part des voitures particulières, ont été promues par le biais de tous les vecteurs de publicité prévus dans le projet.

- Création d'un logo dédié aux nouvelles offres de mobilité du type "un train pour le retour" (*Ruck-Zug*) et publicité des autocars "Krügerl" et "Seidel" en tant que nouveau standard de qualité.
- Insertion des **informations de transport** (indicateur des horaires) dans le **Bulletin de la foire**. Les informations complètes remplissaient 8 (!) des 64 pages du bulletin. Le logo et la participation au projet-pilote figuraient sur la page de titre. Le bulletin a été tiré à 120 000 exemplaires.
- L'**indicateur d'horaire** a fait l'objet d'une édition spéciale contenant les informations détaillées des parcours et l'identification des arrêts et des lignes de bus. Diffusé dans toute la région, il a pu être financé par le biais d'annonces publicitaires.
- **Mise en place d'une ligne directe (*Hotline*)** renseignant sur toutes les offres de transport en bus et en train.

Figure 3. Hotline d'information sur les bus et les trains



d) Incitations financières

Une large gamme d'incitations financières et d'avantages matériels a été définie. Pour le visiteur renonçant à utiliser son véhicule personnel, ces offres représentaient un avantage pécuniaire évident et lui conféraient une image de marque. Citons :

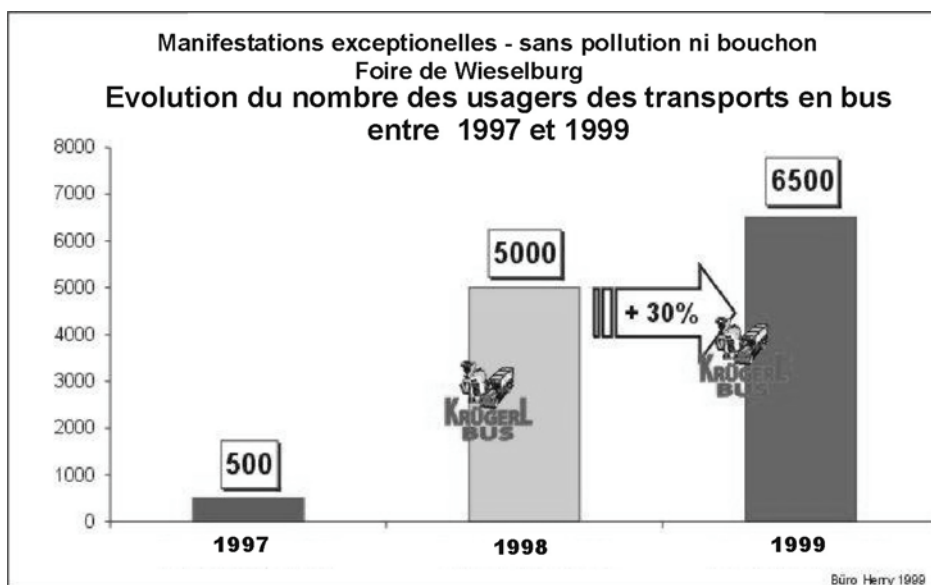
- Un **tarif forfaitaire** avantageux pour l'usager des autocars "Seidel" et "Krügerl" : le trajet avec le "Seidel" et le "Krügerl" revenait respectivement à 2.18 € et 2.90 €. Le prix du trajet aller incluait la délivrance d'un bon d'achat accepté dans plusieurs restaurants.

- **"Un train et des avantages"**, une formule des ÖBB :
Une réduction de 30 pour cent était offerte sur les trajets à destination de la manifestation pour les usagers des trains réguliers des chemins de fer fédéraux. Les usagers bénéficiaient en outre d'une entrée à tarif réduit et recevaient un cadeau (un "Seidel" en verre). Le soir, ils bénéficiaient d'une entrée gratuite à la fête populaire.
- Le **service des navettes** entre la gare et le lieu de la manifestation était **gratuit** pour les personnes se déplaçant en train.
- **Des entrées à tarif réduit** étaient offertes aux groupes voyageant en autocar.
- Les visiteurs arrivant en car ou en bus avaient l'avantage d'être déposés plus près de l'entrée de la foire. Les arrêts desservis par les autocars "Krügerl" et "Seidel" et depuis la gare de Wieselburg se situaient à proximité immédiate de la foire. Cette facilité, en sus des tarifs préférentiels d'entrée dans la foire, réservait donc un **traitement privilégié** aux visiteurs sans voiture.

2.2.3. Les résultats les plus significatifs

Par rapport à l'année précédente, le nombre de visiteurs utilisant les transports en autocars ou en bus a presque décuplé. Les autocars "Krügerl" et "Seidel" ont transporté à eux seuls quelque 5 000 personnes.

Figure 4. **Multiplication du nombre des visiteurs usagers des autocars et des autobus**

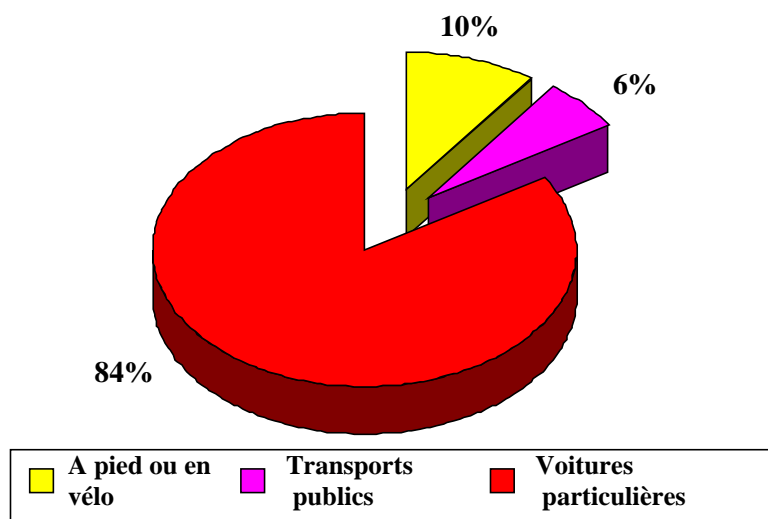


Sur environ 250 000 visiteurs :

- 84 pour cent se sont déplacés avec leur véhicule personnel. Sur ce total, 63 pour cent étaient des conducteurs et le taux d'occupation par véhicule (nombre de personnes par véhicule) s'est élevé à 1.6.

- 10 pour cent se sont rendus à Wieselburg à pied ou en bicyclette.
- 6 pour cent ont utilisé les transports en commun avec la répartition modale suivante :
 - 46 pour cent avec les autocars "Krügerl" et "Seidel",
 - 25 pour cent avec le train,
 - 19 pour cent avec les lignes de bus régulières,
 - 7 pour cent en train+navette,
 - 2 pour cent avec des autocars privés,
 - 2 pour cent avec les petits trains à vapeur.

Figure 5. **Ventilation des modes de transport utilisés par les visiteurs de la foire de Wieselburg**



Ces chiffres sont satisfaisants, si l'on considère qu'auparavant le nombre de visiteurs se rendant à la foire en voiture était estimé à plus de 90 pour cent, et si l'on tient compte de la topologie régionale (rurale) et de l'image négative des transports en commun au quotidien dans cette région rurale.

Grâce aux intéressantes offres alternatives de transports en commun et à l'amélioration du taux d'occupation des véhicules personnels résultant de la gestion des aires de stationnement, le nombre des déplacements en véhicule personnel a diminué et les émissions de CO₂ ont été réduites d'environ 5 à 7 pour cent.

En résumé, les visiteurs, aussi bien automobilistes qu'utilisateurs des transports en commun, se sont déclarés très satisfaits des mesures mises en œuvre dans le cadre du système de transport. Les autocars "Krügerl" et "Seidel", en particulier, ont été très appréciés, surtout par les jeunes. D'autre part, l'augmentation des tarifs de stationnement et des tarifs de bus n'a soulevé aucune critique.

Les enquêtes auprès des visiteurs ont toutefois révélé combien il était difficile de dissuader les personnes habituées à se déplacer avec leur véhicule personnel, même avec l'appui d'arguments rationnels (prix, services). Pour obtenir de meilleurs résultats, il faudrait donc faire du transport une "expérience" (un événement) étroitement couplée à la manifestation. Le marketing et des offres combinées transport-accès à la manifestation jouent un rôle capital à cet égard.

L'accueil très positif que les visiteurs ont réservé aux transports en commun et les bonnes expériences des organisateurs (qui peuvent servir d'exemple pour d'autres foires) ont conduit à optimiser et à développer davantage les nouveaux services lors des foires ultérieures. Ces services sont désormais une composante majeure de cette grande manifestation et ils s'identifient à son image de marque.

2.3. Le Championnat du monde de ski nordique de Ramsau en 1999

2.3.1. *Cadre et objectifs*

La commune de Ramsau, qui compte environ 2 300 habitants, se situe sur un plateau au pied du massif du Dachstein. On ne peut y accéder depuis la route nationale la plus proche et la gare de Schladming dans la vallée de l'Ennstal qu'en empruntant des routes secondaires étroites, pentues et sinueuses ou bien une ligne d'autocar. L'accessibilité du lieu de la manifestation, notamment pour les autocars, même en cas de chutes de neige brutales, était donc un critère important de l'organisation du championnat du monde.

Il reste, toutefois, que les facteurs influant sur la fréquentation de ce type de manifestation sont nombreux et difficilement prévisibles comme les conditions météorologiques et les performances des sportifs nationaux. En outre, il fallait prévoir des moyens de transport collectif pour les déplacements des sportifs, des officiels et des journalistes d'un site à l'autre de la manifestation.

Les épreuves de ce championnat, qui a réuni les meilleurs athlètes du monde en ski nordique, se sont déroulées du 18 au 28 février 1999. Près de 400 athlètes représentant plus de 30 nations y ont participé. Les organisateurs avaient évalué à 250 000 le nombre des spectateurs, soit une fréquentation de 25 000 personnes par jour. Avec 231 000 billets d'entrée vendus, cet objectif a donc été presque atteint.

Figure 6. Le slogan du projet-pilote „Championnat du monde de ski nordique“ était "Weite Sprünge – kurze Wege", soit "des sauts longs, des trajets courts"



L'élaboration du système de transport s'est étalée sur une période plus longue que pour le projet-pilote précédent. Des travaux préparatoires avaient déjà été lancés avant même que la candidature de cette manifestation comme projet-pilote ait été déposée. Le groupe de travail "environnement" du comité d'organisation avait très tôt imaginé de faire de ce championnat du monde un modèle écologique (en se penchant notamment sur les thèmes d'écomobilité et de biomasse pour la valorisation énergétique de produits agricoles biologiques). Des propositions concrètes ont ainsi été bâties autour d'un système de mobilité respectueux de l'environnement : interdiction de circulation dans la commune pendant le championnat pour les véhicules civils non autorisés, mise en place de trains spéciaux et de navettes de bus, organisation d'un championnat du monde privilégiant la marche à pied grâce à un aménagement adéquat des infrastructures, notamment en prévoyant des parcours à pied faciles pour se rendre d'un site à l'autre des épreuves sportives, surtout les plus spectaculaires comme les tremplins de saut et les arrivées des pistes. On a volontairement renoncé à construire de nouvelles infrastructures de transport importantes. Pour symboliser le côté écologique du système de transport, on a choisi le slogan "Des sauts longs, des trajets courts". La plupart des mesures ont pu être testées lors d'épreuves qui se sont déroulées sur le même site en 1998.

En outre, un programme de nombreuses manifestations culturelles a été proposé dans le but d'inciter les visiteurs à prolonger leur séjour et, donc, d'éviter les pointes d'affluence prévues au début et à la fin du championnat du monde.

Le système de transport avait pour objectifs de :

- limiter la proportion de visiteurs utilisant leur véhicule personnel à environ 30 pour cent ;
- maintenir, même pendant la durée de la manifestation, la qualité de l'air au niveau requis par un site thermal.

Tant pour les visiteurs que pour les résidents, la définition d'un périmètre sans voiture dans le centre de la ville et l'accès aisé, à pied ou à ski, aux principaux sites de la manifestation ont constitué des conditions idéales, comme le montre la forte proportion de visiteurs qui se sont rendus sur les sites de la manifestation sans moyen de transport motorisé (principalement à pied ou à ski de fond).

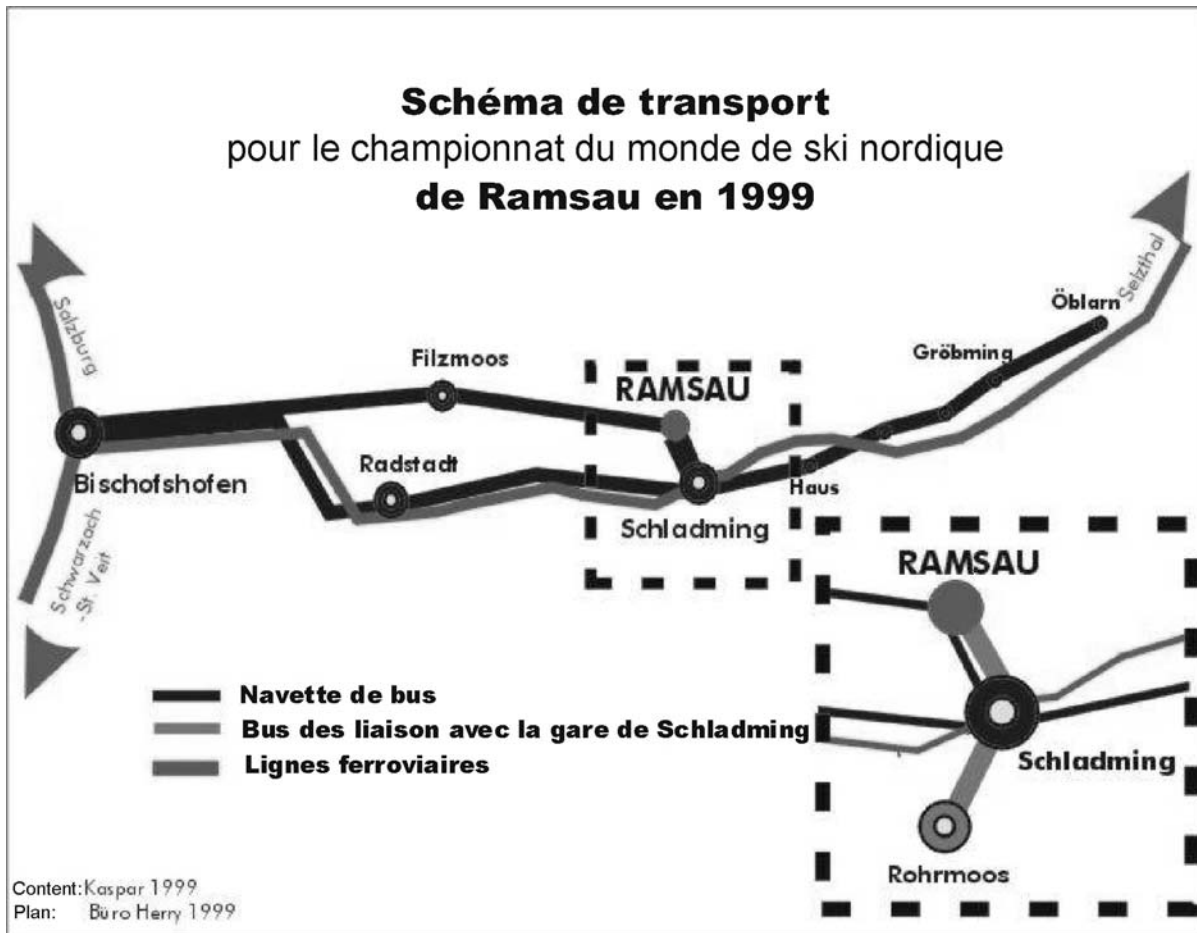
2.3.2. *Mesures mises en œuvre*

a) **Services de transports en commun mis en place en coopération avec les entreprises de transport :**

- **Transport en train** : les chemins de fer fédéraux ont fortement accru le nombre de trains sur cette destination.
- **Navettes d'autobus** : les chemins de fer fédéraux ont mis en place des navettes de bus (gratuites pour les titulaires d'un ticket de train) entre la gare de Schladming et la commune de Ramsau.
- **Navettes d'autocars** : sur quatre lignes, des autocars dont les horaires ont été adaptés aux heures des épreuves sportives, ont été mis en service pour transporter les visiteurs des communes voisines. Ce service de transport visait à offrir des conditions de transport attractives, non seulement aux résidents permanents, mais aussi et surtout aux nombreux visiteurs hébergés dans la région.
- **Des services locaux de bus et de taxi à la demande** : ces services étaient particulièrement destinés aux besoins internes de l'organisation (athlètes, officiels, journalistes, etc.).

Au total, les services de transport en commun dédiés au championnat du monde de ski nordique ont représenté 55 trains supplémentaires des chemins de fer fédéraux, 40 autobus et autocars pour les dessertes locales et régionales et 100 minibus mis à disposition des VIP et de la presse.

Figure 7. Schéma de transport



b) Gestion des parcs de stationnement

Le stationnement des véhicules des visiteurs était autorisé uniquement en dehors de la ville. Compte tenu du programme mis en place pour favoriser les transports en bus et en train, la capacité des aires de stationnement, fixée initialement à 7 000 places, a été réduite à environ 2 800 places. De plus, le stationnement était payant, le tarif étant fixé à 3,63 € par jour. La ville a également pris un arrêté interdisant le stationnement dans toute la commune et abaissant la limitation de vitesse habituelle. L'accès et le stationnement dans l'agglomération n'étaient permis que sur délivrance d'une autorisation spéciale.

c) Marketing et relations publiques

La principale zone visée par les actions de commercialisation était la région limitrophe du Dachstein-Tauern, qui hébergeait un grand nombre des visiteurs pendant la manifestation. Parmi ces actions, on peut citer :

- **Des dépliants** contenant le **programme** de la manifestation et toutes les informations sur les transports, ainsi que des **informations** des chemins de fer fédéraux qui furent affichées dans toutes les gares et expédiées dans chaque foyer.
- Le Secrétariat général du comité d'organisation a bien essayé de diffuser des communications sur le thème des déplacements par le biais de tous les **médias**. Les résultats furent cependant très limités, car ce thème n'intéressait pas certains médias focalisés sur les comptes rendus sportifs.
- **Coopération avec les services de rédaction des communiqués de circulation routière** de la plus grande radio, afin qu'elle intègre dans ses communiqués la diffusion régulière d'informations sur les possibilités de transport en train.
- Mise en place d'une **ligne directe (Hotline) et d'une page d'accueil WEB dédiées au Championnat du monde**, pour présenter les possibilités de déplacement par les transports en commun.
- **Vidéo du Ministère de l'Environnement sur le thème "Protection du système climatique, trafic et manifestations exceptionnelles"**, diffusée à plusieurs reprises à la télévision.

d) **Incitations et avantages financiers**

La panoplie des incitations procurait un réel avantage financier aux visiteurs qui optaient pour les transports en commun.

- **Offre combinée : Billet de train et ticket d'entrée au championnat :**
Les visiteurs se déplaçant en train bénéficiaient d'une réduction atteignant presque 30 pour cent du coût global. Ils pouvaient se procurer le ticket d'entrée au championnat dans la gare et évitaient ainsi des files d'attente pénibles aux caisses.
- **Des tarifs attractifs** pour les usagers des bus de ramassage, avec un coût de transport se situant entre 1.45 et 2.91 €.

Les visiteurs usagers des bus étaient (en règle générale) déposés plus près du lieu des épreuves sportives.

2.3.3. **Résultats**

Grâce aux concepts "village du championnat du monde sans voiture" et "un championnat du monde des courtes distances", le pourcentage de visiteurs qui ne sont pas venus en voiture a été très élevé.

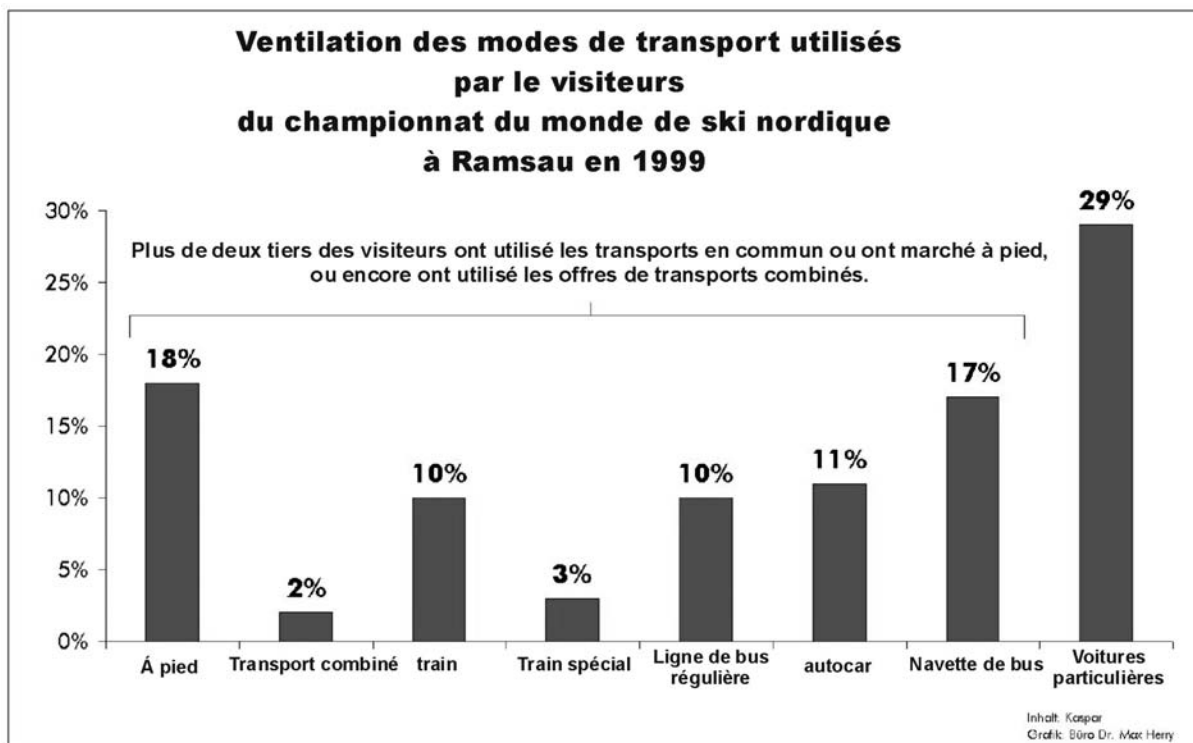
Sur l'ensemble des visiteurs :

- seulement 29 pour cent ont utilisé un véhicule particulier, 16 pour cent comme conducteurs et 13 pour cent comme passagers. Le taux d'occupation moyen des véhicules (nombre de personnes par véhicule) était de 1.8.
- 26 pour cent ont utilisé les lignes régulières de bus et les navettes locales de bus.

- 21 pour cent sont venus à pied, à bicyclette ou à ski de fond, les premiers représentant la plus forte proportion.
- 13 pour cent ont utilisé la combinaison train + navette en bus. Ce pourcentage englobe les usagers des trains réguliers et les usagers des trains supplémentaires.
- 11 pour cent se sont déplacés en autocars de grand tourisme, dans le cadre de voyages organisés par toutes sortes d'organismes.

L'ensemble des modes de transport respectueux de l'environnement (autocars de grand tourisme y compris) a ainsi séduit 71 pour cent des visiteurs ! Par rapport à d'autres grands événements sportifs, comme les championnats du monde de ski alpin qui se sont déroulés à Vail et dans la Sierra Nevada, cette proportion est remarquable ! Seule la Norvège a réussi à s'approcher de ce chiffre (lors des Jeux olympiques de 1994 à Lillehammer et du Championnat du monde de ski alpin à Trondheim en 1997).

Figure 8. Ventilation des modes de transport utilisés par les visiteurs du Championnat du monde de ski nordique à Ramsau en 1999



L'enquête réalisée auprès des visiteurs a indiqué que l'information sur les services de transport proposés a bien été diffusée dans la région et qu'elle a contribué à la forte utilisation de ces services.

Les tarifs des transports en commun ont été très bien acceptés par les usagers ou n'ont du moins pas été un obstacle. C'est aussi le cas du stationnement payant qui suscitait à l'origine des réserves de la part de l'organisateur.

Le taux élevé d'utilisation des navettes de bus entre la gare de Schladming et le lieu de la manifestation a engendré parfois des attentes relativement longues et des bus surchargés. Ces problèmes sont dus en partie à l'absence de coordination avec la gendarmerie qui ouvrait parfois la route réservée aux navettes de bus à la circulation des voitures particulières. Les conducteurs des navettes ne pouvaient donc plus respecter les horaires. Parfois aussi, les conditions météorologiques ont bloqué les autocars dans la vallée et obligé les passagers à utiliser davantage les navettes de bus mises à disposition par les chemins de fer fédéraux

Globalement, 70 pour cent des visiteurs (essentiellement les personnes se déplaçant à pied, les automobilistes, les usagers des cars de grand tourisme et des autocars régionaux) se sont déclarés très satisfaits du système de transport.

Les objectifs écologiques ont également été atteints. Malgré l'impact de cette manifestation exceptionnelle, la qualité de l'air n'a jamais dépassé les valeurs maximales qui s'appliquent aux stations thermales.

Le Championnat du monde de ski nordique de Raumsau s'est donc révélé une référence pour les autres manifestations sportives à caractère exceptionnel.

2.4. Les Floralies internationales 2000 de Graz

2.4.1. *Cadre et objectifs*

Les floralies internationales 2000 se sont déroulées du 13 avril au 15 octobre 2000 au Sud de la ville de Graz sur une ancienne gravière réaménagée en zone de loisirs. Implanté quasiment au "vert" en périphérie de la ville et au voisinage direct de l'autoroute, le parc d'exposition ne disposait cependant d'aucune liaison valable par les transports en commun. Les organisateurs étaient donc confrontés à un véritable défi, parce qu'ils devaient définir un système de transport compatible avec le projet modèle malgré ces conditions défavorables aux transports en commun. Il s'agissait en outre de tenir compte, non seulement des visiteurs des floralies, mais aussi de ceux du parc de loisirs et du trafic après l'exposition internationale. Le système de transport a donc été étudié dans le cadre plus général d'un schéma valable pour toute la zone Sud de Graz. Il a fallu résoudre toute une série de problèmes de transport (circulation des camions, desserte du parc de loisirs) qui n'étaient pas directement liés à la manifestation. Un groupe de travail a été constitué au niveau régional avec des représentants de toutes les communes concernées, du syndicat des transports de Styrie, des entreprises de transport, de l'agence gouvernementale de Styrie, des responsables de la planification et du Ministère de l'Environnement.

Le schéma de transport visait les objectifs suivants :

- **Une gestion de la mobilité des visiteurs respectueuse de l'environnement** – c'est-à-dire avec un maximum de déplacements en transports en commun.
- Le manque de liaisons de transport ne devait pas être un obstacle à la fréquentation de l'exposition – une **bonne accessibilité** étant une condition essentielle de l'attractivité de ce **mégaévénement**.
- **Une planification réticulaire** – pour prendre en compte les effets et interactions des mesures au niveau de l'**ensemble de la zone de planification**.

- **La prise en compte des besoins de transport après l'exposition** – pour une vision systémique et durable de l'évolution des transports dans le bassin économique des régions Sud et Est de Graz qui soit adaptée à sa **croissance constante**.

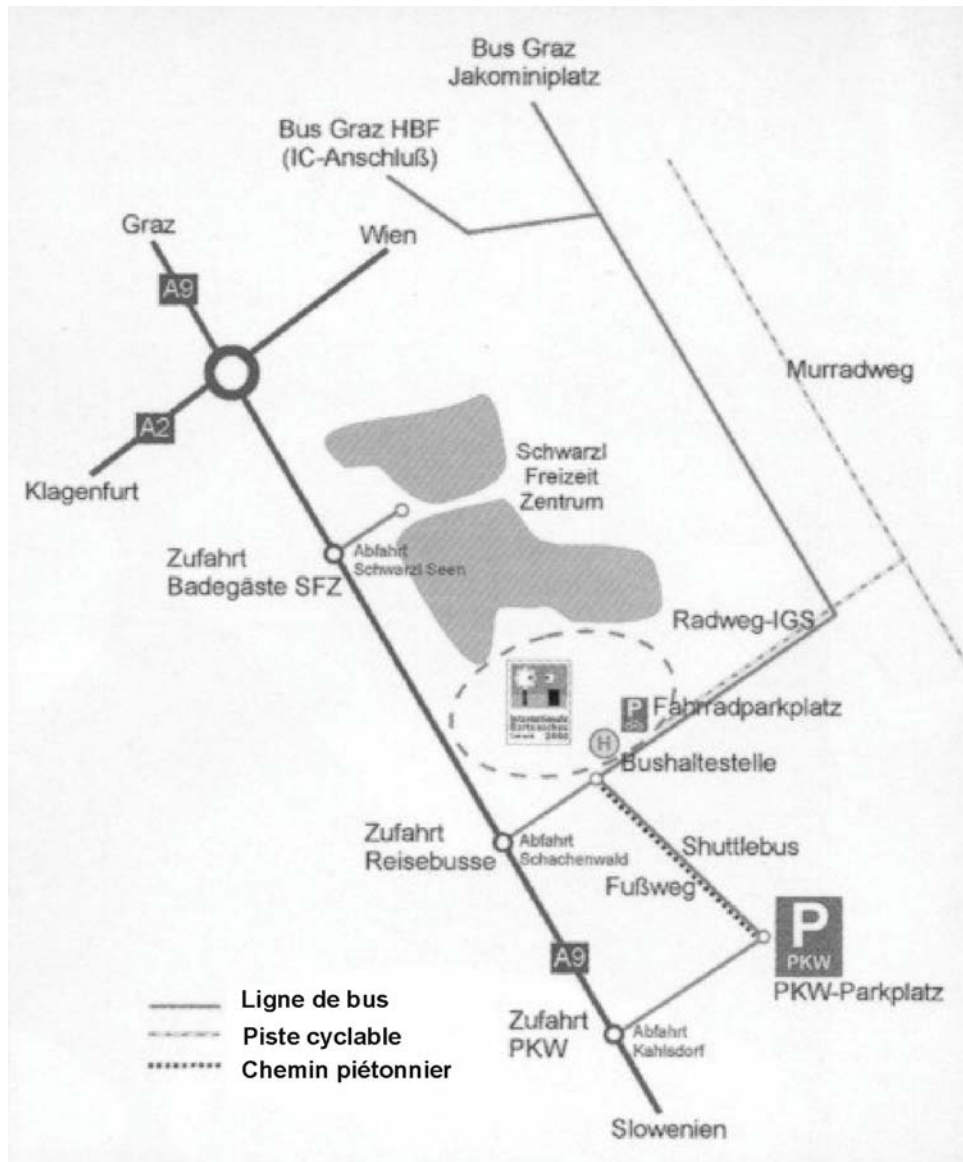
Un objectif concret avait été fixé : au moins 30 pour cent des visiteurs devaient utiliser les transports en commun.

2.4.2. *Mesures mises en œuvre*

a) **Services de transport en commun et gestion globale de la mobilité**

- Mise en place d'un système attractif de **navette de bus** ("Oskar-Express") assurant des liaisons directes avec la gare principale de Graz et son aéroport (toutes les 60 minutes) et avec le centre ville (Jakominiplatz) toutes les 15–30 minutes.
- Amélioration de l'accès à **bicyclette** grâce au raccordement à une piste cyclable interrégionale.
- Régulation des flux de circulation par le biais d'un **système de signalisation**. Un **guidage** efficace de la **circulation automobile** devait diriger la majeure partie des arrivées et des départs directement sur l'autoroute de manière à éviter la traversée des villes par une large partie du trafic visiteurs et à permettre une circulation fluide des navettes de bus.
- **Coopération** avec les **agences de voyage** pour concrétiser le fort potentiel des déplacements en autocar.

Figure 9. Schéma général de transport pour l'accès aux floralies internationales



b) Gestion des parcs de stationnement

Une réglementation explicite du **stationnement sur la voie publique** a été mise en place. Les arrêts de "l'Oskar-Express", les points de ramassage et de dépose des passagers des autocars et les parcs à bicyclettes (d'une capacité de 300 bicyclettes) étaient situés à proximité immédiate de l'entrée principale de l'exposition. Par contre, les aires de stationnement, qui pouvaient accueillir 4 000 voitures particulières, étaient situées à environ un kilomètre et demi du parc d'exposition et les visiteurs devaient prendre une navette pour se rendre à l'entrée de l'exposition. Le stationnement était payant et coûtait 3.63 € par jour.

Indépendamment de l'incitation financière, les visiteurs venant avec les transports en commun bénéficiaient donc d'un traitement privilégié.

c) **Marketing et relations publiques**

Les actions de commercialisation ciblaient deux groupes principaux : les visiteurs résidant à proximité et ceux venant de loin. Elles mettaient l'accent sur les quatre avantages majeurs des déplacements sans voiture : Rapidité (des navettes de bus rapides, des liaisons optimales jusqu'aux trains IC des chemins de fer fédéraux ÖBB), Confort (bus climatisés à plancher surbaissé, arrêt devant l'entrée de l'exposition), Économie (gratuité des trajets en navette, économie du coût de stationnement, ticket d'entrée utilisable comme titre de transport dans la ville de Graz) et Sécurité.

Les mesures concrètes suivantes ont été prises :

- **L'intégration** des informations relatives aux transports dans le **plan marketing global** de l'exposition (annonces, dépliants, page d'accueil du site Web).
- Édition d'un **dépliant spécifique** contenant toutes les informations utiles sur les transports (avec les horaires) et distribué auprès des offices de tourisme, des entreprises de transport, des écoles, des associations, du centre d'appel sur la mobilité (*MobilZentral*), et affichage dans l'ensemble du territoire autrichien.
- Implication du **centre d'appel sur la mobilité** de Graz (*MobilZentral*) pour renseigner individuellement sur les possibilités de transport.
- **Coopération** avec les **agences de tourisme** et information de ces agences. Cette coopération a commencé deux ans avant l'exposition et des accords ont été passés avec 355 agences réparties dans 23 pays.

d) **Incitations financières et avantages :**

- **Forfait global comprenant le transport en train et le billet d'entrée à l'exposition :**
Ce forfait, qui faisait bénéficier les visiteurs se déplaçant en train d'un tarif réduit, pouvait être acheté dans toutes les gares d'Autriche. Il comprenait le billet de train, les trajets en navette et le billet d'entrée à l'exposition.
- **Des navettes de bus gratuites** (Oskar-Express") :
Les trajets effectués avec les bus "Oskar-Express" étaient gratuits.
- **Une carte de transport gratuite** pour utiliser les transports urbains dans la ville de Graz :
Le billet d'entrée à l'exposition donnait droit à voyager gratuitement sur le réseau de transports publics de la ville de Graz. De nombreux visiteurs en ont ainsi profité pour visiter la ville.

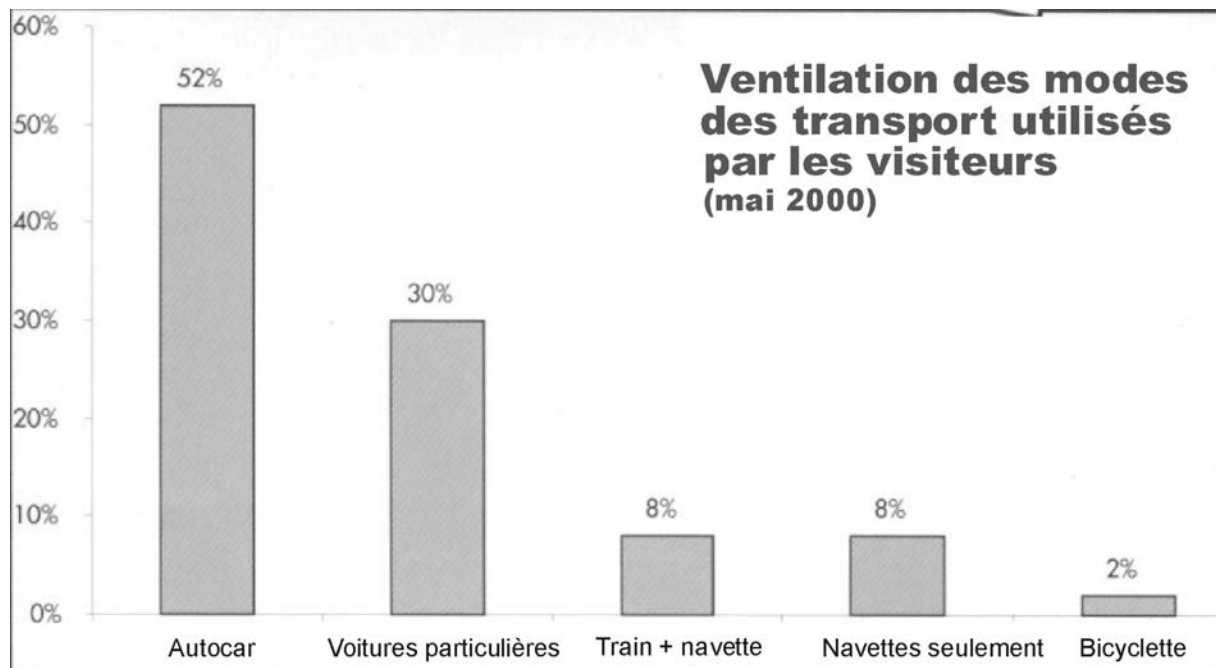
Figure 10. La ligne de bus "Oskar-Express" – des navettes gratuites pour se rendre aux floralies internationales



2.4.3. Résultats (évaluation)

Un nombre étonnamment élevé de visiteurs sont venus en autocar. Il faut y voir un succès de la politique de coopération menée avec les agences de tourisme. Les services de transports en commun ont été appréciés puisque quelque 90 000 visiteurs ont utilisé "l'Oskar-Express". Par ailleurs, seulement 41 pour cent des visiteurs venus avec les transports en commun ont profité de la possibilité d'accéder au réseau urbain de Graz avec le billet d'entrée à l'exposition pour faire une excursion en ville.

Figure 11. Ventilation des modes de transport utilisés par les visiteurs des floralies internationales (mai 2000)



Les enquêtes conduites auprès des visiteurs sur deux journées en mai ont relevé que :

- 52 pour cent des visiteurs sont venus en autocar. Il est apparu que le taux de visiteurs venus en autocar était élevé quelle que soit la région de provenance, y compris ceux venant de Graz et des environs.
- Environ 30 pour cent des visiteurs sont venus en voiture. Ce taux est très faible, surtout si l'on considère que le parc d'exposition est directement relié à l'autoroute. Ces visiteurs venaient essentiellement des communes environnantes (35 pour cent) et de régions d'Autriche plus éloignées (37 pour cent).
- 8 pour cent des visiteurs ont utilisé la formule combinant train et navette de bus.
- 8 autres pour cent ont utilisé les bus faisant la navette entre le parc d'exposition et le centre-ville de Graz.
- 2 pour cent des visiteurs sont venus à l'exposition en bicyclette. Naturellement, il s'agissait en majorité de résidents des communes voisines (12 pour cent) et de Graz (7 pour cent).

En résumé, les transports respectueux de l'environnement, autocars y compris, ont acheminé 70 pour cent des visiteurs !

Les visiteurs se sont déclarés extrêmement satisfaits du système de transport. Les réponses positives aux questions sur l'organisation des transport ("très satisfait" et "plutôt satisfait") ont frôlé les 100 pour cent (!).

3. CONCLUSIONS ET SUIVI EN VUE D'UNE LARGE MISE EN ŒUVRE DES MESURES

3.1. Synthèse et conclusions

Il ressort de ces trois manifestations que le déploiement efficace d'un ensemble de mesures permet d'influencer le choix du mode de transport des visiteurs. Cette conclusion vaut par principe pour tous les types de manifestations sous réserve que le système de transport et les actions marketing soient bien coordonnés et adaptés à chaque événement.

Il est nécessaire d'adapter le système de transport en fonction des caractéristiques propres à chaque manifestation tout en suivant les principes de base décrits ci-après :

- **Choix du lieu de la manifestation**

Le lieu de la manifestation et son insertion dans le réseau de transport existant sont des facteurs qui influent grandement sur le choix du mode de transport par les visiteurs. Dans le cas d'un parc d'exposition, par exemple, il faut choisir un site qui soit directement raccordé à un réseau dense de transports en commun et qui soit facilement accessible par train, par tramway, par bus, à pied et à bicyclette.

- **Services de transports en commun attractifs comme alternative à la voiture particulière**

Une offre de solutions alternatives répondant à l'attente des visiteurs est une condition essentielle pour assurer un écoulement du trafic respectueux de l'environnement. Elle doit générer une valeur ajoutée pour le visiteur et les transports en train et en bus doivent devenir une des composantes de l'événement.

Il faut aussi éviter les surcharges des navettes dans toute la mesure du possible. A cet effet, il faut faire baisser les pointes d'affluence liées aux arrivées et aux départs, par exemple en créant des programmes encadrant l'événement principal.

D'une manière générale, la planification doit prendre en compte l'ensemble de la chaîne de transport depuis le domicile jusqu'au lieu de la manifestation. Des bons de transport en taxi dans la localité de résidence ou bien des *Park+Ride* près des gares de départ peuvent permettre de boucler la chaîne.

Les transports doivent être intégrés dans une formule globale. Idéalement, un forfait tout compris ("*All-Inclusive Ticket*") inclura le voyage, le trajet en navette, un billet d'entrée à tarif réduit et d'autres avantages. Les visiteurs doivent pouvoir réserver ces forfaits dans leur ville de résidence.

Pour que les transports en commun desservant le site fonctionnent bien et soient rentables, il faut que leurs itinéraires soient interdits à la circulation normale. Il est donc recommandé de prévoir des voies de circulation distinctes pour les voitures particulières, d'une part, et les navettes de bus, d'autre part.

- **Coopération avec les agences de voyage**

Les voyages de groupes en autocar sont un moyen très avantageux et écologique d'assister à un grand événement. Il est recommandé de coopérer avec les agences de voyage le plus tôt possible.

- **Gestion et exploitation des aires de stationnement**

Il est recommandé d'éviter la concentration d'un gros trafic en un petit nombre d'endroits en guidant les automobilistes à l'aide d'un système de gestion de la circulation. S'il est nécessaire de placer les arrêts de bus et les parcs à bicyclette à proximité immédiate de l'entrée du site de la manifestation, les aires de stationnement pour les voitures particulières peuvent être aménagées plus loin. Des distances d'environ 1 000 mètres à parcourir à pied ou avec une navette sont acceptables et courantes.

Le stationnement payant est désormais très bien admis par les automobilistes. Il sera d'autant mieux accepté dans le cadre de manifestations exceptionnelles et devrait donc devenir la norme. Il incite également à ne pas prendre sa voiture ou au moins à accroître le taux d'occupation des véhicules. Les revenus tirés des stationnements peuvent aussi contribuer à financer les navettes de bus.

- **Programme d'actions de commercialisation et de relations publiques en faveur de nouveaux services de transport comme alternative à l'automobile**

La commercialisation joue un rôle majeur. Les visiteurs doivent connaître les possibilités de déplacement autres que la voiture avant d'avoir décidé de leur mode de transport. L'intégration de ces informations dans le plan de commercialisation s'est révélée particulièrement efficace, ce qui signifie que ces informations doivent être contenues dans tous les supports publicitaires et doivent être présentées de façon convaincante.

Les transports doivent être intégrés dans un forfait et, dans toute la mesure du possible, conçus comme une composante de l'événement. Des informations utiles peuvent, par exemple, être diffusées dans les bus ou bien des jeux (dotés de prix) ou d'autres divertissements peuvent être organisés dans les transports en commun.

La communication d'informations détaillées aux visiteurs utilisant les transports en commun représente un problème important. Le recours à des centres d'appel et la mise en place de lignes directes (*Hotlines*) ont prouvé leur utilité pour renseigner les visiteurs individuellement.

La coopération avec les entreprises de transport (compagnies de chemin de fer ou sociétés d'autocars), les syndicats de transport, les agences de voyage, les associations et les médias, au niveau interrégional, est donc recommandée tout particulièrement pour renseigner les visiteurs dans d'autres zones de chalandise.

- **Traitement privilégié des visiteurs renonçant à utiliser leur véhicule ("visiteur sans voiture = VIP")**

Les visiteurs qui renoncent à prendre leur voiture doivent bénéficier d'avantages réels. Parmi les mesures possibles, on peut citer des parcours à pied plus courts pour les usagers des trains, des autocars et des bus et pour les cyclistes, des files d'attente réduites ou aucune file d'attente à l'entrée de la manifestation (traitement "VIP") et des avantages financiers. Pour en citer d'autres, la circulation des navettes de bus pourrait être prioritaire et des cadeaux publicitaires pourraient être remis aux visiteurs sans voiture. Il est essentiel que ces avantages soient bien mis en évidence dans la communication sur les moyens de transport disponibles pour se rendre à la manifestation.

- **Incitations financières**

Les incitations financières doivent être régies selon le principe "*push-pull*". Le stationnement payant aura pour corollaire des forfaits avantageux incluant un billet d'entrée à tarif réduit pour les visiteurs sans voiture. Nous recommandons vivement les forfaits tout compris "*All-Inclusive*" comprenant le transport combiné train + bus, le billet d'entrée à tarif réduit et d'autres avantages et services, tels que des bons de consommation de boisson, des bons de restaurant, une carte d'accès aux transports urbains ou l'accès à des événements encadrant la manifestation principale. Ces forfaits "tout compris" devraient devenir la norme pour tout événement exceptionnel.

- **Réduction des pointes d'affluence au début et à la fin de la manifestation**

Il faut réduire les pointes d'affluence dans toute la mesure du possible de manière à éviter les bouchons et les files d'attente. La création de programmes encadrant l'événement principal peut y contribuer. Elle peut aussi permettre de diminuer fortement le coût des services de navette en bus.

- **Coordination et suivi de la gestion du trafic**

La mise en œuvre des mesures réglementant le trafic requiert une gestion professionnelle de cette mobilité qui doit être confiée à un responsable de la coordination. En particulier, les réglementations arrêtées doivent être appliquées de façon efficace et leur respect doit être contrôlé. Il convient donc d'impliquer les acteurs concernés dès le stade de la planification. Le personnel chargé d'appliquer ces règles doit recevoir des instructions claires quant aux priorités d'écoulement des flux de trafic (par exemple, les bus passent avant les voitures particulières).

L'octroi de dérogations pose souvent problème. Il faut donc absolument éviter d'octroyer des autorisations spéciales d'accès ou de stationnement à des groupes de personnes trop nombreux.

- **Actions de communication et de motivation avec les agences de voyage et les entreprises de transport**

La problématique des transports laisse souvent perplexes, non seulement les agences de voyage, mais aussi les entreprises de transport. Il est nécessaire de les informer et de les motiver, notamment par le biais de la coopération. Il faut absolument encourager les initiatives des entreprises de transport et des agences de voyage, pour qu'elles proposent à leur propre risque des offres globales et des services de transport attractifs.

Il faut également privilégier l'information et la formation régulière des acteurs concernés (agences de voyage, entreprises de transport, organisateurs d'événements, etc.).

- **Implication de tous les acteurs dans le processus de planification**

L'élaboration d'un système de transport doit impérativement s'inscrire dans un processus de planification centré sur la pratique en y associant et en y faisant participer très tôt tous les acteurs. Outre les organisateurs de la manifestation et les planificateurs chargés des transports, il s'agit d'impliquer dès le début du projet les responsables de la commercialisation et des relations publiques, les communes, les autorités réglementaires, les entreprises de transport et les médias.

- **Financement de la gestion des déplacements**

Le coût des navettes de bus est élevé et nombreux sont les organisateurs qui hésitent à engager ces dépenses. Cependant, il existe des solutions de cofinancement croisé. Les revenus tirés de l'exploitation des aires de stationnement en constituent une, les différentes tarifications du billet d'entrée à la manifestation en constituent une autre.

- **Conditions-cadres juridiques**

Actuellement, la problématique de la mobilité des visiteurs n'est pas vraiment inscrite dans le cadre réglementaire des manifestations et ne fait pas davantage partie des préoccupations des autorités de tutelle. Or des dispositions légales précises seraient utiles, notamment pour imposer l'élaboration et la mise en œuvre de solutions écologiques de la mobilité dans le processus d'autorisation des manifestations par les autorités.

3.2. Encouragement à une large mise en œuvre

En raison de l'important succès rencontré par les projets pilotes, le Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau encourage une gestion la plus écologique possible de l'écoulement du trafic lié aux manifestations exceptionnelles par le biais d'initiatives visant trois volets :

- Mise en place d'importantes possibilités d'aides financières :

Conformément à la modification de la loi sur le financement de la protection de l'environnement, les organisateurs de manifestations exceptionnelles peuvent, à partir de 2002, obtenir des soutiens financiers au titre des actions opérationnelles écologiques, s'ils mettent en œuvre un système de transport qui permette de réduire les nuisances environnementales et, en particulier, les émissions de CO₂. Une campagne de motivation et d'information va être lancée avec le concours de la Chambre de Commerce d'Autriche. Elle a pour objectif d'inciter le plus grand nombre possible d'organisateur de manifestations exceptionnelles à mettre en œuvre un système de transport respectueux de l'environnement en bénéficiant de ces nouvelles possibilités d'aide financière.

- Transmission de l'information et du savoir-faire :

Des fiches techniques synthétiques recensant les principaux résultats obtenus ont été établies pour chaque projet-pilote et transmises à tous les organisateurs de manifestations exceptionnelles et aux autorités de tutelle concernées. Les conclusions des projets-pilotes, accompagnées d'une liste de contrôle "check list" présentée sous forme de fiche analytique synthétique et d'une notice indiquant la procédure pour solliciter une aide, seront éditées et mises à la disposition des organisateurs.

- Instauration de réseaux de bonnes pratiques :

Le Ministère des Transports et l'association des communes autrichiennes s'emploient à développer un réseau d'information (réseau autrichien de la gestion de la mobilité) qui mettra notamment l'accent sur la mobilité liée aux loisirs et aux manifestations exceptionnelles et qui mettra en particulier les exemples de bonnes pratiques à la disposition d'un large cercle d'utilisateurs.

De par la structure fédérale de l'Autriche, la délivrance des autorisations administratives d'organisation de manifestations exceptionnelles est généralement du ressort de chaque État fédéré, des cantons et des communes. Le Ministère fédéral ne peut que formuler des recommandations pour inciter les autorités compétentes à imposer aux organisateurs, dans le cadre de la procédure d'autorisation, de concevoir et de mettre en œuvre des systèmes de transport respectueux de l'environnement.

La promotion de la gestion écologique de la mobilité liée aux loisirs et, en l'occurrence, aux manifestations exceptionnelles, conjuguée à l'octroi d'aides substantielles à la gestion de la mobilité par les acteurs concernés, constitue une composante importante de la stratégie en faveur de la mobilité durable, qui est actuellement développée par le Ministère de l'Environnement.

BIBLIOGRAPHIE

Les documents et les rapports cités ci-après peuvent être obtenus dans leur version allemande à l'adresse suivante : Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau) Abteilung V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm, Stubenbastei 5 A-1010 Wien
Fax: 0043-1-51522-7208)

Planungshandbuch "Großveranstaltungen - umweltgerecht und ohne Stau, Koch H.
Publication du Ministère de la Jeunesse et de la Famille (désormais Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau), Vienne 1997

Fact Sheets Pilotprojekt Wieselburger Messe 1998 und 1999, Herry M. ; Schuster M.
Publication du Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau

Fact Sheet Pilotprojekt Nordische Ski Weltmeisterschaft Ramsau 1999, Kaspar R.
Publication du Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau

Fact Sheet Pilotprojekt Internationale Gartenschau Graz IGS 2000, Kaspar R. ; Fallast K., Büro BIM.
Publication du Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau

RESPONSABLES POUR LES PROJETS PILOTES

Responsables pour l'ensemble des projets

Dipl.-Ing. Robert Thaler

Directeur, Abteilung V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm

Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau
et

Dipl.-Ing. Annemarie Schwarz

Abteilung V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm

Ministère fédéral de l'Agriculture et des Forêts, de l'Environnement et de l'Eau

Stubenbastei 5, A-1010 Wien

Tel. : 0043-1-151522 1209 Fax : 0043-1-51522 7208 e-mail robert.thaler@bmu.gv.at

Coordinateur des projets

Dipl.-Ing. Helmut Koch,

Trafico Verkehrsplanung Gmunden

Tel. : 0043 1 7612 70911 Fax : 0043 7612 709114 e-mail: helmut.koch@trafico.at

Responsables de la mise en oeuvre du projet de la Foire de Wieselburg

Büro Dr. Max Herry

Dipl.-Ing. Markus Schuster, Wien

Tel. : 0043-1-5041258 Fax : 0043-1-5043536 e-mail: office@herry.at

Responsable de la mise en oeuvre du projet Championnat de ski nordique à Ramsau

Dr. Robert Kaspar

Graz

0043-664-3585099

Responsable de la mise en oeuvre du projet Florales Internationales de Graz

Dr. Kurt Fallast

Graz

Tel 0043-316-393308 Fax 0043-316-393308-4 e-mail: fallast@isv.tu-graz.ac.at

Büro BIM, Graz

Tel. : 0043-316-844888 Fax : 0043-316-844888-44 e-mail: office@bim.at

Luc E. de VOGELAERE
Project Manager Mobilité
Ministère des Communications et de l'Infrastructure
Bruxelles
Belgique

LA MOBILITÉ FACE A L'EURO 2000

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	137
2. APPROCHE DE L'ÉVÉNEMENT	138
3. LES FLUX DE SUPPORTERS	141
4. ÉLÉMENTS PRIS EN CONSIDÉRATION POUR ÉLABORER LE PLAN.....	143
4.1. Géographie	143
4.2. Transport.....	144
4.3. Urbain.....	144
4.4. Social	145
4.5. Moment	145
5. MOBILITÉ ROUTIÈRE.....	146
5.1. Les itinéraires de contournement (ou de transit)	146
5.2. Les itinéraires de convergence	146
5.3. Les itinéraires d'approche	147
5.4. Les itinéraires de délestage.....	147
5.5. Les itinéraires de déviation.....	147
5.6. Les itinéraires de service	148
6. TRANSPORTS EN COMMUN	152
7. MOBILITÉ AÉRIENNE	155
8. MOBILITÉ MARITIME	158
9. RELATIONS PUBLIQUES	158
10. CONCLUSIONS.....	160
BIBLIOGRAPHIE.....	162
ANNEXES.....	163

Bruxelles, novembre 2001

1. INTRODUCTION

Du 10 juin au 2 juillet 2000, la Belgique et les Pays-Bas ont été les pays hôtes pour le troisième événement au monde après les Jeux Olympiques et le Mondial, surtout en tant que générateur de déplacements concentrés sur une période limitée dans le temps.

Ce championnat d'Europe de football réunissait 16 équipes nationales de pays européens dont la plupart des pays limitrophes comme on peut le constater sur la carte reproduite en Annexe 1.

Vu la situation centrale de la Belgique, plaque tournante socio-économique de l'Europe, sa richesse en matière de réseaux de transports tous secteurs confondus, et vu la proximité de la majorité des pays participants grâce aux réseaux en place, il s'avérait logique que notre pays soit appelé à jouer un rôle primordial dans la mobilité des supporters au cours d'un tel événement.

Le voisinage du pays co-organisateur, générateur de flux de supporters pour les matchs joués sur son territoire, a engendré, non seulement une mobilité de transit sur notre territoire, mais aussi des transhumances liées aux déplacements des équipes entre les villes-hôtes, suite au déroulement des rencontres au sein des quatre groupes préliminaires.

Durant l'événement et jusqu'à la finale, quinze matchs ont été disputés sur le territoire belge dans les quatre villes-hôtes : Bruges, Bruxelles, Charleroi et Liège.

Devant l'afflux de supporters (de l'ordre de plus de 1 200 000) le Gouvernement belge de l'époque, a chargé le Ministre de l'Intérieur, en tant que chef de file, de diriger les préparatifs.

Cette tâche englobait également la mobilité, dévolue à l'ex-Gendarmerie, l'actuelle Police fédérale.

Très vite, il est apparu que la mobilité en tant que telle autour de cet événement était, de par ses multiples facettes, très complexe à gérer, surtout quand il s'agissait de faire appel à l'intégration des divers secteurs et à leur complémentarité.

C'est ainsi que l'on s'adressât un an avant l'événement, au Ministère des Communications et de l'Infrastructure pour lui attribuer l'élaboration d'un Plan National de Mobilité, afin d'intégrer ce flux supplémentaire, limité dans l'espace et dans le temps, mais venant s'ajouter aux flux journaliers existants, générateurs de congestions autour de nos grands centres urbains.

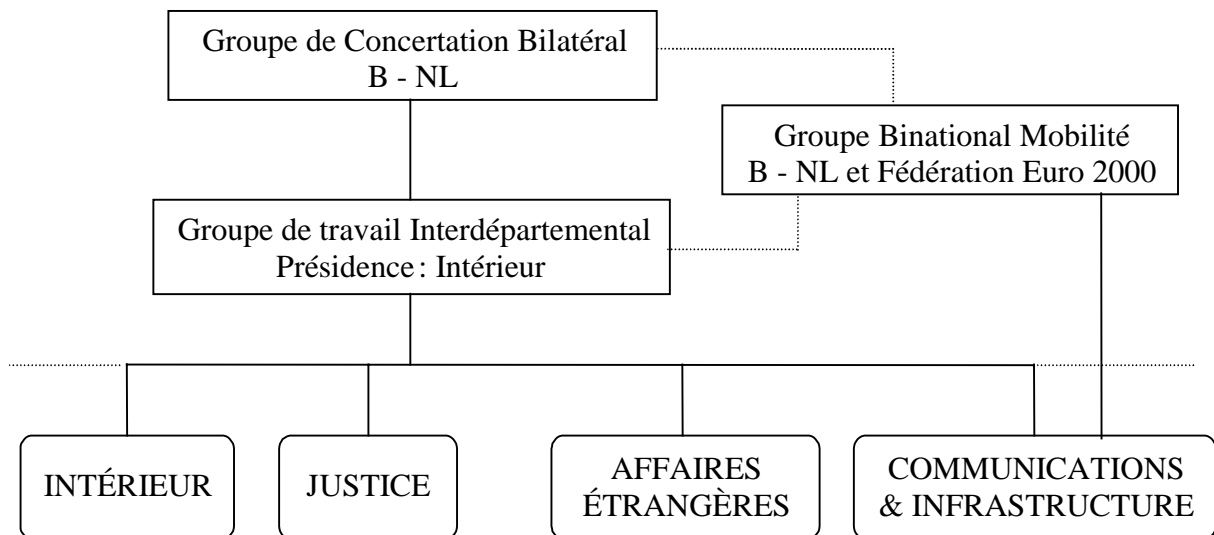
2. APPROCHE DE L'ÉVÉNEMENT

Étant donné la particularité de notre pays, à savoir l'existence d'un Gouvernement fédéral et de gouvernements régionaux entraînant l'intervention de plusieurs Ministres ayant les transports dans leurs compétences, il s'agissait pour le *Project Manager* Fédéral d'avoir des coordinateurs régionaux responsables.

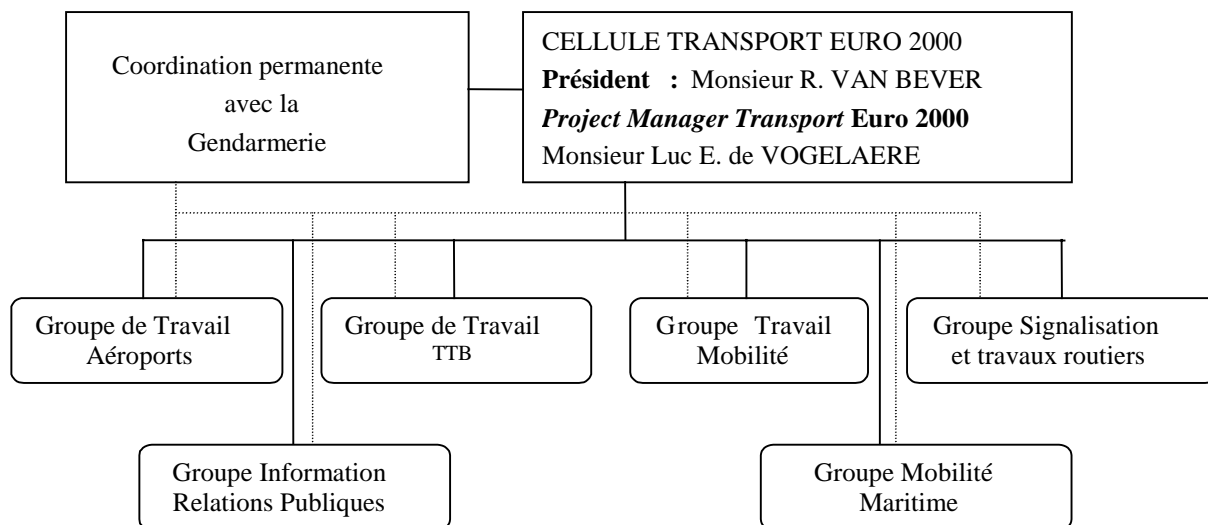
A la demande du Gouvernement Fédéral, trois correspondants furent désignés pour représenter leur région (Flandre, Wallonie et Région de Bruxelles Capitale).

La logistique pour préparer la Belgique à l'événement se composait donc d'une organisation au niveau national s'intégrant dans une coopération binationale avec les Pays-Bas.

Au niveau binational et national l'organigramme se présentait comme suit :



La structure suivante a été mise en place au sein de notre département :



De plus, étant donné que l'aspect "sécurité" jouait un rôle très important dans la mobilité, un représentant de la Gendarmerie participait à toutes les réunions et assistait le *Project Manager Transport Euro 2000* dans toutes ses activités et ses tâches.

Quant aux correspondants régionaux "Mobilité", ils participaient à toutes les réunions des groupes de travail ainsi qu'en cas de nécessité, à un groupe de *brainstorming* qui ne réunissait que les correspondants en cas de discordance d'approche. Fort heureusement, ceci ne fut jamais le cas.

Vu que deux pays et une Fondation étaient concernés, nous avons prévu :

- une coordination régulière avec nos homologues néerlandais des transports ;
- une concertation avec les responsables transports de la Fondation Euro 2000.

Au départ de cette logistique organisationnelle, il convenait au stade suivant, d'intégrer dès le début, le plan dans tout le dispositif prévu à l'occasion de l'événement, en tenant compte dans son élaboration, des aspects suivants :

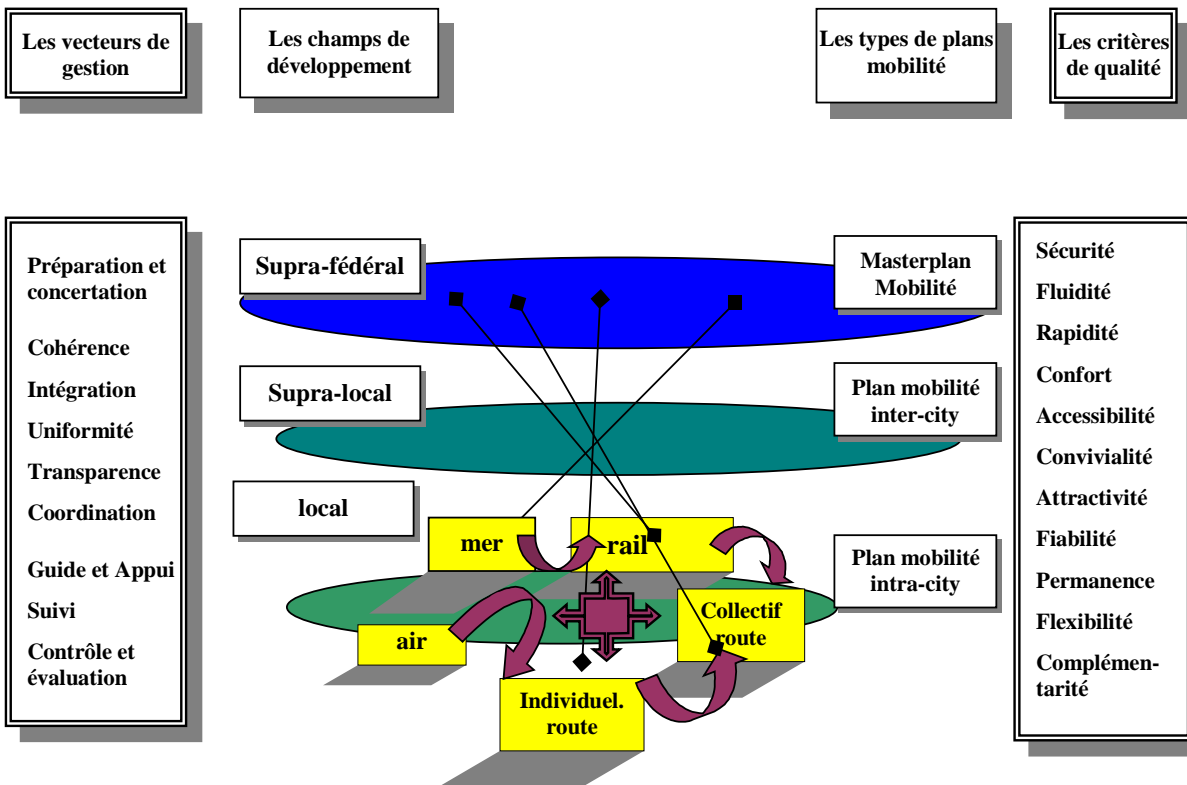
- ☞ pour tout déplacement, l'aspect sécurité demeurait primordial. Il s'agissait d'éviter toute rencontre fortuite entre supporters de camps adverses. A cet effet, nous avons décidé, là où c'était possible, de séparer et de canaliser les flux de supporters à la source, c'est-à-dire dans les gares, les terminaux, vers les parkings pour ainsi répondre au système de séparation prévu, dans les stades, à la demande des services de sécurité ;
- ☞ pour l'accueil dans les gares, stations, ports et aéroports, nous avons prévu en dehors de cette séparation, un plan de transport direct vers les lieux de rassemblement et de *dispatching* des supporters, pour autant que la prise en charge du déplacement des supporters entre le point d'arrivée sur le territoire belge et le stade ainsi que pour le retour, ne soit pas assuré par l'organisateur - tour-opérateur - (par exemple pour les arrivées et départs de vols charters Euro 2000 dans les aéroports belges désignés). Cet aspect de la mobilité était largement couvert par les plans de mobilité élaborés par les quatre villes-hôtes ;

- ☞ pour les supporters venant en voiture ou en autocar, on estimait que la signalétique en place jusque près des villes-hôtes semblait pouvoir remplir son rôle jusqu'à la périphérie de ces villes. A l'approche de la zone d'influence citadine, le supporter était guidé par une signalétique spécifique et provisoire installée aux abords des voies publiques menant aux stades ;
- ☞ pour l'information, il était prévu, en dehors d'une utilisation du canal "correspondance Euro 2000 - acheteurs de billets de stade", de recourir à des supports informatifs, sous forme de dépliants par ville-hôte, prônant des itinéraires "supporter futé" ; il y avait également une utilisation du logo officiel comme support de ralliement à tous les endroits où des concentrations de supporters étaient attendues. Conjointement, nous nous efforcerions de fournir, via les mass média et le radioguidage, toute information utile pour favoriser la mobilité, notamment routière. A l'attention de la population belge et des milieux socio-économiques, une campagne nationale d'information avait été menée par la Ministre de la Mobilité et ses Collègues régionaux ainsi que sur le plan local, par les autorités des villes-hôtes notamment pour les citadins et les riverains des stades ;
- ☞ pour ceux qui utilisaient les transports en commun et qui effectuaient des déplacements en train, il avait été prévu de promouvoir nos réseaux de transports en commun au travers d'un système attractif de billetterie inspiré par la formule TrainTramBus.

Concernant ce plan, nous avons respecté une règle fondamentale : **prise en charge du supporter dès son arrivée jusqu'à son départ**, là où c'était possible.

Avant d'explicitier quelques aspects du Plan National de Mobilité, il est utile de présenter sous forme d'organigramme la procédure de travail que nous avons suivie lors de l'élaboration du plan.

Cette procédure incluait, selon nous, tous les points qui devaient entrer en ligne de compte pour la mise en place d'un plan de mobilité et ce, pas exclusivement à l'occasion de ce grand événement.



Source : Police fédérale

3. LES FLUX DE SUPPORTERS

Sachant que sur les 31 matchs joués au cours de l'Euro 2000, quinze ont eu lieu en Belgique. Connaissant la capacité des stades et sachant que toutes les places disponibles ont été occupées vu le succès de la prévente, nous nous attendons, pour notre pays à :

☞ Premier tour du 10 juin au 21 juin 2000

Bruxelles	50 000 personnes x 3 =	150 000 personnes.
Bruges	30 000 personnes x 3 =	90 000 personnes.
Charleroi	30 000 personnes x 3 =	90 000 personnes.
Liège	30 000 personnes x 3 =	90 000 personnes.

☞ Quarts de finale les 24 et 25 juin 2000

Bruxelles	50 000 personnes.
Bruges	30 000 personnes.

☞ Demi-finale le 28 juin 2000

Bruxelles	50 000 personnes.
-----------	-------------------

Ceci représente donc un total de **550 000 personnes**.

Ce chiffre étant établi sur le nombre de places disponibles, il convient de signaler que les VIP's, les accrédités, les invités des sponsors et des *suppliers*, et la direction de la Fondation Euro 2000 ont été également inclus.

Ces dernières personnes constituaient une entité susceptible de participer à tous les matchs et par conséquent de séjourner pendant tout l'événement en Belgique et aux Pays-Bas. De ce fait, ils ont engendré surtout des déplacements entre les villes-hôtes. A l'approche des stades, ils ont dû s'intégrer dans les flux de supporters et respecter les canalisations prévues pour ceux-ci.

Vu la position centrale de notre pays, il était souhaitable de procéder à la même opération pour quantifier le nombre de supporters lié aux 16 matchs devant se dérouler aux Pays-Bas (quatre villes-hôtes).

Ceci représentait un total de **680 000 personnes**.

De cette approche, il apparaît que l'événement Euro 2000 représentait, pour les deux pays organisateurs, la présence étalée dans le temps de 1 230 000 personnes générant des flux :

- se limitant à notre territoire ;
- de transit vers les Pays-Bas ;
- d'aller-retour entre les deux pays organisateurs, puisque la majorité des équipes des pays qualifiés devaient se déplacer entre les deux pays.

A partir de ces données, une étude des divers types de supporters fut élaborée afin de dégager leurs habitudes en matière de séjour et de déplacement à l'occasion d'un tel événement. Dès le début, il s'agissait de se limiter au football, car un supporter pour les Jeux Olympiques se fonde sur d'autres critères pour participer à l'événement. La seule étude de supporters à notre disposition, à ce moment-là, était celle de l'Université de Liège. Malheureusement, elle ne portait que sur les supporters "extrêmes".

Dès lors, me basant sur ma connaissance des pays européens, le suivi de tous les matchs de qualification pendant plus de six mois et les renseignements glanés dans la presse autour de ces matchs, une étude plus ciblée des supporters des pays participants permettait de dégager les constatations suivantes pour l'Euro 2000 :

- Utilisation des modes de transport par les supporters Euro 2000 :

Avion	7 %
Train	23.5 %
Autocar	40 %
Voiture	29.5 %

- Types de séjour :

50 %	un jour (le jour du match) donc maximum 24 heures.
20 %	un à deux jours
15 %	une semaine
10 %	deux semaines
5 %	plus longtemps.

Quant aux séjours, les données ont encore été adaptées du fait que les groupes qui gravitaient autour de l'Euro 2000 devaient rester toute la durée de l'événement. De plus, la transhumance des équipes entre la Belgique et les Pays-Bas et le fait que certains supporters suivaient leur équipe, influençaient grandement les séjours et les limitaient surtout dans le temps.

Ceci nous amenait à penser que pour les supporters et une partie du grand public, leurs séjours s'étaleraient d'un jour à une semaine maximum, soit environ 60 pour cent des personnes concernées par l'événement.

Pour les 40 pour cent restants, essentiellement des clients gravitant autour de l'Euro 2000, ils séjourneraient 2 semaines, voire plus.

Cette dernière affirmation s'est vérifiée. Il en va de même de la répartition entre les moyens de transport.

Il ne s'agit pas d'une règle générale valable pour tous les pays. En effet, la situation géographique du pays organisateur et la proximité des pays participants y jouent un grand rôle.

Concernant les déplacements, il convient de signaler que le transit de et vers les Pays-Bas s'est ventilé comme suit :

27 % train ; 40 % autocar ; 33 % voiture.

Le fait de se limiter à trois modes de transport s'explique par la proximité des deux pays et l'existence de réseaux ferroviaires et routiers très développés, complémentaires et bien interconnectés.

4. ÉLÉMENTS PRIS EN CONSIDÉRATION POUR ÉLABORER LE PLAN

Pour élaborer le Plan National de Mobilité, nous avons d'abord pris en considération les éléments suivants :

4.1. Géographie

De par sa situation géographique centrale, la Belgique est un pays de transit par excellence. De plus, vu sa superficie exiguë, on est confronté à une forte concentration de population qui est encore accentuée par un nombre important de villes, séparées les unes des autres, par des distances très courtes.

Par ailleurs, si nous regardions du côté de nos voisins directs, nous constatons qu'il s'agissait de pays qui s'étaient tous qualifiés pour l'Euro 2000 : le Royaume-Uni à l'Ouest, l'Allemagne à l'Est, la France au Sud et les Pays-Bas au Nord.

Nous étions donc situés, vraiment au cœur de l'événement. Ceci nous amène à constater, que les flux générés par l'événement provenaient des quatre points cardinaux et devaient s'intégrer, si possible harmonieusement, dans ceux que nous connaissions déjà tous les jours.

4.2. Transport

Notre pays est connu pour la densité de ses réseaux de transports, et ce, tous modes confondus. Ceci constituait sans nul doute un atout majeur pour l'élaboration du plan de mobilité.

Si nous prenions les quatre villes-hôtes, nous constatons qu'elles étaient desservies par autoroute à partir de la plupart des points d'entrée supposés des supporters. Elles sont d'autre part reliées entre elles par autoroute. De plus, les stades étaient facilement accessibles à partir du réseau autoroutier. En général, on pouvait éviter la ville pour se rendre aux stades.

Pour ce qui est du rail, les quatre villes concernées étaient dotées de gares importantes, bien desservies nationalement et internationalement.

Il en allait de même du point de vue aérien, puisque chaque ville-hôte était desservie par un aéroport qualifié d'international pouvant accueillir des vols intercontinentaux. Seul Bruges était dans ce cas-ci moins bien desservie puisque l'aéroport d'Ostende servait de point d'entrée et de sortie pour les matchs Euro 2000 qui s'y déroulaient. Toutefois, la distance entre ces villes est d'une vingtaine de kilomètres par autoroute et permettait d'éviter la ville d'Ostende.

Une navette a été mise en place entre l'aéroport et le stade en fonction du trafic aérien attendu.

Ces densités, routière et ferroviaire, permettaient aussi de développer des alternatives du genre "bison futé" pour le routier et de séparation des supporters en utilisant plusieurs gares dans une même ville-hôte.

Ici aussi, Bruges fut une exception puisqu'elle n'était desservie que par une gare. Quant à l'aspect maritime consécutif à la qualification de l'Angleterre, ce fut surtout le port d'Ostende et, en moindre importance, celui de Zeebrugge qui furent mis à contribution. De plus, l'Angleterre jouant deux matchs à Charleroi, des dispositions ont été prises pour faciliter l'interconnexion maritime-ferroviaire dans un souci de mobilité optimale, bénéficiant d'ailleurs de la centralisation des arrivées et départs dans un seul lieu : la gare ferroviaire-maritime d'Ostende. Pour Zeebrugge, le trafic surtout routier (voiture) bénéficiait de la connexion avec le réseau autoroutier.

Un autre atout attaché à chacune des villes-hôtes fut le fait qu'elles disposaient d'un réseau urbain bien interconnecté avec les gares ferroviaires.

C'est ce réseau urbain qui jouait un rôle primordial dès que les supporters arrivaient dans les zones d'influence des villes-hôtes, par le biais d'une augmentation des fréquences et de l'organisation des navettes.

4.3. Urbain

A côté de la densité des réseaux de transport, notre pays se caractérisait aussi par une densité urbaine et par conséquent par une proximité des grands centres urbains. C'est ainsi que les quatre villes-hôtes étaient très proches les unes des autres. En 1 heure 30 de trajet autour de Bruxelles, nous rejoignons facilement les trois autres villes-hôtes. Cette proximité existait aussi par rapport à deux autres villes-hôtes aux Pays-Bas à savoir Rotterdam et Eindhoven.

Suite à ces diverses densités, les déplacements furent plus massifs et plus courts dans le temps. Les supporters qui avaient opté pour un séjour plus au moins long se déplacèrent donc, non seulement entre les villes-hôtes, mais aussi vers des points d'attraction surtout lorsque la météo fut favorable (par exemple la côte).

4.4. Social

Nous avons pris en considération cet élément étant donné la densité de notre population et ses habitudes de déplacement. Le Belge se déplace, en général, beaucoup. Il est très mobile. En semaine, existent les déplacements domicile-travail, domicile-école et pendant le week-end, selon la météo, les déplacements d'un jour vers la côte ou les Ardennes.

Ces flux, en semaine, déjà générateurs de files et de goulets d'étranglement de et vers les grands centres n'ont pu être évités. C'est pourquoi, nous partîmes du principe de favoriser les déplacements collectifs de supporters en présentant une formule attractive de billetterie pour la période de l'Euro 2000. Elle amènerait une partie des supporters, se déplaçant en voiture, à utiliser les transports en commun lorsque leur séjour serait plus ou moins long. Ceux ne venant que pour le jour du match, étant difficiles à convaincre.

4.5. Moment

L'Euro 2000 ayant eu lieu du 10 juin au 2 juillet 2000, cette période correspondait au début des vacances annuelles d'été, aux examens scolaires et au tourisme. C'est surtout ce dernier aspect qui a posé problème, puisqu'un certain nombre de grands événements culturels étaient également prévus à cette époque notamment à Bruxelles.

En se fondant sur les hypothèses de travail ci-avant, nous avons pu, pour l'élaboration du Plan National de Mobilité, dégager les quatre principes suivants :

- ☞ l'organisation des transports,
- ☞ la gestion des flux,
- ☞ la sécurité des mouvements de personnes,
- ☞ les communications externes.

Ces quatre principes furent à la base de toute initiative, mesure et décision prises dans l'élaboration des différentes composantes du plan national.

Ayant ainsi présenté toutes ces composantes, nous pûmes expliciter un certain nombre de dispositifs et de mesures prévues pour favoriser la mobilité des supporters pendant l'événement et ce, par secteur.

5. MOBILITÉ ROUTIÈRE

Étant donné que chaque ville-hôte avait établi son plan de mobilité, nous sommes partis du principe que la mobilité routière nationale devait couvrir tous les déplacements des supporters dès qu'ils arrivaient sur le territoire belge, c'est-à-dire au moment où ils passaient la frontière et rentraient sur notre territoire à savoir :

- ☞ aux frontières avec les pays limitrophes ;
- ☞ dans les aéroports ;
- ☞ dans les ports ;
- ☞ dans les gares importantes belges accueillant des trains en provenance de l'étranger.

Notre tâche consistait donc à les amener jusqu'au périmètre d'orientation autour de la ville-hôte d'où ils étaient repris en charge selon le plan de mobilité de la ville pour les guider à travers les périmètres de dissuasion, de contrôle et d'organisation vers leurs places réservées dans le stade et sises dans la partie réservée correspondant à la couleur de leurs billets. Afin d'éviter toute méprise de la part des intéressés chargés de mettre en oeuvre et d'appliquer les directives en matière de mobilité routière, nous avons défini les différents itinéraires en y ajoutant l'objectif poursuivi en matière de mobilité.

5.1. Les itinéraires de contournement (ou de transit)

- **Description**

Il s'agissait de parcours déterminés et recommandés aux usagers en transit afin de contourner la zone de l'événement (*par exemple : itinéraire de contournement intra-city et inter-city*).

- **Objectif**

- Éviter l'encombrement sur les axes menant à l'événement.
- Permettre aux usagers en transit d'emprunter des itinéraires fluides.

5.2. Les itinéraires de convergence

- **Description**

Il s'agissait de parcours déterminés ,afin de se rapprocher de la zone de l'événement et ce, en fonction des principales directions cardinales.

- **Objectif**

- Proposer des cheminements d'approche différenciés vers le périmètre d'orientation et ce, en tenant compte de la provenance générale du groupe cible.
- Éviter la saturation de quelques axes menant à la zone de l'événement.

5.3. Les itinéraires d'approche

- **Description**

Il s'agissait de parcours menant directement à l'endroit de l'événement ainsi qu'à ses sites d'accueil routiers (*par exemple : vers les parkings de proximité - de dissuasion - d'embarquement/débarquement intermodal...*).

- **Objectif**

- Proposer des parcours différenciés entre le périmètre d'orientation et les sites d'accueil de l'événement.
- Tenir compte du principe de la scission éventuelle de groupe *cible* (*par exemple : supporter A – B – spectateurs – participants...*).

5.4. Les itinéraires de délestage

- **Description**

Il s'agissait d'itinéraires complémentaires déterminés aux alentours des axes de convergence et d'approche.

- **Objectif**

- Permettre de décongestionner la circulation sur les axes de convergence et d'approche.
- Recommander leur utilisation en cas de besoin.

5.5. Les itinéraires de déviation

- **Description**

Il s'agissait d'un itinéraire complémentaire utilisé en cas de fermeture obligatoire d'un axe (*par exemple : de convergence - d'approche...*). *Remarque : suivant les possibilités locales, les itinéraires de délestage étaient utilisés comme axes de déviation.*

- **Objectif**

A partir d'un certain endroit (*par exemple : carrefour - échangeurs...*), dérouter un flux de circulation d'un axe de communication obstrué vers un autre axe libre.

5.6. Les itinéraires de service

- **Description**

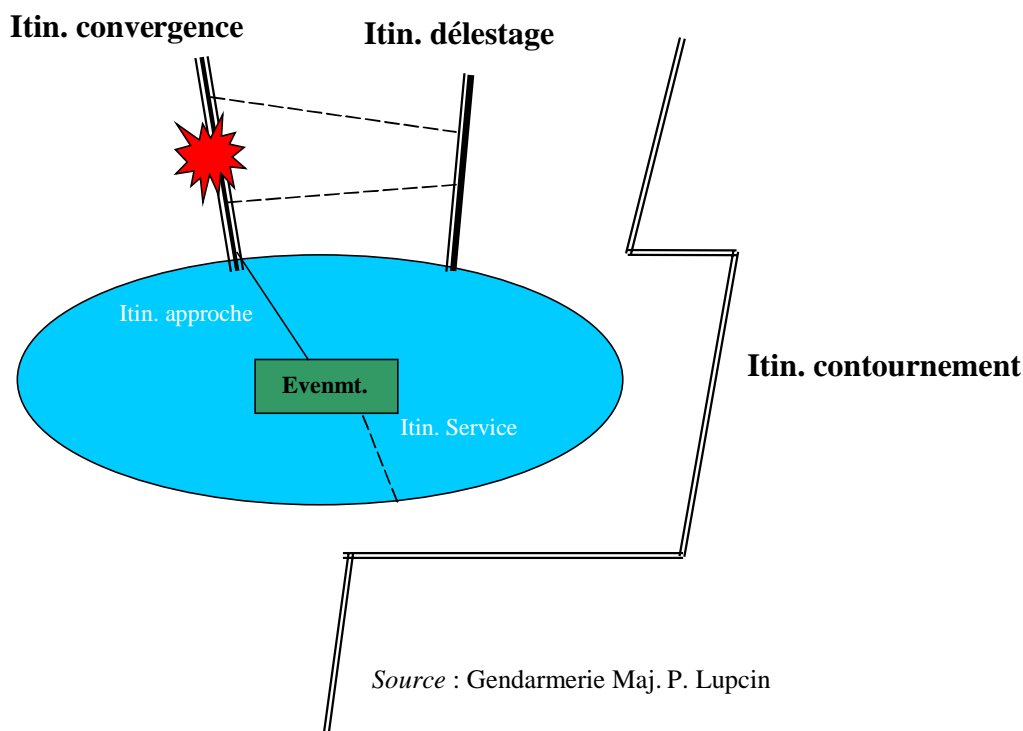
Il s'agissait d'itinéraires à l'usage exclusif ou préférentiel de certains services tels que :

- les services de secours et d'assistance ;
- les forces de l'ordre ;
- les services de l'organisation (par exemple : administration - logistique - partenaires...) ;
- certaines autres personnes : vip par exemple ;
- les riverains ;
- les services de navette.

- **Objectif**

Faciliter les déplacements des divers composants de ce groupe.

Afin de visualiser ces itinéraires, le schéma suivant avait été conçu :



En matière de signalétique, nous partîmes du principe que la signalisation sur notre réseau autoroutier et routier ne nécessitait aucune adaptation particulière, vu que la signalisation des villes-hôtes était claire, nette et perceptible pour tout utilisateur de ces réseaux.

De plus, toute personne qui se rendait en Belgique pour l'événement avait au préalable, à l'aide de cartes routières, élaboré un plan de voyage pour se rendre à la ville-hôte de son choix. Pour nous, c'était à l'approche de cette ville-hôte que les difficultés commençaient, vu la mise en place des divers paramètres d'approche prévus dans les plans de mobilité des villes-hôtes. A ce moment-là, nous devons prendre en charge le supporter "individuel" ou en autocar pour le mener à bon port.

A cet effet, nous avons donc décidé de créer une signalétique temporaire spécifique à l'événement Euro 2000 qui était identique pour les approches des quatre villes-hôtes et à l'intérieur des divers périmètres prévus dans leur plan de mobilité.

A. Principes généraux

Les conducteurs suivaient sur le réseau principal l'indication en place (destination par nom de ville - signalisation classique en blanc sur fond bleu ou en blanc sur fond vert).

Aux abords des villes en cause et en fonction de la spécificité du réseau (routier et/ou autoroutier) ils étaient pris en charge par la signalétique spécifique "Euro 2000".

Dans un premier temps et de manière générale, il s'agissait de l'indication d'une direction commune à tous les conducteurs.

Ce n'était qu'à l'approche du stade que l'on opérait une distinction entre :

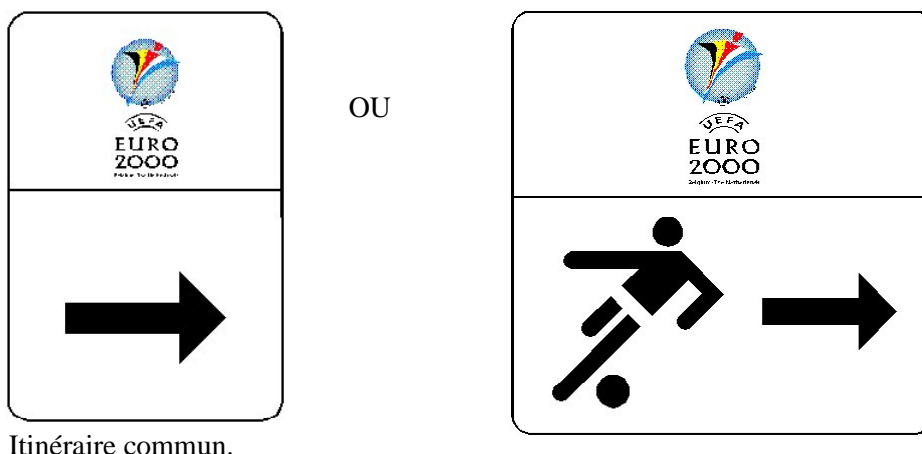
- les titulaires des billets selon les couleurs ;
- les catégories de véhicules le cas échéant (en l'occurrence : voitures ou autocars).

Au départ des aires de stationnement, une signalisation destinée aux piétons canalisait, si nécessaire, l'itinéraire jusqu'au stade.

B. Signalétique

La signalétique reprise ci-après a été adaptée selon les nécessités notamment quant aux dimensions et aux voiries concernées.

1. Signalétique à distance.

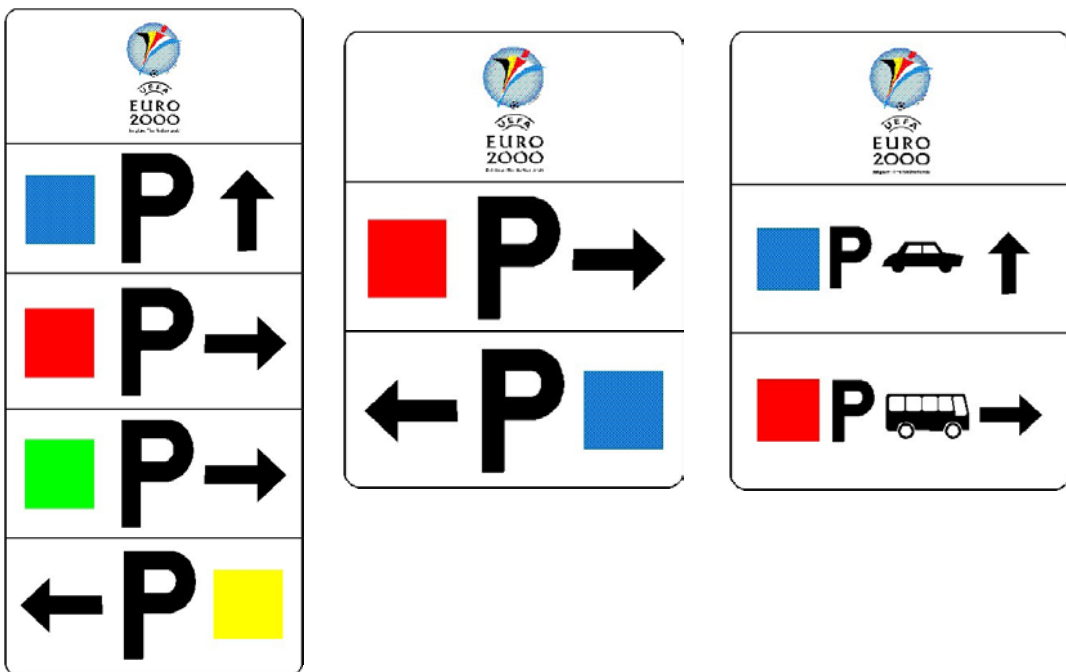


1.2.



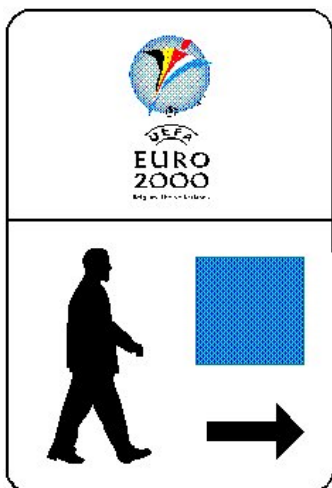
Parking : itinéraire commun.

2.1. Signalétique d'approche du stade



Indication des aires de stationnement suivant la couleur du billet et, le cas échéant, selon la catégorie de véhicule.

2.2.

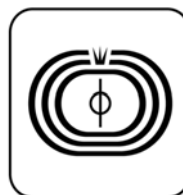


Itinéraire pour piétons.

4. Dans la mesure du possible et des moyens disponibles (par exemple le long des autoroutes vers les stades), on utilisait les panneaux électroniques en y incorporant des messages variables relatifs aux matchs, ainsi que des supports signalétiques mobiles. Ces derniers étaient utilisés surtout en cas d'embouteillage et en cas de goulets d'étranglement connus sur les voies d'accès ainsi qu'à l'approche des périmètres prévus dans les plans de mobilité des villes-hôtes.

Concernant la signalisation, la Région Flamande a remplacé toutes les mentions Heysel sur et vers le ring de Bruxelles, par un système de pictogrammes représentant l'Atomium, les Palais des Expositions et le stade Roi Baudouin. Il s'agit d'une signalisation permanente mise en place à l'occasion de l'Euro 2000 bien que décidée préalablement.

Les 3 pictogrammes sont :



EXPO

Afin d'éviter tous les aléas inhérents à des chantiers de travaux le long des réseaux, les administrations concernées des Régions s'étaient mises d'accord pour la période du 1er juin au 9 juillet 2000 :

- ☞ sur le réseau autoroutier et sur les grands axes routiers de, vers et entre les villes-hôtes, aucun chantier ne pouvait être ouvert ou être en phase de finalisation ;

- ☞ sur les itinéraires de contournement, de convergence, d'approche, de délestage, de déviation et de service, aucun chantier ne pouvait être ouvert ou être en phase de finalisation ;
- ☞ dans les périmètres d'approche des villes-stade et ce, à partir des périmètres d'orientation, tout chantier devait être proscrit pour permettre une approche fluide ;
- ☞ pour les travaux en cours depuis plusieurs mois et dont la finalisation était prévue longtemps après la fin de l'événement Euro 2000, par exemple les travaux d'aménagement du TGV entre Bruxelles et Liège en direction de Liège, il était suggéré dans le cas d'espèce pour les jours de match de libérer provisoirement la bande de circulation réservée au chantier pour permettre d'augmenter la capacité de l'autoroute (une bande représente 2 000 véhicules par heure). Cet exemple caractérise d'autres situations équivalentes sur le territoire.

En vue de réaliser ces objectifs, les Régions avaient décidé, de concert, pour tous ces travaux :

- ☞ d'incorporer dans le cahier des charges de tous travaux à entamer et dont la réalisation couvrirait la période de l'Euro 2000, une interdiction d'effectuer les travaux pendant cette période, ou bien de dégager les axes concernés de façon temporaire en arrêtant les travaux ou bien de les finaliser temporairement en rétablissant une circulation si possible normale et fluide ;
- ☞ de prévoir dans la mesure du possible pour les travaux en cours, un dégagement lors des jours de matchs des parties de voies non en réfection, mais utilisées pour le chantier en faisant appel au *goodwill* des firmes ;
- ☞ d'interdire tous nouveaux travaux sur les axes d'approche des villes-hôtes.

Ces déplacements à l'intérieur du pays et surtout les flux de transit vers les Pays-Bas, co-organisateur, nous ont amenés à prendre en considération des points de passage obligatoires à savoir les villes-clefs et les régions du territoire où une séparation des déplacements vers les villes-hôtes s'opère.

Pour les endroits "clef" (Anvers, Gand, Namur), nous avons demandé aux Régions concernées de prévoir, en cas de chantiers éventuels pendant l'événement, des décisions équivalentes à celles prises pour les axes nationaux de et vers les villes-hôtes. Étant bien conscients du fait que la décision idéale était d'éviter tous travaux pouvant être postposés sur le territoire belge pendant l'événement, nous nous étions astreints à prendre des décisions en ce sens, pour les axes qui nous semblaient indispensables pour assurer une mobilité optimale en éliminant tout obstacle limitant la fluidité des déplacements.

6. TRANSPORTS EN COMMUN

Les sociétés belges de transports en commun au niveau national, régional et local, à savoir respectivement la Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCB), les sociétés de transports en commun pour la région flamande (De Lijn) et pour la région wallonne (Le TEC) et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) étaient directement concernées par l'événement "Euro 2000".

Elles ont eu pour tâche d'offrir leurs services pour les trajets inter-city, mais également les déplacements de et vers les périmètres prévus autour des stades ainsi qu'à l'intérieur des périmètres d'orientation et de dissuasion et jusqu'aux points de ralliement prévus dans les plans de mobilité des villes-hôtes.

Selon nos estimations, 25 pour cent des supporters ont emprunté le train et 40 pour cent les autocars pour se rendre dans les villes-hôtes. Par ailleurs, 60 pour cent de ceux-ci se sont limités à un ou deux jours sur le territoire belge.

Si les 25 pour cent de supporters voyageant en train avaient été rejoints par les 30 pour cent d'utilisateurs de la voiture pour se rendre au stade et visiter les villes-hôtes, on se rend compte du rôle très important des transports en commun surtout les jours de matchs, c'est-à-dire 15 jours pendant la période du 10 juin au 2 juillet 2000. Ceci justifiait donc une campagne de promotion des transports en commun, spécialement axée vers les supporters par le biais d'initiatives tant des Gouvernements fédéral, régionaux que des autorités locales.

Du fait que les 40 autres pour cent de supporters sont restés plus de 48 heures sur le territoire belge, le trafic inter-city et celui entre les villes-hôtes fut non négligeable, mais avec un impact moindre, vu l'absence de déplacements de masse, et d'étalement de déplacements entre deux matchs dû aux supporters qui suivaient leur équipe.

De plus, il a fallu tenir compte de l'offre de séjour dans les villes-hôtes. Par conséquent, des supporters ont séjourné dans des villes et des lieux voisins à plus ou moins longue distance (au moins dans un rayon de 20 kilomètres, selon nos estimations). Ceci fut générateur de déplacements dénommés "navettes temporaires" axées sur les dates de matchs.

Vu l'importance des déplacements générés par l'événement "Euro 2000", les sociétés de transport en commun (SNCB, STIB, De Lijn et TEC) avaient convenu, dans un souci de promotion des transports urbains et de désengorgement de notre réseau routier, de prévoir pour la durée de l'événement une billetterie spécifique inspirée du système TrainTramBus dénommée : **BEFOOT (België, Belgique, Belgium ... Football)** représenté par le logo belge



Sur base des constatations concernant les séjours des supporters sur le territoire belge, différentes formules relatives à la durée avaient été prises en considération. Les personnalités, accréditées et invitées par les sponsors et les *suppliers* de l'Euro 2000, le personnel de la Fondation Euro 2000 et *in fine* les mass-media, tous, pour des raisons inhérentes à l'événement furent appelés à séjourner pendant toute la période de l'événement en Belgique et à s'y déplacer entre les quatre villes-hôtes sans oublier les déplacements vers les Pays-Bas.

Les coûts inhérents des navettes, prévues dans les plans de mobilité des villes-hôtes, ont, dans la mesure du possible, été pris en compte dans un tarif spécial incorporé au prix des billets de transport par chemin de fer, par avion et par bateau-ferry. Ceci fut appliqué aux trains spéciaux en provenance des pays dont l'équipe avait été sélectionnée et aux vols non réguliers (charters) prévus au cours de cette période en provenance de pays plus éloignés et elles aussi sélectionnées. L'éloignement géographique d'un pays par rapport à la Belgique justifiait le choix du moyen de transport collectif.

Au départ des critères susvisés, le menu du produit BEFOOT fut le suivant :

- ☞ BEFOOT CITY 1 / 30 et 2 / 30.
- ☞ BEFOOT MATCH 1 /30.
- ☞ BEFOOT 5 / 30 - 10 / 30 et 30 / 30.
- ☞ BEFOOT 30 / 30 MASS MEDIA.

Un Tableau reprenant ces divers billets avec leurs particularités est repris en Annexe 2.

En dehors des transports en commun existants, des navettes spéciales avaient été mises en place à partir des gares et aéroports vers les stades respectifs et entre les parkings extérieurs et les stades.

Concernant ces navettes locales, seules les villes-hôtes de Bruges, Charleroi et Liège avaient décidé de les rendre gratuites. Bruxelles avait opté pour des raisons propres pour le Befoot et plus spécifiquement la formule 2/30.

En effet, notre capitale étant mise à contribution toute l'année (centre de l'Europe), elle ne pouvait et ne peut se permettre d'offrir trop souvent la gratuité, sous peine de déplaire à sa clientèle.

Comparé aux Pays-Bas, ceci fut la seule concession en matière de gratuité. Nos voisins du Nord avaient en effet opté pour la gratuité totale pendant les jours de matchs sur leur territoire.

Cette approche différente n'a jamais été un obstacle, puisque selon nous, le système Befoot était valable même les jours sans matchs et il pouvait facilement être combiné avec le système hollandais. De plus, il était accessible à tous et tenait compte des personnes accompagnantes.

Cette situation aurait pu être évitée par une intégration, à la base, dans le prix du billet de stade d'un forfait "transports en commun".

L'option fut toujours refusée par la Fondation Euro 2000.

Quant à l'organisation de la mobilité proprement dite par les sociétés de transport en commun au sens large du terme, puisqu'on y avait incorporé la SNCB, les règles de base à respecter par tous furent les suivantes :

- séparation des supporters des pays A et B, tant à l'arrivée qu'au départ, (par exemple accueil séparé des trains) ;
- mise en place d'une structure d'accueil surtout dans les gares par le biais d'un centre d'accueil commun Mobilité – Fondation Euro 2000 ;
- installation d'une signalétique avec notre logo.

Pour le rail, nous avons préconisé, si possible, l'utilisation de deux gares, une d'accueil et une de départ, de manière à séparer dès le début les supporters des deux équipes en présence.

Afin de démontrer l'efficacité d'un tel système de séparation et de gestion des flux, nous présentons en Annexe 3 le résumé du plan de mobilité local de Liège élaboré sous l'égide de son Bourgmestre.

Afin de prouver le fait que nous étions préparés à toute éventualité, la STIB avait, par exemple prévu à Bruxelles, en cas d'incidents dans le métro une alternative au déplacement des supporters en maintenant en *stand-by* des bus articulés capables de transporter les supporters bloqués. Cette alternative nous fut inspirée par un incident similaire survenu lors du Mondial en France. *In fine*, il convient aussi de signaler que l'heure tardive des fins de matchs avait amené la SNCB à prévoir des trains de nuits pour le retour vers les grands centres urbains belges et, en collaboration avec les NS (Nederlandse Spoorwegen), vers les grandes villes des Pays-Bas.

7. MOBILITÉ AÉRIENNE

Connaissant les quatre villes-hôtes et partant du principe qu'environ 7 pour cent des supporters emprunteraient la voie aérienne pour se rendre en Belgique au cours de l'événement Euro 2000, nous avons retenu les aéroports internationaux les plus proches de ces villes-hôtes, à savoir :

- ⇒ Bruxelles National pour Bruxelles,
- ⇒ Charleroi-Gosselies pour Charleroi,
- ⇒ Liège-Bierset pour Liège,
- ⇒ Ostende pour Bruges.

De plus, étant donné que la ville d'Anvers avait rempli un rôle de plaque tournante à l'égard de deux villes-hôtes aux Pays-Bas (Rotterdam et Eindhoven) et de deux villes-hôtes en Belgique (Bruxelles et Bruges), nous avons également intégré dans le plan de mobilité, l'aéroport d'Anvers-Deurne.

Concernant les flux attendus pendant l'événement, il avait été convenu d'opérer une distinction entre les supporters empruntant des vols réguliers et ceux arrivant par vol non réguliers (charters).

Si pour les vols réguliers, notre possibilité d'action était plus limitée vu que les supporters se trouvaient éparpillés parmi les autres passagers empruntant le même vol, l'impact sur les supporters à bord des vols charters fut peut être plus important. En effet, ces vols charters provenaient d'un pays participant au tournoi final et avaient une destination plus ciblée en Belgique, sans toutefois pour cela choisir l'aéroport le plus proche de la ville-hôte où se jouait le match auquel les supporters concernés étaient venus assister.

Nous avons mis ce dernier aspect en exergue pour élaborer une stratégie d'accueil des vols non réguliers.

Cette distinction entre vols réguliers et non réguliers nous avait conduit à prévoir ce qui suit :

- ⇒ **pour les vols réguliers** : dans tous les terminaux des cinq aéroports situés sur le territoire belge, nous avons prévu des stands d'information. Sur ces stands, les supporters étaient informés des itinéraires conseillés pour se rendre vers la ville-hôte choisie, des moyens de transports en commun mis à leur disposition, de la billetterie BEFOOT prévue pour l'événement.

- ⇒ **pour les vols non réguliers** : conscients qu'il s'agissait d'un flux prévisible, nous nous étions efforcés de rechercher des moyens pour pouvoir contrôler ce trafic et l'aiguiller vers l'aéroport adéquat.

A cet effet, nous primes les initiatives suivantes :

Pour les vols non réguliers-charters, des contacts furent pris avec la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC), afin de pouvoir obtenir pour des raisons de sécurité, de sûreté, de mobilité et de fluidité optimale des déplacements entre les aéroports et les quatre villes-hôtes, un certain nombre de renseignements utiles relatif à l'organisation de vols non réguliers à destination de la Belgique pour la durée de l'événement.

Dans le cadre des dispositions et des réglementations, surtout européennes, régissant le secteur aérien, il n'y avait plus d'obligation pour les compagnies aériennes de la majorité des pays susceptibles de participer au tournoi final d'introduire pour des vols non réguliers une demande auprès de l'Administration de l'Aéronautique belge. Nous avons demandé à la CEAC de bien vouloir nous aider, à inviter les pays membres de la CEAC, que leur équipe participe ou non au tournoi, d'intercéder auprès de leurs compagnies aériennes et de nous fournir, sur base volontaire, et dans un esprit de coopération, tous les renseignements dont nous avons besoin.

Un formulaire avait été préparé, et reprenait toutes les informations nécessaires pour garantir un accueil efficace, un service optimal et un retour agréable aux supporters qui ont visité notre pays au cours de "l'Euro 2000".

A cet effet, un formulaire (Annexe 4) avait été conçu en vue de recueillir les renseignements ci-après :

- ◆ **AÉRONEF**
 - Coordonnées complètes de la compagnie aérienne.
 - Nationalité de l'aéronef.
 - Type d'aéronef utilisé pour le vol.
 - Certificat bruit. Capacité passagers.

- ◆ **VOL (par vol)**
 - Numéro de vol.
 - Aéroport de départ.
 - Aéroport de destination.
 - Heure d'arrivée prévue.
 - Heure de départ prévue.
 - Route et plan de vol.
 - Nombre de passagers à bord et leur nationalité.

- ◆ **Autres renseignements**
 - Organisation du vol : coordonnées complètes, ou
 - Tour Operator : coordonnées complètes.

Ayant ainsi mis en place toute la stratégie pour obtenir le maximum de renseignements concernant les vols non réguliers générés par le Championnat d'Europe, il s'imposait au niveau belge d'organiser l'accueil de ces vols en partant du principe suivant : faire atterrir les vols de supporters à l'aéroport le plus proche du stade où ils devaient se rendre.

Partant de ce principe, nous avons élaboré un *Gentlemen's Agreement* (Annexe 5) entre toutes les parties concernées qui constituait la base "juridique" de la collaboration souhaitée pour atteindre le but fixé : aiguiller les vols charters vers le bon aéroport.

De plus, la coordination et la répartition des demandes de vol avaient été effectuées par le *slot coordinator* de l'Aéroport de Bruxelles National en collaboration étroite avec tous les aéroports belges concernés, mais également en consultation avec le *slot coordinator* de Schiphol (Pays-Bas). Ce dernier contact permanent se situait dans le suivi de la politique de coopération en matière de mobilité entre les deux pays hôtes de l'événement.

Afin de permettre le traitement efficace des demandes, les compagnies aériennes demandereses avaient été invitées à :

- prévoir l'organisation du transport final de leurs passagers entre l'aéroport et le stade ;
- fournir des renseignements concernant les intentions des passagers en matière de déplacements et de séjour en Belgique.

Concernant le transport final, il convient de signaler que si l'organisateur du voyage ne l'avait pas prévu, nous étions prêts à y pallier en prévoyant des navettes aéroport-stade contre le paiement par passager de 5 EUROS (\pm 200 francs belges). Toutefois, cette alternative ne fut pas choisie par les organisateurs de vols charter.

Pour le secteur des charters aériens Euro 2000, nous avons également prôné le système de la séparation complète entre les supporters des pays A et B comme ce fut le cas à Bruxelles National :

⇒ **Arrivée**

- **Passagers originaires d'un pays Schengen.**
Les autocars ou bus navette de De Lijn prenaient en charge les passagers directement près de l'avion. Sous escorte de l'Inspection aéroportuaire, ces bus quittaient le domaine aéroportuaire via l'Avenue Leopold III en direction du stade Roi Baudouin.
- **Passagers originaires d'un pays non Schengen.**
Les passagers empruntant des bus des sociétés de *handling* vers le bâtiment 114 étaient soumis à des contrôles d'identité (Gendarmerie) et de bagages (douane). Ensuite, les passagers étaient pris en charge par les autocars ou les bus de De Lijn qui les amèneraient au stade Roi Baudouin, suivant un itinéraire convenu.
- Les passagers se rendant à Bruxelles pour plusieurs matchs et ayant par conséquent des bagages rejoignaient les supporters Schengen/Non Schengen via le Terminal et quittaient l'aéroport par l'aire de parking pour autobus.

⇒ **Départ**

- Le système inverse, déjà prévu dès la sortie du stade quant à la séparation des supporters, était prolongé à l'aéroport pour l'embarquement.

Dès lors, si nous avions sous contrôle les supporters arrivant en charter, il nous restait un nombre important d'inconnues, notamment les personnes qui avaient emprunté les vols réguliers.

Comme nous avions à faire à une catégorie de personnes difficilement traçable, nous avons appliqué la bonne vieille formule de tout Congrès : le centre d'accueil dans le hall d'arrivée des aéroports. Au centre d'accueil, composé de représentants de la mobilité et de la Fondation, tous les renseignements pratiques étaient disponibles sur l'organisation des transports vers le stade (par exemple en Befoot...).

8. MOBILITÉ MARITIME

Ce n'est qu'en dernière instance que nous avons abordé ce secteur. En effet, l'Angleterre s'était qualifié très tardivement.

Dans ce cas d'espèce, il n'existait qu'une seule liaison possible à partir de la Belgique : Ostende. De plus, cette liaison présentait un grave handicap, celui de ne pas fonctionner entre 23 heures et 7 heures du matin. Cette tranche horaire correspondait à la période pendant laquelle les supporters étaient susceptibles de se présenter après la fin d'un match.

Nous avons pu contourner cet handicap grâce à :

- une campagne d'information en Angleterre, afin de rendre conscients les supporters anglais de la non-existence d'un retour de nuit via Ostende ;
- des alternatives via Calais, par des trains spéciaux à la demande des instances chargées de la sécurité.

En fin de compte, nous avons constaté qu'aucune solution de "retour spécial de nuit" prévue n'eût de succès. Les supporters anglais, conscients du problème du retour de nuit, en ont profité pour rallonger leur séjour.

9. RELATIONS PUBLIQUES

Dès le début, nous étions conscients du fait que toute initiative, toute disposition et toute décision liées à la mise en place du plan de mobilité, devaient impérativement être rendues publiques par les voies d'information disponibles.

C'est ainsi que, nous avons :

- prôné une présence pendant toute la durée de l'événement, d'agents de mobilité dans tous les centres de presse et d'information mis en place ;
- conseillé une présence dans les centres équivalents aux Pays-Bas ;
- informé via la Fondation Euro 2000, les supporters de nos initiatives ;
- élaboré un dépliant par ville-hôte avec tous les renseignements pratiques en matière de sécurité, de signalétique, de transport en commun (Befoot) et d'approche de la ville (cartes) ;
- mis en place un système de radio guidage.

Ce système de radio guidage routier était basé sur une collaboration avec les pays limitrophes.

Il nous avait en effet semblé indispensable de prévoir un système d'information régulier à l'attention des usagers pendant l'événement, axé surtout sur les jours de matchs et la ville-hôte concernée.

En effet, il est indubitable que les flux générés par cet événement étaient surtout perceptibles le jour qui précédait la rencontre, le jour du match ainsi que le lendemain. C'est pourquoi, il s'est avéré utile d'informer les usagers, de les aiguiller et de les accompagner dans leurs déplacements.

Nous avons donc demandé à nos services de radio guidage régionaux de se concerter sur la mise en place d'un système de radio guidage aussi efficace que possible, pour permettre d'éviter au maximum des goulets d'étranglement, afin d'atteindre une fluidité aussi optimale que possible.

D'autre part, du fait de la situation géographique centrale de notre pays et de la présence d'équipes nationales sur notre territoire, dont la majorité était originaire des pays limitrophes, une collaboration suprafrontalière s'imposait en matière de radioguidage. C'est ainsi que les contacts nécessaires avaient été pris avec les Pays-Bas (pays privilégié et co-organisateur du tournoi), la France (pays qualifié et de transit pour l'Espagne et le Portugal, deux autres pays participants), l'Allemagne (pays qualifié et de transit pour notamment la République Tchèque, la Slovaquie, le Danemark, la Suède, l'Italie, etc.) et l'Angleterre, afin de leur demander de collaborer à cette initiative. Il était en effet impératif que l'utilisateur soit déjà informé de tout obstacle majeur susceptible de le freiner dans son déplacement, avant qu'il n'aît franchi la frontière belge.

En Belgique, nous avons aussi prévu que l'information divulguée dans la langue véhiculaire de la région, le soit également dans une langue véhiculaire internationale (par exemple l'anglais), étant donné que nous nous adressions à des étrangers au travers de :

- la mise en place et l'utilisation optimale de tous les canaux d'information à notre disposition dans les gares, trains, aéroports, avions, bateaux... pour guider le supporter vers son lieu de destination ;
- des mass media, par le biais de conférences de presse des autorités fédérales, régionales et locales.

En dehors de ces canaux d'information, nous avons encouragé les contacts bilatéraux entre les sociétés de chemin de fer, demandé à la Fédération Belge des Exploitants d'Autobus et d'Autocars de contacter leurs homologues des pays participants et de les informer du plan de mobilité. Nous avons pu compter sur l'appui des associations belges et de leurs homologues étrangers.

Ce vaste plan d'information fut complété par un *briefing* ciblé de tous les milieux socio-économiques belges susceptibles de voir leurs activités perturbées par cet afflux supplémentaire de trafic sur nos réseaux.

En matière d'information, nous avons toujours procédé de manière uniforme et ciblé pour nos actions, car **trop informer, c'est désinformer.**

10. CONCLUSIONS

L'expérience acquise, tant au cours de l'élaboration du plan de mobilité que pendant sa phase d'application pendant l'événement, reste difficile à quantifier. *A posteriori*, nous pouvons dire qu'elle fut enrichissante et même aujourd'hui dans le cadre d'événements de moindre importance dans l'espace et dans le temps, ce plan constitue une bonne base, une référence en vue de faire face à des manifestations importantes, mais plus spécifiques. Ainsi lors de la Présidence belge de l'Union Européenne, à l'occasion du Sommet de Laeken, le plan de mobilité de Bruxelles sera mis en application pour gérer les flux inhérents au grand rassemblement des syndicats européens.

De plus, les dispositifs de sécurité et de mobilité mis en place autour des stades des villes-hôtes ont fait leur preuve. Ceux-ci servent de référence lors des matchs de la compétition belge et lors de l'organisation de la mobilité avant et après les matchs européens et internationaux. Il en va de même pour d'autres événements plus ciblés tels que des mégaconcerts et des événements d'athlétisme.

Que retenir et mettre en exergue ? :

- la création et l'utilisation d'une signalétique spécifique faisant appel aux couleurs pour subdiviser les divers flux et permettre une fluidité tant à l'arrivée qu'au départ du stade. Cette signalétique est prônée par des experts en mobilité et appliquée notamment au niveau de la Région de Bruxelles Capitale ;
- la définition des différents itinéraires d'approche vers le centre urbain qui a engendré une meilleure préparation et compréhension des plans de mobilité. Une standardisation de cette procédure d'utilisation faciliterait l'accès des sites urbains ;
- la mise en place d'un système d'aiguillage du ciel des vols charters générés dans le cadre d'un événement international, afin d'éviter l'engorgement de l'aéroport belge principal ;
- une collaboration entre les centres de radio-guidage routier des pays limitrophes pour éviter les goulets d'étranglement quotidiens aux points névralgiques habituels.

Il s'agit de quelques initiatives qui, nous espérons, ne resteront pas lettre morte et seront pérennisées dans le futur.

Après l'événement, nous pouvons affirmer que tout le secteur de la mobilité s'est félicité de la réalisation du Plan National de Mobilité. Ce succès provient également de sa présentation. En effet, chacun y retrouvait directement toutes les directives et les dispositions générales concernant son domaine d'activité, son secteur, sans devoir se préoccuper des autres. Toutefois, les acteurs concernés devaient appliquer les directives et les adapter selon la spécificité locale à laquelle ils étaient confrontés.

Nous nous permettons toutefois de formuler un regret, à savoir le peu de succès de notre billetterie spéciale Befoot. Cela provient d'une part, d'un manque d'enthousiasme des sociétés intéressées, qui s'est traduit par un lancement tardif de la campagne de publicité et d'autre part, les supporters avaient d'initiative fait appel à la billetterie normale. Il nous est donc impossible d'évaluer objectivement ce segment de la mobilité.

Quoi qu'il en soit, sur base des informations recueillies nous affirmons que par rapport au budget sécurité, la Mobilité s'est avérée moins onéreuse que prévue.

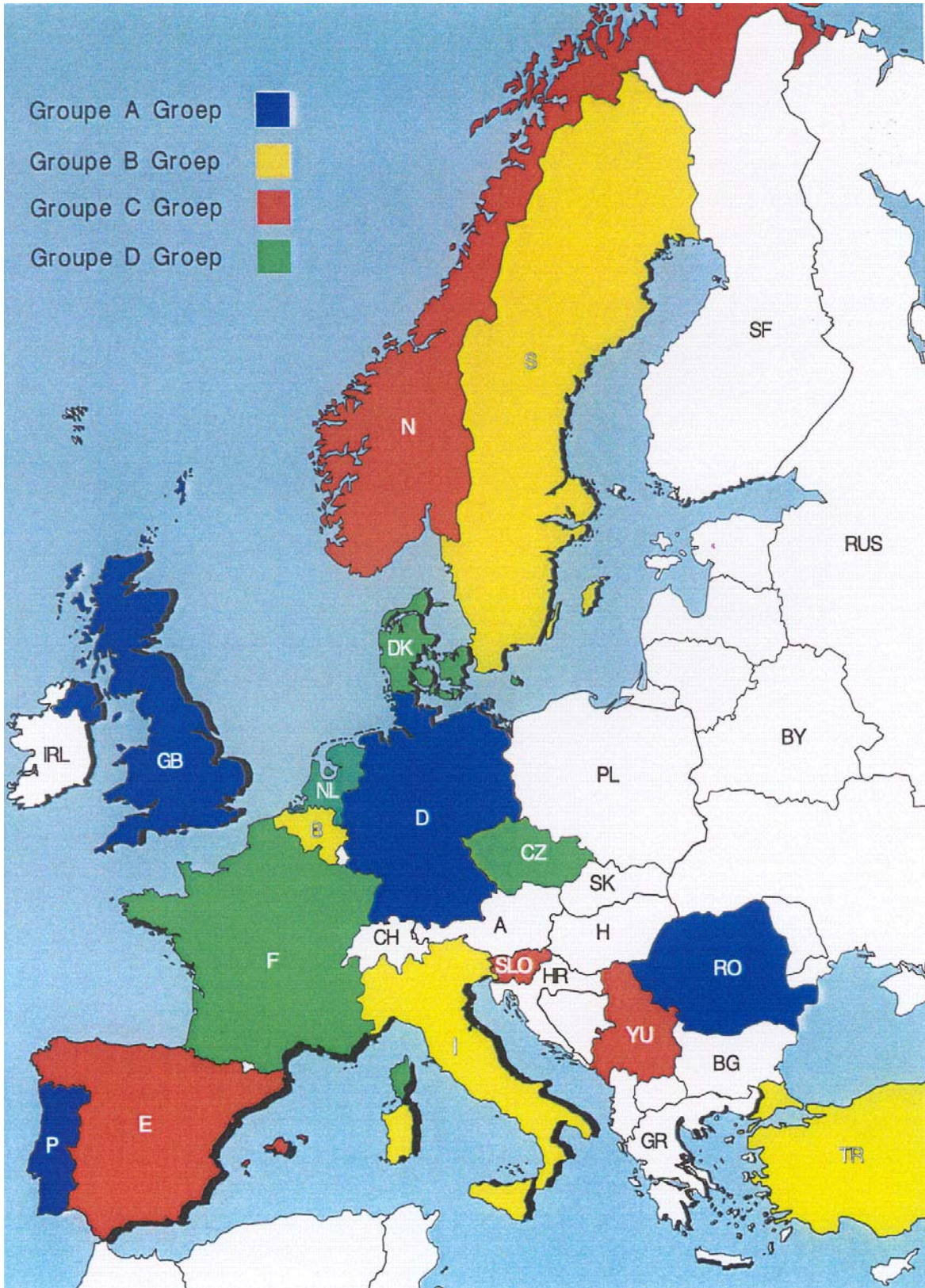
Finalement, nous devons retenir que toute l'organisation d'événements réclame au préalable, la mise en œuvre d'un plan de **Mobilité et de Sécurité**.

BIBLIOGRAPHIE

- Université de Liège, Service de criminologie
Programme scientifique du Ministère de l'Intérieur ARP
SUPPORTERS EUROPÉENS ET NOYAUX DURS
Une étude préparatoire à l'Euro 2000
Rapport final
Carine Ponthir sous la direction de Manuel Comeron et la supervision du
Professeur Georges Kellens
Février 2000
- Pascal Lupcin, Travail de conception à la candidature d'Officier Supérieur de la Gendarmerie
au grade de Major
Élaboration d'un plan de mobilité dans le cadre d'un événement de type Euro 2000
Gendarmerie Commandement Général
Direction Générale des Opérations
Direction des Opérations
Centre de Commandement
Année 2000

ANNEXES

Annexe 1



Annexe 2

Validité	Prix		Réseaux	Particularités
	FB	EURO		
1 / 30 CITY	70	1.74	De Lijn, TEC, STIB	Uniquement valable dans les villes-hôtes, le jour du match, pour détenteurs de billets de stade . Retour possible le lendemain avant 14 heures.
2 / 30 CITY	140	3.47	STIB	Uniquement valable pour Bruxelles le jour du match, + 1 jour, pour détenteurs de billets de stade . Retour possible 3ème jour avant 14 heures.
1 / 30 MATCH	500	12.39	SNCB + STIB SNCB + De Lijn SNCB + TEC	Uniquement valable pour détenteurs de billets de stade. SNCB 2ème classe. Valable pour voyage A/R en train de la gare de départ vers la ville-hôte + transport terminal selon ville-hôte (STIB, De Lijn ou TEC). Retour possible le lendemain avant 14 heures.
5 / 30	3.100	76.85	Tous	Nombre illimité de voyages sur tous les réseaux pendant 5 jours, au choix, du 06/06 au 05/07/2000. SNCB 2ème classe. Pour tout le monde.
5 / 30	4.300	106.59	Tous	Idem précédent mais SNCB 1ère classe. Pour tout le monde.
10 / 30	6.000	148.74	Tous	Nombre illimité de voyages sur tous les réseaux pendant 10 jours, au choix, du 06/06 au 05/07/2000. SNCB 2ème classe. Pour tout le monde.
10 / 30	8.500	210.71	Tous	Idem précédent mais SNCB 1ère classe. Pour tout le monde.
30 / 30	10.850	268.96	Tous	Nombre illimité de voyages sur tous les réseaux pendant 1 mois du 06/06 au 05/07/2000. SNCB 2ème classe. Pour tout le monde.
30 / 30	15.000	371.84	Tous	Idem précédent mais SNCB 1ère classe. Pour tout le monde.
30 / 30 Mass Média	10.850	268.96	Tous	Uniquement pour les journalistes accrédités par la Fondation Euro 2000. SNCB 1ère classe.

**EURO 2000 LIÈGE
PLAN LOCAL DE MOBILITÉ**

1. Le stade et ses abords

Nous y trouverons :

- 1.1 **Une zone franche** s'étendant du Val Benoît au pont de SERAING et de la Meuse au pied de la colline de Cointe (avec une excroissance englobant la route N63 jusqu'au "Bol d'Air"). Le périmètre de cette zone franche correspond au périmètre de dissuasion pour lequel des conditions d'accès strictes seront appliquées.

Dans cette zone franche, nous aurons :

- **des zones neutres** réservées aux riverains et assimilés (leurs visiteurs, les fournisseurs des entreprises, les clients habituels des commerces, les médecins, ...) ;
- **des zones de transit** réservées aux services de sécurité et aux supporters rejoignant le stade ;
- **des zones de parking** cars et parking voitures ;
- **une zone contrôlée** (voir 1.2) ;
- **une zone organisateur** comprenant le stade et des espaces annexes.

- 1.2 **La zone contrôlée**, reprendra les différents composants de la zone franche situés aux abords immédiats du stade ainsi que le stade lui-même, et pour lesquels des conditions d'accès plus strictes seront appliquées ; cette zone contrôlée s'étendra de la rue de Berlioz à la rue de la Barge (exclues) et de la ligne de chemin de fer jusqu'à la Meuse.

- 1.3 **La zone organisateur**, sera gérée exclusivement par ce dernier ; elle comprendra le stade, les parkings "VIP" et "Presse", ainsi que le Village Hospitality situé sur le parking Terril.

- 1.4 **Enfin, à l'extérieur de la zone franche**, nous trouverons :

- des parkings de dissuasion au Sart Tilman (domaine universitaire et, éventuellement, les parkings des grands magasins de BONCELLES) ;
- un itinéraire réservé aux navettes TEC du SART TILMAN (**shuttle TILMAN**) ;
- un itinéraire réservé aux navettes TEC entre le centre ville et le Val Benoît (**shuttle City**).

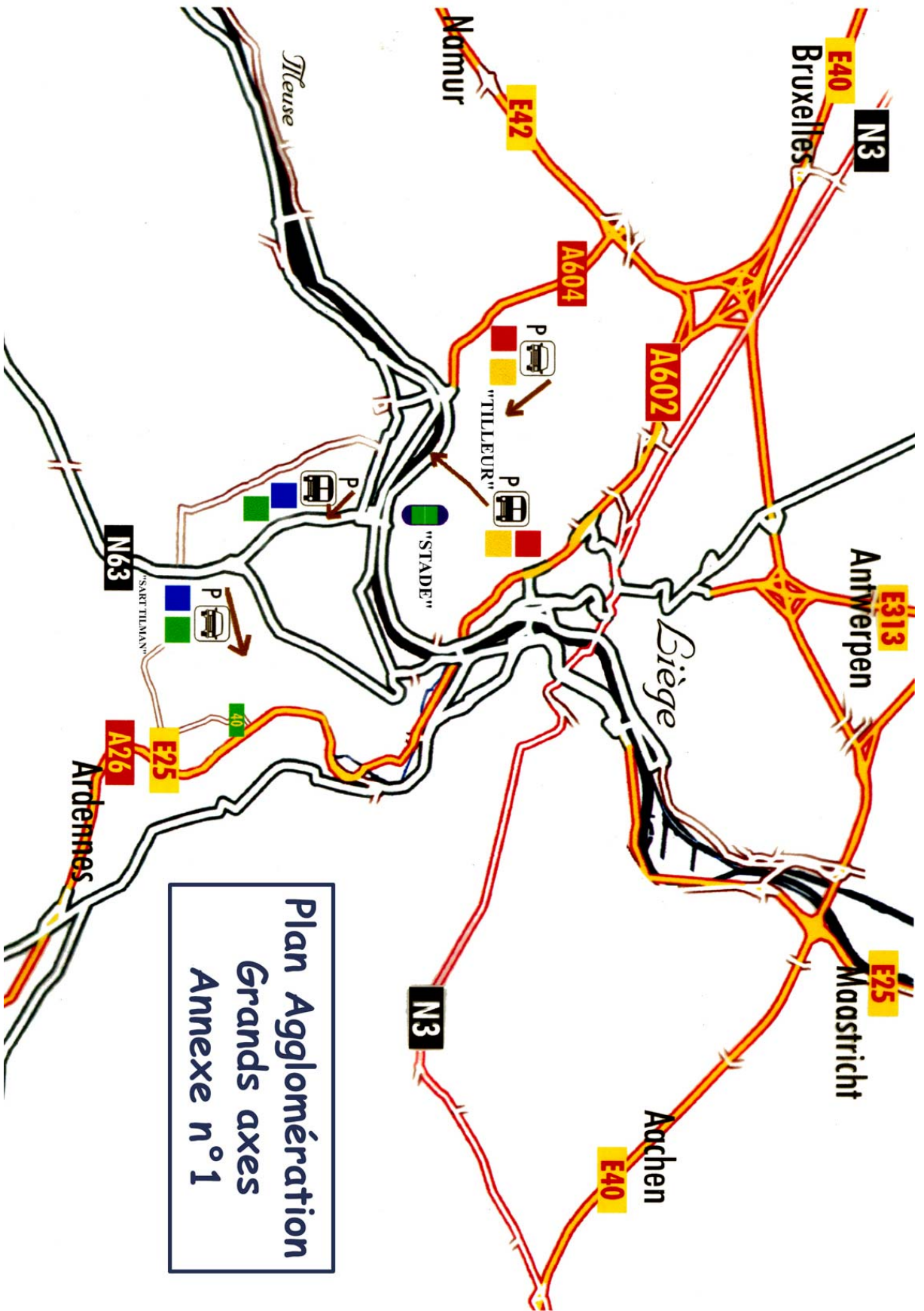
2. RENSEIGNEMENTS pour les SUPPORTERS et AUTRES PARTICIPANTS

	PARKINGS		ITINÉRAIRES D'APPROCHE		SHUTTLES (Navettes TEC et TAXIS)		TRAINS	AVIONS
	VOITURES	CARS	VOITURES	CARS	CENTRE VILLE ⇔ STADE	parking TILMAN ⇔ STADE		
Supporters A Tribunes Rouge et Jaune	"TILLEUR" (rue des Martyrs)	quai du Halage	E 42/A 604/ quai des Carmes	E 42/A 604/ quai des Carmes/quai du Halage	Shuttle CITY + Taxis	NON CONCERNÉS	gare de TILLEUR	BIERSET (Navettes organisées par les tours operators)
Supporters B Tribunes Verte et Bleue	"TILMAN" (domaine universitaire du Sart Tilman)	N 63 (bas de la chaussée montante)	E 25/Sortie 40 (Embourg/ N 633(rue de Tilff)/bd du Rectorat	E 25/Sortie 40 (Embourg)/ N 633(rue de Tilff)/bd du Rectorat/rond point du CHU/ carrefour de Boncelles/rue d'Ougrée/rue de Boncelles	Shuttle CITY + Taxis	Shuttle TILMAN (Navettes entre le stade et les parkings)	gare de SCLESSIN	BIERSET (Navettes organisées par les tours operators)
Personnes à mobilité réduite	SOUVRET		A 602/sortie 33 (Burenville)/ rue Gilbert/bd Ste-Beuve/rue St-Gilles/ rue F. Nicolay/rue Chiff d'Or/ rue Sous-les-Vignes/ rue Galilée/rue Verte-Voie		Shuttle CITY + Taxis			
VIP	BURENVILLE et C.2 (rue E. Solvay)		A 602/sortie 33 (Burenville)/rue Gilbert/ bd Ste-Beuve/rue St-Gilles/rue F. Nicolay/ rue Chiff d'Or/ rue Sous-les-Vignes/ rue Galilée/rue Verte-Voie/ rue Solvay		Shuttle CITY + Taxis			
PRESSE (Si non accréditée : laissez-passer ville obligatoire)	E (rue Souvret)		A 602/sortie 33 (Burenville)/rue Gilbert/ bd Ste-Beuve/rue St-Gilles/rue F. Nicolay/ rue Chiff d'Or/ rue Sous-les-Vignes/ rue Galilée/ rue Verte-Voie/ rue Souvret					

3. RENSEIGNEMENTS pour les NON SUPPORTERS

<i>CIRCULATION de TRANSIT</i>	
LIEGE ⇔ SERAING	N 90 (via ANGLEUR/Campagne de RENORY/quais de la rive droite de la Meuse)
NORD ⇒ SUD (LIEGE ⇒ HUY)	<ul style="list-style-type: none"> • soit A 602 / E 42 vers le pont barrage d'IVOZ-RAMET via la N 677 (avenue Gonda) • soit N 680 / N 63 (route du Condroz)
SUD ⇒ NORD (HUY ⇒ LIEGE)	<p>côté OUEST (côté rive gauche de la Meuse)</p> <p>pont barrage d'IVOZ-RAMET / N 677 / E 42 / A602</p>
EST ⇔ OUEST (SART TILMAN ⇔ COINTE)	<ul style="list-style-type: none"> • soit au départ de NANDRIN/NEUPRE : pont barrage d'IVOZ-RAMET / N 677 / E 42 / A602 • soit au départ de BONCELLES : via TILFF / E 25 <p>En fonction de leur lieu d'origine et de leur destination :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit via le pont barrage d'IVOZ-RAMET • soit via E 25 / E 40 (sortie Tilleuls interdite au quai Banning) • soit E 40 (LONCIN / CHERATTE)
FLEMALLE ⇔ HERSTAL	via les gares PALAIS / JONFOSSE / GUILLEMINS / SCLESSIN / TILLEUR
TRAINS (REL)	

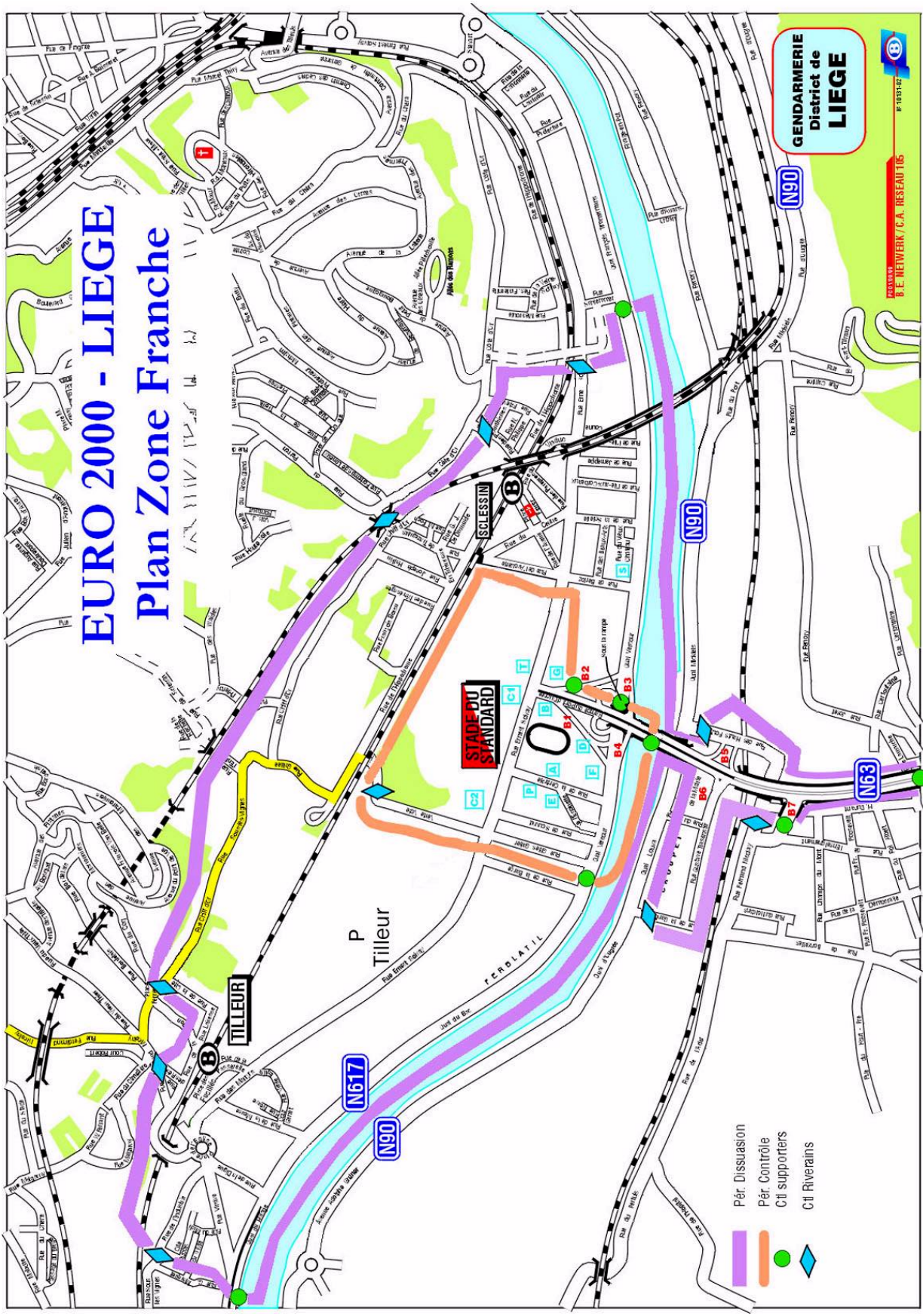
V É H I C U L E S



**Plan Agglomération
Grands axes
Annexe n°1**

EURO 2000 - LIEGE

Plan Zone Franche



-  Pér Dissuasion
-  Pér Contrôle
-  Cti supporters
-  Cti Riverains

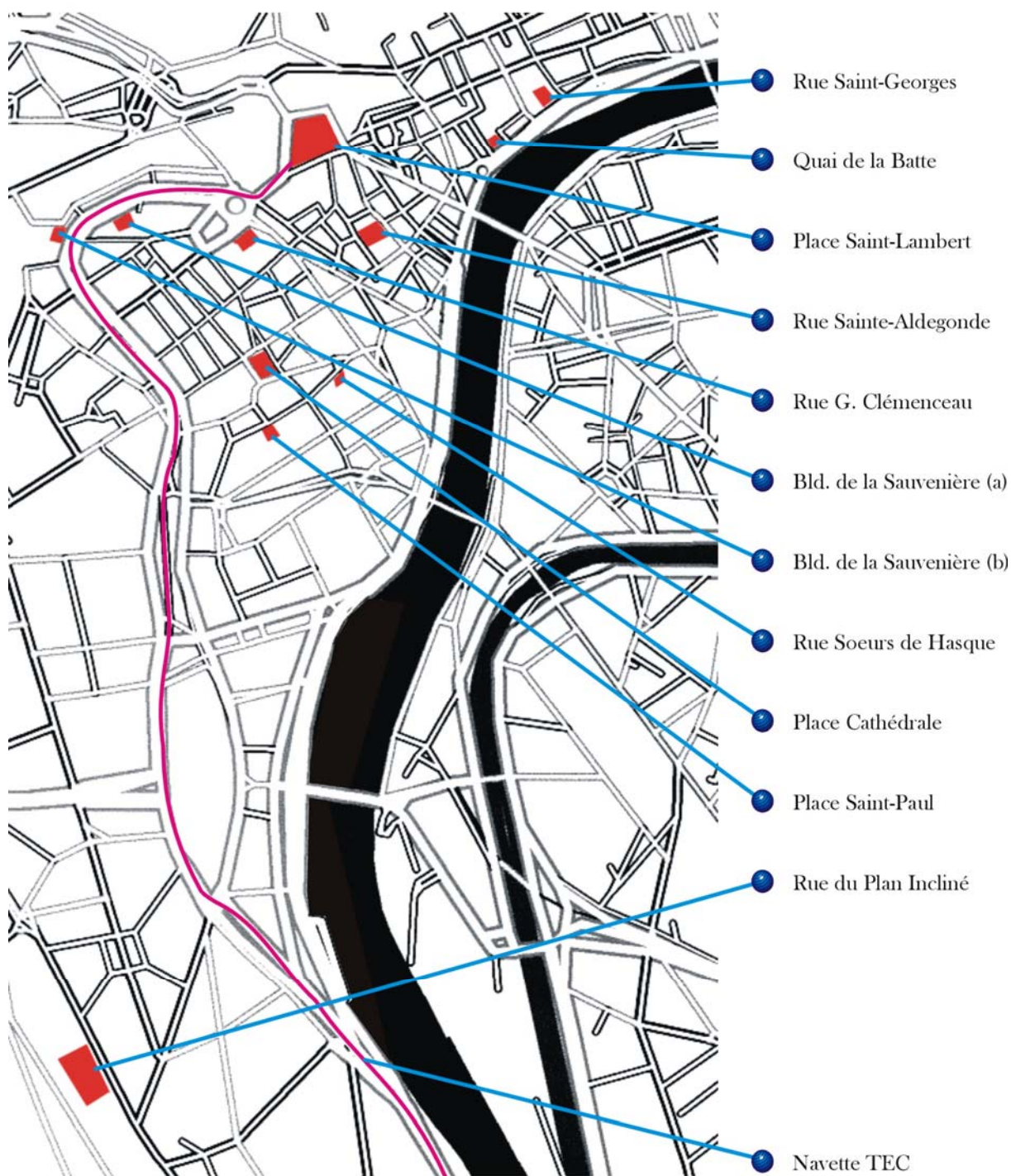
GENDARMERIE
District de
LIEGE

PROJ 0049
B.E. HEWERK / C.A. RESEAULTS



N° 193132

PARKINGS - TEC



03.03.2000/C.G.

Annexe 4

"Les Parties à ce *gentlemen's agreement* :

- Madame Isabelle DURANT, Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports ; l'Administration de l'Aéronautique et la Cellule Euro 2000 au sein des Services généraux du Ministère des Communications et de l'Infrastructure ;
- Monsieur R. DAEMS, Ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques ;
- Monsieur Steve STEVAERT, Ministre Vice-Président du Gouvernement Flamand et Ministre de la Mobilité, des Travaux Publics et de l'Energie ; l'administration des Routes et de la circulation du Ministère de la Région Flamande ;
- Monsieur Serge KUBLA, Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles ; la Direction générale du Transport du Ministère de l'Equipeement et des Transports (DG3) ;
- Monsieur Jean-Claude TINTIN, Administrateur délégué de BELGOCONTROL ;
- Monsieur Pierre KLEES, Chief executive officer de Brussels International Airport Company (BIAC) pour l'Aéroport de Bruxelles National ;
- Madame Marie DESSAUX, Administratrice déléguée de Brussels South Charleroi Airport (BSCA) ;
- Monsieur Luc PARTOUNE, Administrateur délégué de la Société de développement de l'Aéroport de Liège-Bierset (SAB).

Ont convenu de ce qui suit :

Article 1er :

Pendant la période de l'événement Euro 2000, à savoir du 10 juin au 2 juillet 2000 les Parties concernées et les aéroports internationaux qu'elles représentent s'engagent pour des raisons :

- de sécurité ;
- de mobilité optimale ;
- et de fluidité des déplacements ;

de convenir que **pour tous les vols non réguliers de passagers** en provenance des pays participants à la phase finale du Championnat d'Europe et **pour tout vol non régulier** en provenance d'un pays tiers non-participant, mais effectuant un vol pour cet événement, **les dispositions suivantes soient d'application sur une base de réciprocité :**

- a) toutes les demandes de vols non régulier de passagers, dans le cadre de l'Euro 2000, devront concerner des vols effectués par des aéronefs appartenant au chapitre III et plus, respectant les normes de bruit définies à l'annexe 16, volume I, deuxième partie, chapitre 2 et 3 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993). Les aéronefs appartenant aux Chapitre I et II ne seront pas pris en considération.

- b) toutes les demandes de vols non réguliers de passagers, dans le cadre de l'Euro 2000, introduites par les compagnies aériennes auprès des autorités aéroportuares et/ou annoncées sur base du formulaire d'information élaboré par la Cellule Euro 2000 créée au sein des Services généraux du Ministère des Communications et de l'Infrastructure ainsi que celles recueillies par l'Administration de l'Aéronautique, seront communiquées à toutes les autorités aéroportuares.
- c) toutes les demandes émanant de compagnies aériennes étrangères et belges tendant à obtenir notamment des "créneaux horaires" pendant cette période, devront être examinées et traitées par un Comité de coordination regroupant un représentant par aéroport concerné et Belgocontrol sous la direction conjointe de la Cellule Transport Euro 2000 et de l'Administration de l'Aéronautique, de façon à aiguiller les vols concernés vers l'aéroport le plus proche de la ville-hôte où les passagers se rendent en utilisant comme argumentation les raisons citées ci-dessus ;
- d) les compagnies aériennes effectuant des vols non réguliers de passagers transportant des supporters pour un match se déroulant dans une des quatre villes-hôtes seront donc, sur base des informations obtenues sous paragraphe b) et conformément aux dispositions du paragraphe c), invitées à desservir, de préférence, l'aéroport le plus proche de la ville-hôte où l'équipe nationale de ces supporters joue à savoir :
- pour Charleroi, l'aéroport de Charleroi - Bruxelles Sud ;
 - pour Liège, l'aéroport de Liège-Bierset ;
 - pour Bruxelles, l'aéroport de Bruxelles - National ; et
 - pour Bruges, l'aéroport d'Ostende ;
- e) afin de pouvoir garantir aux compagnies aériennes, étrangères et belges, effectuant des vols non réguliers de passagers pour l'Euro 2000 un accueil optimal dans l'aéroport désigné pour les accueillir, lesdites compagnies sont priées de prévoir le transport de leurs passagers-supporters à partir de cet aéroport vers le stade et retour.
- f) toute décision prise conformément aux paragraphes c) et d) sera communiquée officiellement aux autorités aéroportuares et aux compagnies aériennes concernées par la Cellule Transport Euro 2000 ;
- g) les autorités aéroportuares transmettront à la Cellule Transport Euro 2000, créée au sein des Services généraux du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, tous les renseignements concernant les **demandes de vols non réguliers** se rapportant à l'événement, afin de pouvoir organiser les services de navette à partir des aéroports avec, en priorité, la ou les sociétés de transport en commun desservant l'aéroport concerné ;
- h) les autorités aéroportuares s'engagent à collaborer étroitement avec la Cellule Transport Euro 2000 précitée, en matière d'organisation de l'accueil et du départ des supporters et d'information sur l'événement, en collaboration avec les autorités de la ville-hôte qu'elles desservent, avec tout instance officielle et société de transports en commun concernée ainsi qu'avec la Fondation Euro 2000.

Article 2

Le présent gentlemen's agreement **ne concerne en aucun cas les vols réguliers de passagers** desservant les aéroports internationaux sis sur le territoire belge. Concernant ces vols réguliers, toute information éventuelle sur la présence de participants à l'événement Euro 2000 à bord devrait si possible être communiquée à la Cellule Transport Euro 2000, afin de pouvoir organiser de façon optimale leur transport vers les villes-hôtes.

Article 3

Le présent gentlemen's agreement **ne concerne pas les vols taxis aux termes de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC)**, organisés pour et par les équipes et autres invités à l'événement d'Euro 2000.

Article 4

Étant donné que l'événement Euro 2000 se déroule du 10 juin au 2 juillet 2000 et vu que des arrivées et des départs pourraient avoir lieu avant et après l'événement, **le gentlemen's agreement sera valable du 1^{er} juin au 9 juillet 2000 y compris.**

Article 5

Aucune dérogation au présent *gentlemen's agreement* ne peut être envisagée, si ce n'est pour des raisons de sécurité aérienne ou d'ordre public.

Article 6

En signant ce *gentlemen's agreement*, les représentants des Sociétés concessionnaires et les Parties Concernées s'engagent, pendant la période fixée à l'article 4, à faire respecter dans leurs contacts avec les compagnies aériennes, les dispositions reprises à l'article 1 pour toute demande axée sur l'événement Euro 2000".

Annexe 5

BELGIUM - EURO 2000

INFORMATIONS TO BE FORWARDED FOR EACH NON-REGULAR PASSENGERS FLIGHT TO BELGIUM DURING THE EUROPEAN FOOTBALL CHAMPIONSHIP EURO 2000 FROM 01 JUNE TO 09 JULY 2000

For security, safety, mobility and organisational reasons the Belgian Euro 2000 Transport cell of the Ministry of Communications and Infrastructure would like to obtain in order to offer an optimal and efficient handling and transport of the passengers from the Airport to the stadia and return the following informations about each non regular Euro 2000 flight :

COORDINATES OF THE AIRLINE :

Commercial Name :
Address :
.....
Person to contact :
Phone : Fax : E-Mail :

COORDINATES AIRPLANE :

Nationality : Aircraft type :
Noise Certificate : Capacity :
Chapter :

COORDINATES FLIGHT :

Flight Number : Origin Airport :
Belgian Destination Airport :
 Antwerp Brussels Charleroi Liège Ostend
Scheduled arrival time : Scheduled departure time :
Flight route :
Number of Pax on Board Pax list Nationality (1)
Nationality Pax : EU Schengen Non Schengen
If non EU :

OTHER INFORMATION :

Flight Organisator or Tour Operator
 Final transport to stadium organised by Tour Operator
If not : 5 Euro per pax for Belgian Urban Transport to stadium

Coordinates

Commercial Name :
Address :
.....
Person to contact :
Phone : Fax :
E-Mail :

Date :
Signature Responsible Person :

Françoise POTIER
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
INRETS
Arcueil
France

TRANSPORT ET GRANDES MANIFESTATIONS : ÉVOLUTIONS, IMPACTS SUR LE DÉVELOPPEMENT ET ANALYSE TYPOLOGIQUE GLOBALE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	181
1. LA MOBILITÉ DE LOISIRS, PRINCIPALE CAUSE DE LA FORTE CROISSANCE DE LA MOBILITÉ	182
2. UNE TENTATIVE D'ÉVALUATION QUANTITATIVE DU PHÉNOMÈNE "ÉVÉNEMENTIEL"	186
2.1. Paris-Nord Villepinte et Paris Expo	187
2.2. Les festivals : les festivals culturels se multiplient.....	188
2.3. Les parades, les fêtes	188
2.4. Les manifestations sportives.....	188
2.5. Les méga-événements	189
3. ANALYSE TYPOLOGIQUE GLOBALE	190
3.1. Petit lexique indispensable	190
3.2. Typologie des manifestations (Fiche 1).....	194
3.3. Schéma d'organisation des transports et d'accessibilité (fiches 2 et 3).....	198
3.4. Gestion des déplacements et communication	200
3.5. Évaluation-bilan	201
3.6. Principaux enseignements/recommandations.....	202
4. LES IMPACTS ÉCONOMIQUES ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DES GRANDES MANIFESTATIONS	204
4.1. Les impacts économiques et sociaux.....	204
4.2. Les grandes manifestations, locomotives d'aménagement et de développement	205
CONCLUSION.....	207
NOTES.....	207
BIBLIOGRAPHIE.....	208
FIGURES.....	210

Arcueil, février 2002

INTRODUCTION

Des phénomènes bien connus illustrent l'intérêt croissant pour les grandes manifestations : le nombre toujours plus impressionnant d'amateurs de football pendant les coupes, les files d'attente qui s'allongent pour voir une grande exposition, la cohue pour assister à des salons et les embouteillages monstres lors de grands événements historiques et sportifs.

Pour ne citer que les derniers en date qui ont fait frémir les transports : la coupe du monde de football, l'éclipse du soleil, la Grande Armada à Rouen, les Journées Mondiales de la jeunesse, la fête de la musique, les Jeux Olympiques de Sydney, l'exposition universelle de Hanovre qui ont concentré des centaines de milliers, voire des millions de touristes/spectateurs/visiteurs.

Qu'elles soient répétitives ou exceptionnelles, les grandes manifestations ont un impact certain sur l'économie locale, régionale voire nationale et en particulier sur l'emploi et sur l'aménagement du territoire. Elles constituent un atout supplémentaire pour l'essor des activités et des services.

Les grandes manifestations qui avaient, il y a encore peu de temps, un caractère exceptionnel et rare, semblent devenir de plus en plus fréquentes. Elles ont pris une telle ampleur qu'elles ne peuvent se développer sans incidence sur leur environnement. Elles génèrent d'énormes flux touristiques -- moins connus et plus difficiles à cerner que les flux quotidiens -- dont la maîtrise suppose la mobilisation de moyens exceptionnels et le recours à des formes d'organisation et à des systèmes logistiques adéquats.

Les grandes manifestations posent des problèmes exceptionnels de logistique de transport et de gestion des flux pour trois raisons essentielles :

- une convergence vers un site (parfois plusieurs) de flux très denses de spectateurs, d'acteurs et de personnels liés à la logistique de la manifestation ;
- une concentration temporelle de flux donnant lieu à des hyperpointes de trafics automobile, transport collectif et piétonnier ;
- une forte proportion de déplacements inhabituels, non répétitifs impliquant des problèmes de repérage, d'information et de communication, de signalétique, de billetterie.

Du fait de leur unicité et de leur caractère "exceptionnel", les manifestations spéciales posent aussi des problèmes originaux de prévision de participation et donc de flux en grande partie "touristiques" : quels volumes de trafic et quelle répartition par mode de transport ? Quelles provenances ? Quelle intensité de pointes ?

Si les manifestations "spectacles" avec réservation de places (et parfois avec une billetterie transport intégrée) sont les plus faciles à gérer, les manifestations "ouvertes", telles les foires, les cortèges et les expositions posent les problèmes de logistique les plus aléatoires. On voit bien que les manifestations ont des caractéristiques très différentes et que la construction d'une typologie est indispensable.

Éphémères par nature, les grandes manifestations doivent généralement être organisées sur la base des infrastructures et des moyens de transport disponibles. Ces infrastructures étant déjà très sollicitées, tout particulièrement en milieu urbain, des mesures "particulières" d'organisation des transports et de gestion des flux doivent être prises.

Ces mesures peuvent aller de la réduction de la circulation générale "habituelle" à sa suppression totale sur des périmètres et durant des laps de temps appropriés, afin de laisser place aux flux "exceptionnels" engendrés par la manifestation.

Même passagères, ces transformations ne peuvent être mises en oeuvre sans des dispositions permettant de maintenir les populations et les activités des secteurs directement affectés par cet événement. Ces événements bousculent les habitudes et donnent ainsi souvent lieu à des schémas novateurs d'organisation des transports, de gestion et de maîtrise des flux. Ce sont de véritables "laboratoires d'essai" de nouveaux schémas de déplacements qui parfois perdurent (en partie) au-delà de l'événement.

Si de nombreux médias se font l'écho de ces grandes manifestations, très peu d'analyses globales ont été entreprises, peu d'enseignements de ces expériences ont été capitalisés.

Quelles évolutions et quels bilans peut-on établir à propos de ce phénomène dont la forte croissance semble récente ?

L'objectif de cette communication est de tenter une quantification du phénomène des grands événements, d'en évaluer son évolution, d'établir une analyse typologique globale et d'indiquer quelques références d'impacts économiques, sociaux et d'aménagement.

1. LA MOBILITE DE LOISIRS, PRINCIPALE CAUSE DE LA FORTE CROISSANCE DE LA MOBILITE

La mobilité des Européens ne cesse d'augmenter. Ceci n'est pas une révélation. En revanche, la très forte croissance de la mobilité hors travail qui participe essentiellement à la croissance généralisée de la mobilité est beaucoup moins connue et discutée.

En France :

- Les statistiques issues des enquêtes transport, réalisées en 1982 et 1994, indiquent que les Français se sont déplacés plus souvent et plus loin à partir de leur domicile, passant de 15.4 déplacements par semaine et par personne à 16.6 déplacements (+ 8 pour cent) et de 29.1 kilomètres à 35.3 kilomètres par déplacement (+ 21 pour cent). Des enquêtes ménages plus récentes (Lille, Grenoble, Ile-de-France...) confirment ce résultat.
- Pendant la même période, le nombre de voyageurs-kilomètres (indice qui synthétise le nombre de personnes concernées par le déplacement et la distance parcourue lors de ces déplacements) a connu une croissance encore plus forte (+ 45 pour cent). Cette croissance est due principalement à celle de la mobilité longue distance (correspondant à des déplacements à plus 100 kilomètres du domicile assimilables à 85 pour cent au tourisme) qui a connu une augmentation exceptionnelle de 56 pour cent entre 1982 et 1994 et dont la part dans la mobilité totale est passée de 38 pour cent à 41 pour cent (Tableau 1).
- Dans la mobilité locale (correspondant à des déplacements inférieurs à 100 kilomètres du domicile), le poids de la mobilité "loisir" est maintenant supérieur à celui de la mobilité travail : la part du nombre de déplacements au titre des loisirs est passée de 33 pour cent à 40 pour cent entre 1982 et 1994, tandis que celle du nombre de déplacements au titre du travail et des études diminuait durant la même période de 37 pour cent à 33 pour cent (Tableau 2). Les résultats sont équivalents en termes de distances par déplacement. Enfin, l'évolution des voyageurs-kilomètres montre là aussi la formidable croissance de la mobilité de loisirs de 53 pour cent, alors que celle liée au travail n'augmente que de 28 pour cent pour une évolution moyenne de 38 pour cent.

Des résultats tout à fait comparables ont été obtenus dans plusieurs pays européens (*par le Consortium européen ARTIST et par la Suisse*) :

- en Grande-Bretagne, de 1989 à 1997, le nombre de déplacements nationaux a augmenté de 22 pour cent pour atteindre un volume de 134 millions de déplacements. Pendant la même période, la part de la mobilité loisir et tourisme dans la mobilité totale a augmenté de 35 pour cent à 40 pour cent en termes de déplacements et de 42 à 48 pour cent en termes de distances parcourues ;
- en Italie, on estime que le nombre de déplacements touristiques a connu une augmentation de 15 pour cent de 1993 à 1999 et que la part relative des seuls déplacements de tourisme représente, en 1999, environ 30 pour cent du total des voyageurs-kilomètres ;
- en Suisse, entre 1984 et 1994, la mobilité totale a augmenté de 16 pour cent en termes de distances parcourues par personne sur une semaine, celle des loisirs de 41 pour cent. En 1994, les loisirs engendraient environ 50 pour cent des kilomètres parcourus par semaine par les Suisses. Cette croissance de la mobilité de loisirs est l'une des principales préoccupations soulevées par le Programme National de Recherche 41 (PNR41).

De plus en plus d'Européens sont concernés par les déplacements de loisirs vers des lieux plus éloignés de leur domicile que ce soit au quotidien, pour les week-ends et pendant les vacances, et le phénomène ne s'infléchira pas de sitôt.

La croissance de la mobilité de loisir s'explique par de nombreux facteurs notamment, la plus grande flexibilité du temps de travail, l'augmentation de la fréquence des relations sociales et celle des activités culturelles, sportives et de détente, et enfin par la croissance des flux liés aux manifestations de plus en plus nombreuses et diverses.

En France, les modifications des rythmes professionnels, qui étaient évidentes depuis plusieurs années, sont aujourd'hui amplifiées par le passage aux 35 heures, et la réduction du temps de travail se conjugue avec l'allongement de la durée de la vie. Cependant, les temps libres ont fortement augmenté, avant même les "35 heures". Cette loi sur la réduction du temps de travail sera un accélérateur des évolutions des modes de vie déjà constatées, mais ne marquera pas une rupture dans ces évolutions.

Par l'usage des loisirs et du tourisme, la mobilité croît fortement. Elle devient complexe, variée et aléatoire. Les motifs principaux de déplacement ont changé et les modèles de mobilité ont évolué d'un modèle bipolaire à des modèles de multipolarités mouvantes, que les Italiens appellent mobilités "zigzagantes".

Et la mobilité événementielle ?

En France, on peut estimer que la mobilité de loisir représente, en 2000, 55 pour cent des kilomètres parcourus par semaine dont environ un petit 10 pour cent pour les manifestations de tout genre. Pour la Suisse, les chiffres sont de 50 pour cent pour la part des loisirs, dont environ un tiers pour les manifestations sportives et 9 pour cent pour les autres manifestations.

Cette mobilité événementielle est une forme de tourisme de très courte durée. En France, 40 pour cent des déplacements dont la motivation principale est d'assister à un événement, sont réalisés dans la journée. Pour les 60 pour cent de déplacements intégrant des séjours, leur durée moyenne est de seulement trois-quatre jours.

Tandis que l'ordre institutionnel relâche ses contraintes et que le calendrier religieux perd de son importance, le temps des loisirs s'impose avec ses périodicités renouvelées (week-end, grands week-ends, petites vacances, vacances, ...) et ... les grands événements généralement surmédiatisés (re)créent des rites collectifs en répondant aux aspirations de l'individu et de la société. Ces rassemblements de diverses formes offrent l'occasion de nouvelles convivialités, voire de fêtes. Les "rave parties", où se retrouvent des milliers de jeunes, sont aussi un exemple récent de ce phénomène de société.

L'augmentation de la fréquence d'événements de nature variée dénote une tendance à la généralisation de comportements collectifs. Ils renouvellent les pratiques de mobilité en renforçant la part des déplacements de loisirs et, plus largement, développent la mixité temporelle sur un territoire entre "la ville qui travaille, la ville qui dort et la ville qui s'amuse" en reprenant l'expression de F. Ascher.

Les grandes manifestations de toute nature contribuent au brassage des générations et des différentes catégories sociales. Les retombées de contacts à l'occasion d'un événement sportif de notoriété internationale permettent à des populations différentes de partager un même moment. "Il nous a surtout paru important que l'événement soit porté par l'ensemble de la population" disait en 1995, P. Braouzec, maire de Saint-Denis au sujet d'un meeting international d'athlétisme organisé par sa commune. Phrase prémonitoire s'il en est, quand on se réfère à la grande fête fraternelle qui a suivi la victoire de la France pour la Coupe du Monde de football en 1998.

Tableau 1. **Évolution de la mobilité des Français**

	1982	1994	évolution 1982-1994
voyageursXkm en courte distance			38%
voyageursXkm en longue distance			56%
voyageursXkm, mobilité totale			45%
part des longues distances/total des distances	38%	41%	

Source : enquête transport INSEE-INRETS 1981-1982 et 1993-1994.

Tableau 2. **Évolution de la mobilité locale et longue distance des Français entre 1982 et 1994**

a- Dans la mobilité locale					
	En part de déplacements		en part de distances		évolution voyageurs-km
	1982	1994	1982	1994	1982-1994
Agrément	33%	40%	36%	42%	+53%
Travail	37%	33%	39%	37%	+28%
b- Déplacements longues distances - touristiques : + 3 % l'an depuis 1985					

Source : enquête transport INSEE-INRETS.

Tableau 3. **Répartition des distances journalières moyennes parcourues par personne - calculées sur une semaine - selon les motifs en Suisse et en France en 1994**

	Suisse	France
déplacements professionnels	12.3%	12.6%
travail	21.1%	19.6%
formation	3.6%	5.9%
achats	13.0%	12.4%
loisirs	50.0%	49.4%
km par jour par personne - sur une semaine	33.2 km	35.3km

Source : Suisse, Office Fédéral de la Statistique - France, Enquêtes transports INSEE-INRETS, calculs de l'auteur.

Tableau 4. **Évolution de la distance journalière moyenne parcourue par personne, calculée sur une semaine, selon les motifs en Suisse et en France**

	Suisse			France		
	1984 km	1994 km	variation 1984-1994	1982 km	1994 km	variation 1982-1994
total	28.7	33.2	16%	29.1	35.3	21%
pendulaires	8.7	8.4	-3%	8.1	8.6	6%
affaires	4.7	4.1	-13%	4.8	4.5	-6%
achats	3.4	4.0	18%	3.8	4.4	16%
loisirs	11.9	16.8	41%	12.3	17.7	44%

Source : Suisse, Office Fédéral de la Statistique - France, Enquêtes transports INSEE-INRETS, calculs de l'auteur.

2. UNE TENTATIVE D'ÉVALUATION QUANTITATIVE DU PHÉNOMÈNE "ÉVÉNEMENTIEL"

Un observatoire des manifestations fait défaut. La capitalisation extrêmement faible des données concernant la fréquentation aux manifestations est l'obstacle majeur pour établir une évolution globale quantitative de ce phénomène.

Cependant la capitalisation n'est pas la seule difficulté, l'estimation de la fréquentation elle-même en est une autre. Si pour les manifestations qui se déroulent dans un espace clos, avec une billetterie organisée, la connaissance des flux est aisée, il n'en va pas de même pour une parade ou une manifestation se déroulant dans un lieu ouvert, comme le Tour de France, la Fête de la Musique, et les organisateurs ont bien du mal à fournir des estimations correctes. Par ailleurs, dans un contexte de forte concurrence commerciale et d'image, les estimations sont parfois difficiles à obtenir de la part des organisateurs.

Quels sont le type de l'évolution et l'ampleur des manifestations ? Est-ce leur nombre qui augmente ? Est-ce le nombre de spectateurs par manifestation ? Est-ce la taille d'une manifestation ? Est-ce le nombre d'acteurs ou de spectacles par manifestation qui croît ?

Actuellement, la seule possibilité pour établir cette évolution est de se fonder sur quelques cas significatifs de différents événements :

- deux centres de congrès de Paris accueillant simultanément plusieurs événements (salons, foires, congrès) ;
- le festival d'Avignon, manifestation culturelle composée d'événements sur des multisites ouverts et fermés, avec le festival In et le festival Off manifestation annuelle sur un même site ;

- les manifestations sportives à Paris, à périodicités renouvelées généralement sur un même site ;
- les parades, événements ouverts ;
- le Salon de l'Automobile de Genève, manifestation répétitive sur le même site ;
- les méga-événements qui se renouvellent sur des sites différents.

2.1. Paris-Nord Villepinte et Paris Expo

Ouvert en 1982, le parc d'expositions de Paris-Nord Villepinte est desservi par les autoroutes A1 ou A3, la ligne B du RER (20 minutes de Paris), le TGV (le Thalys depuis 1999) en gare de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle à 5 minutes en voiture ou en RER.

Le parc Paris-Expo situé à la Porte de Versailles est à proximité du périphérique Sud de Paris, qui se connecte à l'autoroute A6 Porte d'Orléans et à l'autoroute A13 Porte de Saint-Cloud, et est proche de l'héliport. Le parc est desservi par les deux lignes de métro n° 8 et n° 12 et trois lignes de bus les jours ouvrés et deux les dimanches et jours fériés. Des parkings de 6 450 places sont situés aux portes du parc d'exposition. Bien que d'autres parkings proches puissent être utilisés, les places de parkings sont insuffisantes, particulièrement lors des grands salons, pendant lesquels le trafic de tout le quartier est engorgé.

Au cours des années 90, les évolutions des salons qui se sont déroulées dans ces deux sites parisiens sont les suivantes :

- le nombre total des salons nationaux et internationaux à Paris augmente (+ 75 pour cent) ainsi que le nombre de visiteurs (+70 pour cent), surtout pour les salons grands publics (+150 pour cent) ;
- le nombre de visiteurs par salon reste stable, aux environs de 33 000 tous salons confondus et 70 000 pour les salons grand public ;
- la surface moyenne des salons diminue très nettement (- 25 pour cent).

Ainsi, le nombre d'exposants et celui des visiteurs par m² augmentent (+ 31 pour cent). Le nombre de salons de petite surface, inférieure à 20 000 m², a connu une augmentation beaucoup plus forte que les salons de taille supérieure. La rentabilité est sans aucun doute à l'origine de cette évolution.

Existe-t-il une pérennité de certains salons ? Certes, les salons qui semblent perdurer sont, d'une part les grands salons commerciaux comme celui de l'automobile, de l'agriculture et, d'autre part, les salons les plus innovants, ceux qui font rêver, surprennent ou étonnent, et ayant trait aux nouvelles technologies.

Dans le même temps, on constate une coexistence de plus en plus courante de salons sur un même site, qui s'explique aussi par la diminution de la surface des salons. Pour les transports, ceci implique des difficultés au même titre qu'un seul grand salon, considération qu'il faudrait prendre en compte dans la gestion des flux des manifestations.

2.2. Les festivals : les festivals culturels se multiplient

Le festival d'Avignon

La notoriété internationale d'Avignon, au Sud de la France, s'est construite grâce à son festival In, voué au théâtre. De 1990 à 2000, le festival In a connu une faible augmentation du nombre de ses festivaliers qui s'est stabilisé autour de 130 000. En revanche, le festival Off, qui est venu se greffer au In, a vu le nombre de ses spectateurs augmenter régulièrement de 350 000 en 1995 à 500 000 en 2000. Mais cette croissance résulte plus de l'augmentation du nombre de spectacles que du nombre de spectateurs par spectacle. Cet exemple nous montre clairement l'évolution des événements culturels : se déroulant dans un lieu fermé -- à capacité prédéterminée -- les flux des participants augmentent lorsque le nombre de spectacles augmentent car la demande potentielle est forte.

Dans le même temps, la naissance de festivals culturels se multiplient : le festival de la bande dessinée à Angoulême, le festival du jazz à Marziac, le festival des marionnettes à Charleville, le festival de musique à la Roque d'Anthéron, le festival de musique de Montpellier, les Folles Nuits de Nantes...

2.3. Les parades, les fêtes

Tout tend à devenir prétexte à des fêtes ou à des parades dont il est difficile d'en connaître le nombre et la fréquentation exacts : l'avènement du nouveau millénaire, les périodes de carnaval, les défilés, les commémorations historiques...

La Gay Pride, grand défilé de chars, très festif et coloré, qui traverse les rues de nombreuses capitales (Berlin, Amsterdam, ...) est un exemple parmi beaucoup d'autres. A Paris, à ses débuts, en 1977, cette parade ne comptait que 500 participants, mais en avait déjà 5 000 en 1991, pour en atteindre maintenant plus de 300 000, attirant un large public français et étranger hors communauté homosexuelle.

La Technoparade et la Gay Pride, deux manifestations déjà anciennes qui ont attiré chacune 300 000 participants en une seule journée en 2000 à Paris, montrent bien l'engouement toujours renouvelé pour les fêtes de la rue, qui **permet à l'individu de se réapproprier l'espace public pendant la durée de l'événement.**

2.4. Les manifestations sportives

Dans le domaine sportif et particulièrement pour le football où l'effet Coupe du Monde perdure, les rencontres connaissent une fréquentation soutenue. L'observation de l'évolution de la fréquentation du Parc des Princes et de celle du Grand Stade depuis son ouverture en janvier 1998, montre que ces manifestations sportives sont de plus en plus populaires et que le public se féminise.

Les rencontres nationales et internationales de football et les matchs internationaux de rugby qui se déroulent en France remplitaient les 40 000 places du Parc des Princes ; ils remplissent, depuis 1998, les 70 000 places du Stade de France à Saint Denis ; cette commune vit maintenant à l'heure des grands événements qui se déroulent dans le Stade de France.

2.5. Les méga-événements

Les méga-événements sportifs viennent immédiatement à l'esprit, sans doute à cause de leur impact médiatique inégalé. Il peut s'agir de grandes compétitions internationales spécialisées dans un sport (coupes du monde de football ou de rugby, grands tournois de tennis, courses automobiles, de moto, de vélo) qui se développent d'année en année, ou multivariées, comme les Jeux Olympiques.

Les Jeux Olympiques d'été ont connu une forte croissance depuis 1980, mobilisant 145 pays à Moscou en 1980, 21 sports différents, 203 événements, 8 300 athlètes et officiels, 8 000 journalistes, 5.3 millions de tickets vendus et 90 millions de dollars US de droits de télévision, pour atteindre, en 2000, à Sydney, 199 pays, 28 sports différents, 300 événements, 18 400 athlètes et officiels, 19 800 journalistes, 8 millions de tickets vendus et 1 330 millions de dollars US de droits de télévision.

Les grandes Expositions internationales se placent au même niveau de rayonnement mondial, autour d'autres thématiques qui sont tout à la fois techniques, culturelles, commerciales et ludiques. Elles mobilisent aussi les superlatifs, regroupant environ 120 pays, accueillent des millions de visiteurs (40 millions à Séville, 10 millions à Lisbonne et 18 millions à Hanovre) pendant 5 à 6 mois d'ouverture au cours desquels des milliers de représentations artistiques et culturelles ont lieu.

Si le nombre de pays représentés reste plus ou moins stable, le nombre d'organisations internationales et de grandes entreprises, le nombre de spectacles tendent à augmenter.

Mais il ne faut pas oublier les grandes fêtes historiques, plus populaires comme la Fête des Vignerons à Vevey, les fêtes de fin de siècle à Nantes, l'Armada à Rouen.

En conclusion, le phénomène événementiel suit une évolution différenciée, selon qu'il s'agit de manifestations fermées ou ouvertes, de salons ou de regroupements sportifs :

- les manifestations commerciales, sauf pour les grandes, ont tendance à diminuer en surface d'exposition et à augmenter en nombre de participants (exposants et visiteurs). Pour les transports, le problème est la coexistence sur un même site de plusieurs salons devenant pratique courante ;
- les festivals culturels sont de plus en plus nombreux et le nombre de spectacles augmente pour chacun des festivals surtout pour les festivals Off. Les spectacles des festivals In se déroulant dans un lieu fermé, le nombre de spectateur par spectacle est stable. La fréquentation totale à chaque manifestation culturelle croît par la multiplication des représentations et des spectacles plus que par le nombre de spectateurs par représentation.

Dans ces deux cas, les manifestations qui perdurent sont les plus innovantes, les plus spectaculaires.

- les rencontres sportives de plus en plus médiatisées augmentent en nombre et en fréquentation ;
- les méga-manifestations croissent en nombre, en participants et en événements.

3. ANALYSE TYPOLOGIQUE GLOBALE²

Comment gérer du point de vue des transports et de la sécurité une manifestation qui se déroule dans un lieu fermé et couvert et celle qui se déroule sur la voie publique ? Celle qui se passe dans un petit village et celle qui se passe dans une grande métropole ? Toutes les manifestations ne peuvent pas être considérées comme un ensemble homogène et le concept de transport, mis en place pour ces manifestations, identique. La diversité des manifestations implique des gestions de transport tout aussi diversifiées.

Face à la variété considérable des grands événements, l'élaboration d'une typologie générale est nécessaire qui doit prendre en considération un faisceau complexe de critères, notamment d'environnement, d'envergure, de périodicité ou d'exceptionnalité, de nature et d'orientation, de programme, d'insertion locale, etc... Celle-ci permettra d'analyser les éléments structurels qui composent une manifestation afin de la gérer au mieux par des actions efficaces. Chaque groupe de cette typologie devra être mis en relation avec un schéma d'organisation des transports et d'accessibilité et une gestion des déplacements et de communication qui permettra d'en donner une évaluation. C'est en rapprochant les manifestations de mêmes paramètres qu'il sera possible d'en tirer des enseignements pour un transfert de connaissances (cf. Figure 1).

En quoi, une manifestation doit-elle ou peut-elle être considérée comme importante plutôt que normale ?

La définition d'une grande manifestation dépend de l'optique selon laquelle elle est analysée. Les indicateurs permettant de définir la manifestation et son importance sont très différents, selon qu'il s'agit de considérations économiques, sociales, culturelles, touristiques ou de logistique et de transports.

Essentiellement axé sur les paramètres d'accueil et d'accessibilité, le présent rapport privilégie l'examen des aspects structurels et organisationnels des transports des manifestations.

3.1. Petit lexique indispensable

La notion d'**événement** et celle de **manifestation**, en français, sont souvent floues, considérées comme synonymes même dans les dictionnaires. Les choix suivants ont été opérés en considérant qu'une différence devait être faite entre la définition d'un mot et son usage.

a) **Événement, partie d'une manifestation**

Un **événement** est un fait marquant de nature variée (sportif, culturel, artistique ou commercial...) qui rassemble des personnes en un lieu et un temps déterminés.

b) **Une manifestation** est composée d'un ou plusieurs événements faisant partie d'un tout, géré par un ou plusieurs organisateurs. Et par voie de conséquence, un seul événement composant une manifestation est une manifestation.

Une manifestation peut être composée d'une **manifestation In** et d'une **manifestation Off**. La manifestation In est, le plus souvent, celle qui aura été la première créée, toujours officielle et de plus grande renommée. La manifestation Off s'est greffée sur la manifestation In, avec une idée complémentaire ; elle est souvent gratuite, attirant plus de personnes.

Il est important de distinguer les événements d'une manifestation, car chaque événement a des spécificités propres : un programme, un horaire, un public...

c) **Délimitation d'une "grande manifestation"**

Une **grande manifestation** est une manifestation qui, en générant des flux importants (que l'on appellera par la suite **fréquentation**) nécessite la mise en place de **moyens spécifiques relatifs aux transports, à la sécurité et à la logistique**.

La distinction "manifestation" et "grande manifestation" est toutefois relative, dépendant fortement du territoire dans lequel elle se déroule. Dans une grande métropole, 60 000 à 100 000 spectateurs par jour peut être considéré comme un seuil de "grande manifestation". En revanche, la convergence de 25 000 spectateurs dans une agglomération de petite taille de 15 000 habitants, comme le festival de jazz à Marziac, conduit à considérer également cette manifestation comme une grande manifestation (Figure 2).

d) La fréquentation à un événement ou à une manifestation est mesurée par le nombre de spectateurs ou par le nombre d'entrées selon une unité de temps généralement le jour, mais qui peut être aussi la semaine ou bien la durée de l'événement ou de la manifestation (quelques heures, comme au Festival de Cannes).

Cette notion est distincte du nombre de billets vendus, car certaines catégories de billets peuvent autoriser plusieurs entrées à des événements ou à la manifestation. Le problème pour les transports se pose lorsqu'il y a forte fréquentation. Dans de nombreux cas, les difficultés sont limitées à une brève période de fréquentation massive, à l'occasion de méga-événements de nature diverse : pèlerinages, festivals et carnivals, compétitions sportives, foires, salons, congrès exceptionnels, etc. ou bien à l'occasion de quelques jours d'une manifestation sur un site manifestation. Par exemple, en 1997-2000, seules deux manifestations, le Salon de l'Automobile et celui des Télécom, au palais des congrès Palexpo à Genève ont posé des difficultés de transport du fait de leur forte fréquentation (Figure 3).

e) L'organisation des transports est qualifiée de "spécifique" lorsque la demande en déplacements occasionnés par la manifestation est telle qu'elle ne peut pas être satisfaite par l'offre de transport existante et requiert des modifications temporaires substantielles d'organisation et de gestion du système des transports.

Cette organisation spécifique porte sur la **gestion des trafics engendrés par la manifestation et sur celle des transports et circulations ordinaires** ayant lieu dans le **périmètre d'influence** de la manifestation.

f) Les trafics. Les trafics engendrés par la manifestation se superposent au trafic de base, quotidien. On distinguera trois types de trafic :

- **le trafic spectateur** regroupe l'ensemble des déplacements des spectateurs se rendant à ou sortant de la manifestation ;

- **le trafic logistique ou accrédité** concerne l'ensemble des flux liés à l'organisation, au fonctionnement, à l'approvisionnement, à l'entretien, à la sécurité, à la couverture médiatique de la manifestation ainsi que ceux des participants-acteurs ;
- **le trafic de base** est le trafic existant hors manifestation, maintenu ou soumis à des modifications spécifiques temporaires dans le périmètre d'influence de la manifestation.

Un problème majeur est celui du partage d'un territoire -- limité et souvent densément occupé -- entre résidents et visiteurs, avec les conflits sociaux et spatiaux qui peuvent en résulter. L'acuité de ces conflits d'appropriation et d'usage dépend de l'envergure (population, territoire, voirie, autres infrastructures, services) de la cité réceptive. Les problèmes de sécurité et de gestion des flux deviennent prioritaires. On notera, cependant, que les administrations urbaines, longtemps satisfaites de l'auto-développement spontané de l'activité touristique-événementielle, ne se sont préoccupées que très tardivement d'en planifier le cours.

g) Les périmètres

L'organisation d'une grande manifestation requiert l'établissement de périmètres d'intervention généralement de trois types qui délimitent les différentes responsabilités au niveau des transports et de la sécurité :

- **un périmètre d'influence** englobe l'ensemble des territoires où le trafic de base est susceptible d'être modifié. Dans ce périmètre, des interventions de gestion et d'exploitation de services de transports supplémentaires *ad hoc* pour la manifestation peuvent être programmées, commandées et contrôlées ;
- **un périmètre de contrôle d'accès** délimite l'espace sous le contrôle et la responsabilité des organisateurs de la manifestation. En principe, l'intérieur de ce périmètre est limité aux participants et aux véhicules détenteurs d'un billet ou d'une accréditation ;
- **un périmètre intérieur** délimite la ou les zones fonctionnelles à l'intérieur d'un périmètre de contrôle d'accès, accessible exclusivement aux participants titulaires de certains titres de billets ou d'accréditation.

Par exemple, en France, depuis la Loi Pasqua du 16 décembre 1993, la sécurité d'une manifestation sportive, à l'intérieur d'un stade, relève de la compétence de l'organisateur, d'où la formation et la présence de stadiers pour assurer la sécurité interne des rencontres sportives (périmètre de contrôle d'accès).

Lorsque la manifestation sportive est un match à risques (trois niveaux de risques étant établis), en raison de sa notoriété et du nombre important prévu de supporters, les services de la police fournissent alors une prestation facturée aux organisateurs pour assurer la circulation et la sécurité autour du stade, au niveau des accès, de l'accueil et des parkings (périmètre d'influence).

h) Le multipartenariat

Une organisation spécifique "transport-accessibilité-sécurité" d'une grande manifestation implique un **multi-partenariat** entre le ou les organisateurs de la manifestation, les entreprises de transport, des services publics et les autorités administratives, chacun ayant des compétences différentes sur un territoire, intervenant à différents niveaux de décision pour gérer la sécurité et la gestion des flux des personnes et des marchandises. En France, Les manifestations de très grande

ampleur requièrent la nomination d'un Préfet de zone ou la création d'une cellule spéciale qui comprendra notamment les organisateurs de la manifestation, la gendarmerie, les CRS, les pompiers, les autorités organisatrices des transports et les transporteurs, les autorités locales voire régionales élues.

Au niveau de la sécurité et de la gestion des flux, des dispositions spécifiques sont arrêtées lors de réunions de travail ayant lieu plusieurs semaines, voire plusieurs mois avant la tenue de la manifestation. Le Préfet, les représentants de la mairie, les transporteurs et les organisateurs assistent à ces réunions préalables. Suivant la nature et l'ampleur de la manifestation, les dispositions prises sont très variables.

i) La logistique regroupe l'ensemble des moyens et des méthodes relatifs à l'organisation d'une manifestation pouvant comprendre l'administration et les services tels que la sécurité, les services médicaux et sanitaires, l'accueil, l'hébergement, la location, l'assistance technique, la mise en place et le démontage des structures, les transports des personnes et des approvisionnements, les médias.

Du point de vue logistique, les grandes manifestations comportent trois séquences temporelles ayant des caractéristiques et des contraintes d'organisation distinctes :

- **l'avant-manifestation** : montage de l'ensemble des installations, des équipements et des systèmes techniques liés à la manifestation et tests éventuels de certains sous-systèmes ;
- la **manifestation elle-même** avec le public ;
- **l'après-manifestation** comprenant le démontage et la remise en état des lieux.

j) Catégories de participants

Selon l'ampleur et la nature des manifestations six **catégories de participants** seront distinguées, les spectateurs, les acteurs, les personnels logistiques, les bénévoles, les personnels de marques et les médias, chacune d'elle ayant des **besoins spécifiques en déplacement** qui doivent être planifiés séparément.

- 1. les spectateurs** sont les personnes visitant ou assistant à un seul événement (spectateur-visiteur, spectateur d'un jour), ou à plusieurs événements sur plusieurs jours (festivalier) et les visiteurs-touristes qui, tout en étant présents sur le lieu de la manifestation, n'y assistent pas (visiteur sans billet) ;
- 2. les acteurs**, directement impliqués dans la production de l'événement et qui selon le type de la manifestation auront des appellations différentes :
 - dans le domaine sportif : athlètes, entraîneurs, techniciens d'équipes ... ;
 - dans le domaine culturel : comédiens, artistes, musiciens, figurants, metteurs en scène, ... ;
 - dans le domaine commercial : exposants, vendeurs, hôtesses ...

3. **les personnels logistiques** regroupent les personnes engagées dans les multiples activités d'organisation, de services et de support liées à la manifestation. Les personnels logistiques dépendent directement du type, de la nature, de l'ampleur, de la configuration territoriale et de la complexité technique et sécuritaire de la manifestation. Parmi le personnel logistique, on distingue deux types :
 - **les organisateurs** assurant l'ensemble des fonctions de commande, de contrôle et de prestations liées à l'organisation de la manifestation ;
 - **les prestataires de service de sécurité** (gendarmes, policiers, pompiers, médecins, vétérinaires, stadiers, ... qui assurent l'ensemble des fonctions liées à la sécurité des personnes, des installations, de la sécurité publique, la sécurité sanitaire, etc...), **d'accueil** (guides, hôtesse), **d'exploitation générale ou services d'assistance** au fonctionnement, d'entretien, de dépannage et de nettoyage, **d'exploitation spécifique** (fonctions techniques et réglementaires liées à la nature de l'événement, comme les arbitres ou les masseurs), **de transport des marchandises** (les livreurs assurent le transport des marchandises lié aux approvisionnements de la manifestation) **et de personnes** (les chauffeurs de personnes accréditées ou VIP, ainsi que le personnel des transports privés mis en place par l'organisateur ou les organisateurs), **de restauration, d'hébergement et de vente de produits annexes à la manifestation** ;
4. **les bénévoles** ;
5. **les personnels de marques ou VIP** ;
6. **les médias**.

Ces différentes catégories de participants ont aussi des accès différents à la manifestation : les spectateurs ont un accès public - **les entrées principales** ; les acteurs et les personnels logistiques ont un accès spécifique **les entrées de service**.

3.2. Typologie des manifestations (FICHE 1)

Plusieurs caractéristiques interviennent dans la construction typologique des manifestations :

- la description même de la manifestation et le cas échéant des événements qui la composent (la date, l'édition, le lieu et sa taille, son genre, son rayonnement et le ou les organisateurs) ;
- des caractéristiques générales ;
- des caractéristiques temporelles ;
- des caractéristiques spatiales ;
- et la fréquentation.

Les principaux paramètres et indicateurs caractérisant les grandes manifestations et leur organisation sont identifiés à l'aide de fiches typologiques. Se fondant sur l'expérience et le suivi de plusieurs grandes manifestations européennes et mondiales, le rapport cerne l'importance relative des différents indicateurs.

3.2.1. *Caractéristiques principales*

Trois caractéristiques principales définissent la typologie d'une grande manifestation :

- le type d'événement qui la compose : à capacité prédéterminée ou ouvert ;
- la structure spatiale de la manifestation : monosite ou multisite ;
- son ampleur.

3.2.1.1. La caractéristique la plus importante d'un événement est son type de **capacité d'accueil** : capacité limitée ou indéterminée correspondant à deux types d'événements bien distincts :

- événement à "**capacité prédéterminé**", dont le nombre maximum de spectateurs est connu ;
- événement **ouvert**, dont le nombre maximum de spectateurs est indéterminé, comme pour les parades, les cortèges, les fêtes dans la rue.

La planification d'événements "à capacité prédéterminée" se fonde sur un scénario connu dont la fréquentation est limitée par une billetterie prédéfinie. L'événement "ouvert" est évidemment beaucoup plus difficile à planifier. Plusieurs scénarios de fréquentation sont élaborés pour tenir compte des aléas des flux de fréquentation, aléas pouvant résulter de nombreux facteurs, soit internes à l'organisation de l'événement (marketing, publicité, communication), soit externes à la manifestation (météo, concurrence avec d'autres manifestations).

On trouve de nombreux cas de manifestations incluant des événements des deux types comme la fête de la musique avec des concerts dans des salles classiques et des concerts en plein air. Ou encore comme les Jeux Olympiques avec des sports en salle et des sports en plein air comme le cyclisme et le marathon, la Fête des Vignerons 1999 (des spectacles avec 16 500 spectateurs et des cortèges).

3.2.1.2. Il convient aussi de distinguer les manifestations selon **leur structure spatiale** :

- les manifestations "**monosite**" ou manifestation qui se déroule sur un site unique, cas le plus fréquent ;
- les manifestations "**multisite**" avec un site principal et des sites secondaires comme les Jeux Olympiques ou composée de plusieurs sites comme la Coupe du monde de Football.

C'est en croisant ces deux variables, capacité d'accueil et structure spatiale, que l'on obtient une première esquisse de la classe à laquelle appartient la manifestation.

3.2.1.3. Outre la classe précédemment définie, l'**ampleur** de la manifestation, mesurée par le nombre de spectateurs par jour qu'elle attire, constitue la troisième caractéristique essentielle d'une manifestation.

3.2.2. *Caractéristiques temporelles*

Trois caractéristiques temporelles interviennent dans la description d'une manifestation : sa durée, sa périodicité en général et sa périodicité sur un même site, enfin son horaire de déroulement (diurne et/ou nocturne).

3.2.2.1. *Durée*

La durée de la manifestation conditionne les principaux paramètres opérationnels. On distingue trois familles :

- les manifestations "courtes", d'un à quelques jours ;
- les manifestations "de durée moyenne", de deux à trois semaines (les Jeux Olympiques) ;
- les manifestations "longues", de plusieurs mois, principalement de grandes expositions.

Les manifestations de longue durée comme les Expositions Universelles, Mondiales ou Nationales sont généralement utilisées pour accélérer le développement d'infrastructures durables (cf. chapitre 4).

3.2.2.2. *Périodicité*

La périodicité est aussi une caractéristique de base d'une manifestation. Elle peut être annuelle (Festival d'Avignon, de Cannes), bi ou quadri-annuelle (Jeux Olympiques, Coupe du Monde de Football) ou, plus rarement, très espacée (tous les 20 à 25 ans pour la Fête des Vignerons de Vevey).

Le fait qu'une manifestation se répète sur le même site a des implications importantes aux plans organisationnel, d'acceptabilité et de potentiel d'évolution (comme au Festival de Cannes ou aux folles nuits de Nantes).

Une manifestation répétitive avec une fréquence relativement élevée sur le même site a un impact certain sur la ville-hôte. L'**acceptabilité** de mesures contraignantes par les habitants et les activités riveraines est un enjeu sensible, surtout politique. De plus, l'expérience acquise lors d'éditions précédentes permet d'améliorer la planification transport-accessibilité et de réduire les impacts négatifs, comme à l'exemple du festival du film à Cannes. Une manifestation répétitive permet souvent de tester des schémas de transport novateurs (cf. plus loin) et de les adapter en fonction des résultats de l'exploitation, des sondages et enquêtes *in situ* réalisés auprès des participants.

Dans les sites équipés pour accueillir des manifestations, comme des centres d'expositions ou de congrès, l'expérience est de nature différente. Un même site accueille des petites, moyennes et grandes manifestations. Généralement seule une minorité de manifestations dans de tels sites nécessite réellement une organisation spécifique. A Palexpo-Genève par exemple, seul le Salon de l'Auto est une manifestation annuelle de très forte fréquentation comme nous l'avons déjà signalé.

3.2.2.3. *Horaire de l'événement*

Selon que l'événement se déroulera dans la journée ou la nuit, les implications sur la gestion des transports seront différentes, notamment l'offre, moindre en soirée, nécessitera un renforcement

substantiel et des prolongements de services. Par ailleurs, les conditions d'exploitation seront particulières, notamment la nuit avec la nécessité d'éclairages supplémentaires.

3.2.3. *Caractéristiques spatiales*

Le **contexte environnemental, la localisation et la situation** sont nécessaires pour décrire une grande manifestation.

Le contexte environnemental de la manifestation et sa localisation par rapport à la ville-centre sont fortement liés à l'équipement transport et aux trafics existants dans la ville-hôte.

Le contexte environnemental situe le lieu de la manifestation par rapport à la densité de population résidant dans l'environnement de ce lieu : grande agglomération, moyenne ou petite agglomération. Mais le lieu de la manifestation peut-être aussi un itinéraire passant à travers différents types d'urbanisation (comme le Tour de France).

La localisation concerne la position du site ou des sites de la manifestation par rapport à la ville-hôte (centre-ville, périurbain ou rural).

Pour des raisons climatiques, la situation extérieure ou intérieure est importante. Pour les événements "extérieurs", la météo fait évoluer les prévisions de flux. Le calendrier horaire de ces événements doit inclure des procédures de renvoi et/ou d'annulation.

3.2.4. *La fréquentation*

La fréquentation à un événement peut être évaluée selon différents ratios. Cependant quatre ratios sont importants à connaître ou tout au moins à estimer qui permettront notamment de caler les modèles de prévision :

- nombre total de spectateurs ;
- nombre de spectateurs par jour en moyenne ;
- nombre de spectateurs par jour en pointe ;
- nombre d'acteurs et de personnels logistiques par jour (qui peut être important, notamment lors d'un marathon avec ses milliers de coureurs).

Du point de vue du nombre de participants, il importe de différencier les flux totaux de fréquentation journalière moyenne et de celle de pointe (cf. Figure 2). Les estimations des valeurs moyennes et de pointe définissent les valeurs de dimensionnement normales et exceptionnelles.

La fréquentation maximale théorique définie par les promoteurs de l'Exposition Universelle de Séville de 1992, fixée à 250 000 visites par jour, a été dépassée 65 jours sur les 176 d'ouverture. Les surcharges ont été particulièrement spectaculaires les samedis et les semaines précédant immédiatement la date de fermeture : la fréquentation record a été enregistrée le 3 octobre 1992 avec près de 630 000 visites, soit plus de 2.5 fois le seuil officiellement qualifié de saturation !

Il est parfois difficile de classer une manifestation de manière unique, lorsque celle-ci regroupe des événements de nature très différente, chacun des événements sera alors étudié séparément.

La typologie des manifestations présentée ci-dessus est indépendante de l'organisation "transport" mis en place. Des éléments organisationnels, telles **les actions** sur l'offre et sur la demande (cf. fiches 2 et 3), et la gestion des déplacements et communication font partie intégrante de l'analyse typologique globale qui devrait figurer dans un "cahier de recommandations pour l'organisation des grandes manifestations" .

3.3. Schéma d'organisation des transports et d'accessibilité (FICHES 2 ET 3)

3.3.1. Les actions

Les actions sont des choix stratégiques planifiés et décidés. Elles portent sur l'offre de transport, infrastructures et services, et sur la demande (Figure 3).

3.3.1.1. Les actions sur les infrastructures portent sur la réhabilitation définitive ou provisoire d'infrastructures de transports publics et d'infrastructures routières, la mise en place d'équipements temporaires (parkings supplémentaires provisoires) ou la création de nouvelles infrastructures.

Les exemples sont nombreux citons :

- lors du Grand Prix de Monaco - circuit automobile en ville - les autorités monégasques et la SNCF ont construit, pour répondre au trafic ferroviaire important, une nouvelle gare souterraine avec deux sorties distinctes, dont une vers l'Italie ;
- la création de nouvelles infrastructures autoroutières ou routières : un nouveau maillon autoroutier assurant les connexions diamétrales Nord-Sud à travers le centre de Sydney a été créé pour les Jeux Olympiques.

3.3.1.2. Les actions sur les services

Les actions incitatives portent principalement sur les services de transports collectifs. Généralement, elles correspondent à un renforcement de l'offre, des prolongations de l'horaire en nocturne et des créations de nouvelles lignes (liaison navette avec des parkings périphériques notamment).

Concernant le transport privé, les actions ont généralement pour but de protéger le périmètre de la manifestation et la zone riveraine par des limitations de circulation ou de parking.

Citons par exemple :

- à Monaco en 2001, la SNCF a augmenté la fréquence du trafic régulier en proposant 30 trains supplémentaires durant les 3 jours d'essais et 50 le dimanche où a lieu la course du Grand Prix de Monaco ;
- à Avignon, pendant le Festival et en partenariat avec les organisateurs, le Syndicat Intercommunautaire des Transports Urbains de la Région d'Avignon (SITURA) met en place les services d'un bus spécial "le Bustival " qui, avec quatre itinéraires distincts, dessert tous les lieux du Festival dans Avignon et dans les environs. En nocturne, il assure le retour des festivaliers de tous les lieux où se déroulent les spectacles ;
- la prolongation horaire du trafic régulier : à Marseille, pendant la Coupe du Monde de football de 1998, la Régie des Transports Marseillais (RTM) a prolongé l'horaire du métro, de 21 heures à 1 heure du matin tous les soirs durant la durée de la coupe, et jusqu'à 2 heures du matin les jours de match ;
- l'implantation de nouveaux itinéraires de transport : toujours à Marseille, pour la coupe du Monde de football en 1998, à la demande des organisateurs et à celle de la ville, la RTM a mis à la disposition des supporters des "bus réservés" dont l'itinéraire différait de celui suivi par les lignes habituelles et desservait directement les lieux où se déroulaient les matchs ou leur retransmission ;
- des solutions éphémères pour régler les problèmes de stationnement : cela peut être rudimentaire comme de simples champs balisés de piquets et de bandes plastiques pour la Fête des Vignerons de Vevey en 1999. Les parkings de rabattement sont aussi la solution pour gérer les flux, puisqu'ils permettent aux utilisateurs des transports privés d'y laisser la voiture ou le car et d'accéder à la manifestation par des transports publics ou des navettes.

3.3.1.3 *Les actions sur la demande*

Les actions sur la demande portent sur :

- la gestion des droits d'accès notamment par l'accréditation et la billetterie ;
- l'utilisation facilitée d'un moyen de transport particulier ou d'une filière de transport ;
- l'augmentation du taux de remplissage des voitures privées.

L'accréditation et la billetterie sont deux des outils essentiels permettant d'agir sur la demande.

Pour les manifestations avec périmètre de contrôle d'accès, **les accréditations** sont des laissez-passer ou autorisations d'accès à des périmètres spécifiques généralement accessibles depuis les entrées de service de la manifestation (*Back of House*). Mis à part les spectateurs dont "l'accréditation" est le ticket d'entrée, tous les autres participants à une manifestation (acteurs, personnels logistiques, médias, bénévoles, VIP) doivent être accrédités. Les véhicules accédant aux secteurs sous contrôle ou périmètres intérieurs doivent bénéficier d'une accréditation ainsi que tous leurs occupants.

L'accréditation est liée au type d'organisation de la manifestation et à l'aspect sécuritaire. Suivant l'exemple des J.O. de Sydney, les organisateurs de grandes manifestations recourent à des systèmes de plus en plus sophistiqués d'accréditation.

La billetterie recouvre l'ensemble des systèmes mis en place pour la réservation, la vente, l'attribution et le contrôle des titres d'accès à un ou plusieurs événements. Elle se compose de billets simples, de titres multi-entrées et/ou d'abonnements. Globalement, les organisateurs de manifestations ont recours à trois types de billetterie :

- **la billetterie simple** donne droit exclusivement à l'entrée de la manifestation ;
- **la billetterie combinée** propose sous forme d'un package un titre d'accès à la manifestation et à des prestations transports qui peut être accompagné d'une réduction ;
- **la billetterie intégrée** inclut d'office dans un même titre l'entrée à la manifestation et l'usage des transports publics d'accès et/ou celui du stationnement.

Les billetteries combinée et intégrée sont souvent conçues pour inciter les participants à utiliser les transports collectifs.

Par exemple :

- lors du match inaugural de la Coupe du Monde de 1998, un titre spécifique créé par le Syndicat des Transports Parisiens "transport 98" était vendu sur présentation du billet d'accès aux deux stades, le Stade de France et le Parc des Princes et utilisable sur tout le réseau de transport. De même, pour la Coupe du Monde 1998, la carte "Mobifoot" a été créée, avec une réduction tarifaire conséquente, valable pour un nombre illimité de voyages dans toutes les villes concernées par la compétition ;
- pour la Fête des Vignerons à Vevey en Suisse, les responsables des transports publics ont proposé la gratuité des transports les jours de cortège.

3.4. Gestion des déplacements et communication

La gestion des déplacements et la communication permettent d'**appliquer** les actions définies (communication/information), de les **tester** (test de gestion) et de les **adapter** si nécessaire (*monitoring*).

3.4.1. Communication et information

La communication/information intervient à deux niveaux dans le temps : une stratégie d'information préalable plusieurs mois avant la manifestation et une information qui peut être dynamique juste avant et pendant la manifestation. Elle est soit générale ou ciblée, et utilise plusieurs médias (presse spécifique à la manifestation, locale et nationale, radios, TV, signalétique...). De la cohérence et de la qualité de la stratégie de communication dépend le succès du concept de transport mis en place.

La signalétique, forme particulière d'information et de communication, est l'ensemble de systèmes d'affichage, de panneaux à messages variables ou non, de guidage, permettant par des itinéraires clairement fléchés :

- des accès aisés et fluides à la manifestation (accès aux parkings voitures, aux parkings bus, aux transports publics, aux taxis, accès pour les piétons, etc.) et des sorties sans encombrement ;
- des indications pour les itinéraires de délestage permettant aux personnes ne participant pas à la manifestation d'éviter son secteur (outils dynamiques).

3.4.2. Test de gestion

Dans le cadre de grandes manifestations, des tests "presque en vraie grandeur" sur le site sont recommandés pour calibrer le dispositif, d'autant plus s'il est innovateur. Une expérience dans ce sens a été menée avec succès en vue des Jeux Olympique de Sydney : deux tests de trafic ont été effectués dès avril 1998 et un dernier test a eu lieu en avril 2000. La parade du 14 juillet 2000 à Paris a été testée la nuit à deux reprises. Dans le cas d'une manifestation répétitive sur un même site, comme le Festival de Cannes, l'édition de l'année précédente avec le débriefing sert de test pour l'année à venir.

3.4.3. Monitoring

Le *monitoring* en temps réel de la manifestation vise à regrouper les données transport (répartition modale, fréquentation, ...), afin de les analyser et agir rapidement en cas de dysfonctionnement.

La gestion opérationnelle de la manifestation est assurée par un centre de commande comportant généralement : l'organisateur, la sécurité générale, la sécurité sanitaire, les transports et les services de la météo.

Par exemple, les manifestations en plein air soumises aux aléas météorologiques doivent tenir compte dans leur calendrier de programmation, de renvoi ou d'annulation d'événements. Cela peut entraîner une accumulation d'événements nécessitant un plan de transport de crise.

3.5. Évaluation-Bilan

3.5.1. Prévision des flux de fréquentation et flux réels

La sous-évaluation d'affluence met en péril le schéma de transport et peut occasionner d'importantes perturbations sur les réseaux de transports ainsi que des problèmes de sécurité. Le sur-dimensionnement du schéma de transport a des implications lourdes du point de vue financier.

Les manifestations ouvertes sont les plus difficiles à modéliser. De nombreuses manifestations font les frais d'une évaluation trop optimiste de fréquentation comme l'Expo'98 de Lisbonne, 10 millions de visiteurs au lieu des 15.6 millions prévus (35 pour cent de moins) et de l'Expo 2000 d'Hanovre (55 pour cent de moins de visiteurs que prévu). (Figure 5).

3.5.2. *Prévision de la demande*

La prévision-modélisation est prioritairement de la responsabilité de l'organisateur qui spécifie l'importance de la manifestation, son attractivité, le public-cible, etc. Les déplacements liés à une manifestation se déclinent selon les trois variables usuelles dans le transport : le temps, l'espace et le mode de transport. *Ces paramètres doivent être modélisés*, afin de quantifier les flux de trafic supplémentaire à gérer.

Deux types de déplacements des participants doivent être considérés : le trajet "initial" pour arriver à l'agglomération dans laquelle se déroule la manifestation d'une part et, le trajet "terminal" pour accéder au site de la manifestation, d'autre part.

La répartition modale des flux, distribution selon les différents modes de transport disponibles durant la manifestation, sera estimée pour ces deux trajets initiaux et terminaux. Cette répartition modale pourra se décliner selon des catégories plus fines, tels que les types de trafic, les types de participants ou bien encore l'origine géographique des participants.

Dans de nombreux cas, selon le concept de transport mis en place, il existe des ratios distincts de répartition modale en fonction de la distance à la manifestation. Ainsi une couronne de parkings d'échange sise à quelques kilomètres de la manifestation et reliée à celle-ci par des navettes-bus est susceptible d'engendrer une répartition modale très favorable à l'automobile à l'extérieur et nettement plus "transport collectif" à l'intérieur de ladite couronne ou périmètre d'accessibilité extérieure de la manifestation.

Avec le problème de la congestion du trafic, se pose, aussi crucial, celui du stationnement. Bien souvent, la nécessité de construire des parkings pour voitures et autocars, est une solution très onéreuse, nécessitant de bonnes estimations de la fréquentation globale de la manifestation et de son rythme pour ne pas sous-estimer ou surdimensionner la demande. Des erreurs d'appréciation pour l'Expo'98 à Lisbonne ont laissé des parkings vacants pendant l'Expo et qui sont depuis complètement vides.

3.6. Principaux enseignements/recommandations

Les principaux enseignements et recommandations transversales de l'analyse des manifestations terminent cette esquisse de "cahier de recommandations pour l'organisation des transports des manifestations".

3.6.1. *Qualité d'accueil et image de marque de la ville-hôte.*

Les organisateurs et les villes-hôtes se préoccupent de plus en plus de l'aspect "**accueil-communication**". Des dysfonctionnements au niveau de grandes manifestations portent atteinte à l'image de marque de la ville-hôte et de la manifestation.

3.6.2. *La gestion des nuisances engendrées par les transports pour les riverains*

Les nuisances provoquées par les transports lors d'une manifestation que subissent les riverains-résidents et riverains-travailleurs sont une préoccupation économique et politique. Même si la plupart du temps ces riverains ont des laissez-passer, ils rencontrent quelques difficultés pour accéder à leur domicile ou à leur lieu de travail, difficultés qu'il ne faut d'autant moins sous-estimer, que la manifestation a une durée relativement longue et/ou une périodicité élevée (cf. 3.2.2.2).

3.6.3. *Un événement éphémère : un laboratoire en vraie grandeur*

La gestion des transports d'une grande manifestation est une occasion unique de tester sur une courte période des actions de grande ampleur et des flux exceptionnels. L'intérêt est multiple : prévision-modélisation, offres spéciales ou actions, communication et retombées auprès de l'utilisateur :

- la prévision-modélisation peut être testée rapidement, en lieu et place de plusieurs années pour un plan transport traditionnel ;
- des offres exceptionnelles (abonnement "spécial", réduction tarifaire, communauté tarifaire, ...) peuvent être testées "sans grand risque" par les transporteurs, la clientèle potentielle étant importante. L'impact publicitaire de l'opération n'est pas à négliger ;
- la communication liée à un tel événement est un élément crucial. Des moyens exceptionnels et novateurs peuvent être engagés ;
- des sondages permettent rapidement d'apprécier le service offert et de juger de l'efficacité du dispositif de communication "transport".

3.6.4. *Nouvelles technologies de l'information : quels apports pour les transports ?*

Les technologies de l'information en développement ouvrent des perspectives nouvelles. Il sera vraisemblablement plus facile :

- de connaître les déplacements des usagers (collecte améliorée des données lors de la commande des billets...);
- de contrôler les accréditations, laissez-passer, macarons, ayant droits, habitants, forfaits, abonnements grâce à une puce détectable à distance ;
- de communiquer rapidement sur des réseaux accessibles par tous (via réseau Internet, informations directes via téléphone mobile ou radio, montre Internet ou voiture intelligente...);
- d'établir un *monitoring* en temps réel – surveillance vidéo, comptages en temps réel, meilleure connexion entre organisateurs et partenaires.

Conclusion

Les fiches typologiques, véritables images des manifestations doivent être intégrées à un cahier de recommandations. Ce cahier de recommandations ainsi créé pour l'organisation des grandes manifestations devrait permettre de répondre aux principaux besoins et questions que se posent les organisateurs et autres intervenants du domaine transport et gestion des mobilités.

4. LES IMPACTS ECONOMIQUES ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DES GRANDES MANIFESTATIONS

La prolifération des manifestations organisées à tous les niveaux de l'échelle spatiale est telle que l'argument le plus attractif pourrait être désormais pour un village ou une petite ville "son absence totale de festival" comme l'a plaisamment imaginé dans un de ses dessins l'humoriste Sempé. Au-delà de la boutade, il faut souligner la recherche fiévreuse d'originalité et d'identification à laquelle se livrent de plus en plus les agglomérations lorsqu'elles doivent organiser un événement, accoler à leur nom un logotype et un message spécifique, à grand renfort de discours sur l'antériorité historique.

En effet, les événements ont un impact sur l'économie. Ils jouent un rôle croissant dans les politiques de développement et d'aménagement local ce qu'illustre, par exemple, le titre paradoxal du numéro spécial de mars 1999 de la revue d'urbanisme Diagonal : "les effets durables de l'éphémère".

Certains exemples d'équipements spécialement conçus et créés pour un événement sont devenus illustres : le Stade de France à Saint Denis, pour la Coupe du Monde de football en 1998, mais aussi le front de mer et le quartier olympique de Barcelone pour les jeux en 1992, les infrastructures nouvelles de transport et d'hébergement à Séville et à Lisbonne pour les expositions universelles de 1996 et de 1998.

4.1. Les impacts économiques et sociaux

Très peu d'études ont été menées sur les retombées économiques et sociales des grandes manifestations et les quelques données que nous avons recueillies sont éparpillées, hétérogènes d'un secteur à l'autre et concernent, lorsqu'elles existent, essentiellement l'hôtellerie et le commerce. Pourtant ce domaine n'est pas négligeable, loin s'en faut !

Pour illustrer l'importance des impacts économiques et sociaux des grandes manifestations, nous prendrons quelques exemples.

L'impact économique global (direct, indirect et induit) d'un centre de congrès pour une ville française a été évalué à 9 millions d'Euros pour 1999. Les retombées économiques globales des foires et salons en France, pour l'année 1997, ont été estimées à 4.04 milliards d'Euros, 15 millions d'Euros par manifestation.

Les grands salons permettent des recettes considérables. En 1999, grâce à la tenue de deux grands salons à Paris, l'EMO (salon mondial de la machine-outil) et l'ITMA (salon mondial de la machine

textile), les recettes pour la seule Région Parisienne ont été considérables dépassant de plus de 800 millions d'Euros les recettes moyennes, la part revenant aux transports ayant été estimée entre 4 et 8 pour cent.

Dans le domaine culturel et traditionnel, les festivals et les grandes fêtes attirent un flux important de visiteurs dont les dépenses sur place sont importantes et contribuent ainsi au développement économique de la ville ou de la région où ils se trouvent :

- pour Avignon, l'économie induite par les participants aux festivals In et Off a été estimée, pour l'année 1995, à 8.3 millions d'Euros ;
- les retombées économiques du festival "Jazz in Marciac" ont été évaluées à 4.6 millions d'Euros en 2000.
- pendant les "Francofolies" de La Rochelle, en juillet 2000, les dépenses journalières moyennes des festivaliers effectuées dans les commerces locaux s'élevaient à 10.8 millions d'Euros.

Enfin, la notoriété d'un festival peut attirer aussi l'implantation d'entreprises dans la ville ou la région. C'est le cas à Aix-en-Provence où l'ancien maire J.F. Picheral se plaît à rappeler que "la renommée du festival a fait venir 90 entreprises".

Les grands événements sont aussi très appréciés -- pour autant que les statistiques permettent de l'évaluer de manière acceptable -- en termes d'apport monétaire global. L'Année européenne de la Culture aurait ainsi laissé de 10 à 14 millions de livres de bénéfices nets à Glasgow ; le Festival international d'Edimbourg fournirait annuellement un total de recettes de l'ordre de 30 à 40 millions de livres. Pendant la Coupe du Monde de football en France, les bilans chiffrés des retombées économiques dans les différentes villes-hôtes, font apparaître des retombées "exceptionnelles". C'est le cas de Marseille, pour qui elles ont été estimées à 96.8 millions d'Euros .

Mais les grandes manifestations peuvent se solder aussi par un déficit budgétaire énorme à la mesure de l'ampleur de la manifestation telle l'Exposition de Lisbonne où le déficit a été estimé à 274 millions d'Euros, ou l'Exposition d'Hanovre dont le déficit atteindrait 1.2 milliard d'Euros ou encore les Jeux Olympiques d'Alberville en 1992 avec 288 millions de francs de déficits.

4.2. Les grandes manifestations, locomotives d'aménagement et de développement

Le rôle décisif de l'organisation de Jeux Olympiques dans une ville pour sa promotion, son image, son aménagement spatial est connu. La planification de grandes manifestations permet souvent une formidable contraction du temps et la réalisation en trois ou quatre ans d'opérations qui supposent habituellement dix ou vingt ans d'études et de travaux. Ainsi, pour les villes-hôtes, les effets durables de la manifestation sont souvent plus importants que la manifestation elle-même.

Les manifestations jouent aussi un rôle croissant dans les politiques de développement et d'aménagement local et peuvent servir de locomotive au développement d'une ville. Deux exemples illustrent parfaitement ce phénomène, les Jeux Olympiques de Barcelone en 1992, la Coupe du Monde de football au Stade de France en 1998 qui ont donné lieu à de grands projets d'aménagements urbains et au développement local.

4.2.1. Les Jeux Olympiques de Barcelone en 1992

L'opportunité d'un méga-événement à Barcelone, les Jeux Olympiques d'été de 1992, a accéléré le programme de régénération urbaine lancé à l'échelle de la ville entière dès 1979 en le remplaçant, en 1983, date de la désignation de Barcelone, par un projet global d'aménagement. C'est l'amorce d'un projet de développement stratégique, autour d'un grand événement fédérateur.

Pour recevoir les Jeux Olympiques en 1992, Barcelone a mis en oeuvre une politique de grands travaux de rénovation d'équipements urbains et d'infrastructures de communications. Les projets se sont traduits par une nouvelle façon d'appréhender la ville : 12 nouvelles aires de centralité ont été créées, pour en finir avec la concentration de l'attractivité de la ville dans le centre historique. Ces aménagements urbains ont revalorisé la ville grâce à la réhabilitation de certaines zones urbaines défavorisées.

De façon spectaculaire, ils ont permis d'ouvrir la ville sur la mer et d'améliorer les conditions d'accessibilité (ouverture de la "*Ronda littoral*", remodelage des emprises ferroviaires). Cette zone autrefois très dégradée est devenue un espace de convivialité avec l'aménagement d'une promenade maritime sur le *moll* de la Barceloneta, d'une *Rambla* du port avec un centre de commerce et de loisirs, du quartier des jeux olympiques.

Enfin, Barcelone a développé un système de transports permettant à des quartiers, excentrés par rapport au centre-ville, d'être attractifs aux résidents, mais aussi aux non résidents qui se concentraient avant dans le centre ancien de la ville, et, aujourd'hui, Barcelone poursuit cette régénération urbaine dans d'autres quartiers défavorisés.

Depuis les Jeux Olympiques, moteur de son renouveau et de son essor, la ville a connu une forte expansion économique qui passe notamment par le tourisme, ainsi qu'une mutation de son tissu social, faisant de Barcelone une métropole influente de l'Europe du Sud.

4.2.2. La Coupe du Monde de football au Stade de France en 1998

La construction du Stade de France, sur la Plaine Saint-Denis, pour recevoir la Coupe du Monde de football en 1998, a permis un développement de ce site en friche industrielle. Elle a accéléré le projet de site stratégique prévu au schéma directeur de la Région Ile-de-France.

Les travaux de ce grand chantier du Stade de France se sont alors inscrits dans un vaste projet urbain comprenant la construction de logements, de commerces, de complexes hôteliers et de bureaux. La Coupe du Monde de football a été aussi l'occasion d'aménager les infrastructures des transports :

- grâce à un contrat-plan entre l'État, la Région, la SNCF et la RATP, la construction d'une nouvelle gare sur la ligne D du RER a été réalisée ainsi que le déplacement de celle située sur le RER B ;
- la station de métro Porte-de-Paris a été réaménagée et la ligne 13 du métro a été prolongée jusqu'à l'université de Paris VIII ;
- l'autoroute du Nord a été recouverte de deux passerelles piétonnes, d'un pont mobile et d'une dalle sur 1.7 kilomètre ;
- les berges du canal Saint Denis et des espaces publics ont été également aménagés.

Enfin, cela a aussi entraîné la création dans le département de 4 163 nouvelles entreprises entre 1995 et 1997 et a dynamisé l'économie locale. En outre, le secteur commercial et celui de l'immobilier ont très fortement évolué en changeant l'aspect socio-économique du département.

CONCLUSION

Dans notre société très mobile orientée de plus en plus vers les loisirs, le nombre et l'ampleur des manifestations culturelles, commerciales et sportives sont croissants. Ces grands événements dont l'impact médiatique est énorme, ponctuent les rythmes de loisir. Ils multiplient l'occasion de nouvelles convivialités et de fêtes comme lors de la coupe du Monde de football, de l'Armada de Rouen, de l'éclipse du soleil, du festival de jazz de Marziac, de la fête de la musique ou encore des expositions universelles et des jeux olympiques.

Ils concentrent dans le temps et dans l'espace des flux considérables de spectateurs et de visiteurs et impliquent des moyens logistiques de plus en plus sophistiqués. Les infrastructures de transport en place sont déjà très sollicitées en temps normal, tout particulièrement en milieu urbain et sur les autoroutes périurbaines. Elles ne sont ni conçues, ni dimensionnées pour absorber des flux de trafic intenses et fortement polarisés. Des mesures spéciales d'organisation des transports et de gestion des trafics s'imposent dès lors.

NOTES

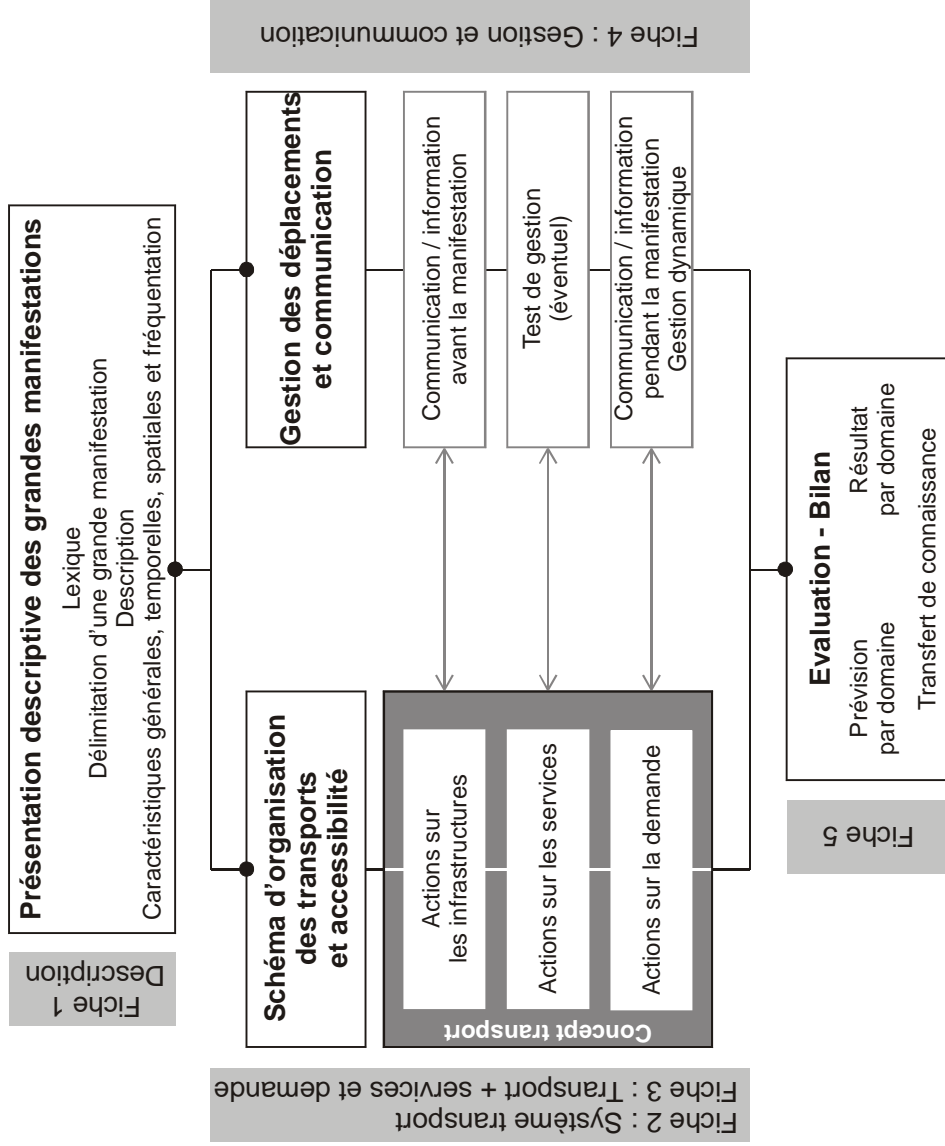
1. Qu'entend-on par loisir ? En simplifiant, ce sont toutes les activités non liées au travail, aux études, à la santé et aux activités ménagères quotidiennes. De ce fait, certains achats sont inclus dans les activités de loisir comme les achats vestimentaires, l'aménagement de la maison, de même le sport, la restauration et plus classiquement la culture, la détente, le tourisme, les vacances.
2. Ce chapitre a été rédigé en collaboration avec Christian Liaudat - ITEP-EPFL.

BIBLIOGRAPHIE

- Andreff W. et Nys J.F., *Économie du Sport*, 1994.
- Bovy P., *Transports*, n° 397, septembre-octobre 1999.
- Bill Bramwell, *Hommes et Terres du Nord*, 1993-2, pp 100-103.
- Catherwood D., Van Kirk R., *Special event Management*, Wiley, 1992.
- Cazes G. et Potier F. : *le Tourisme urbain*, QSJ – PUF, 1996.
- L. Ciattoni, Mémoire Institut de Géographie, Université Paris I, juin 1993.
- Philippe Dechartre, *L'impact et l'apport des événements culturels dans le développement local et régional*. Conseil Economique et Social, 14 juin 1998.
- Fernando Nunes da Silva et Sofia Lima, *Transport et accessibilité à l'Expo'98 de Lisbonne : des pronostics à la réalité*. Revue *Transports*, n° 397, septembre-octobre 1999.
- European Association for Sport Management-EASM.
- European journal for sport management, Michael Collins, 2001.
- ETM, annual reports, 1990-1998.
- France-Congrès, *Les congrès, conventions, salons : leur contribution au secteur touristique*. Rapport au Conseil National du Tourisme, session 2000.
- Goldblatt Joe Jeff , *Special events best practices in modern event management* - Wiley, 1997.
- Graham S., Goldblatt Joe Jeff, Delpy L., *The ultimate guide to sport event management and marketing*, Irwin, 1995.
- Liaudat C., *Les Grandes Manifestations : Typologie et laboratoire de gestion des mobilités* , STRC 2001.
- Potier F. *et al.*, WP1, ARTIST, DG7 - 1999.
- Watt David C., *Leisure & Tourism Events Management & organization Manual*, Longman, 1992.

FIGURES

Figure 1. Fiches typologiques



Fiche ...

Chaque fiche comporte un mode d'emploi ad hoc

Figure 2. Fréquentation et délimitation d'une grande manifestation

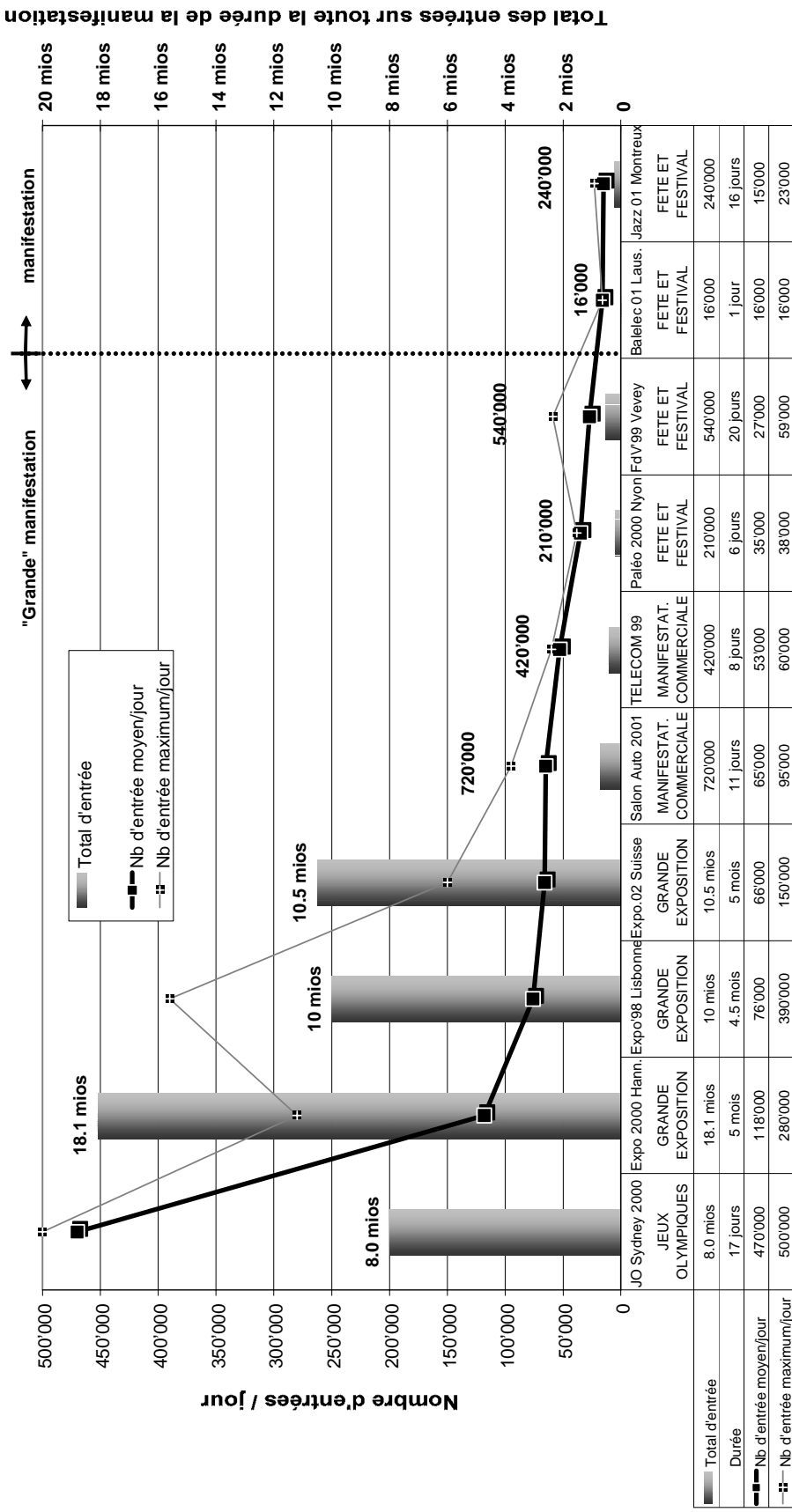


Figure 3. Palexpo : manifestations 1998-2000 ; Nombre de visiteurs moyen par jour

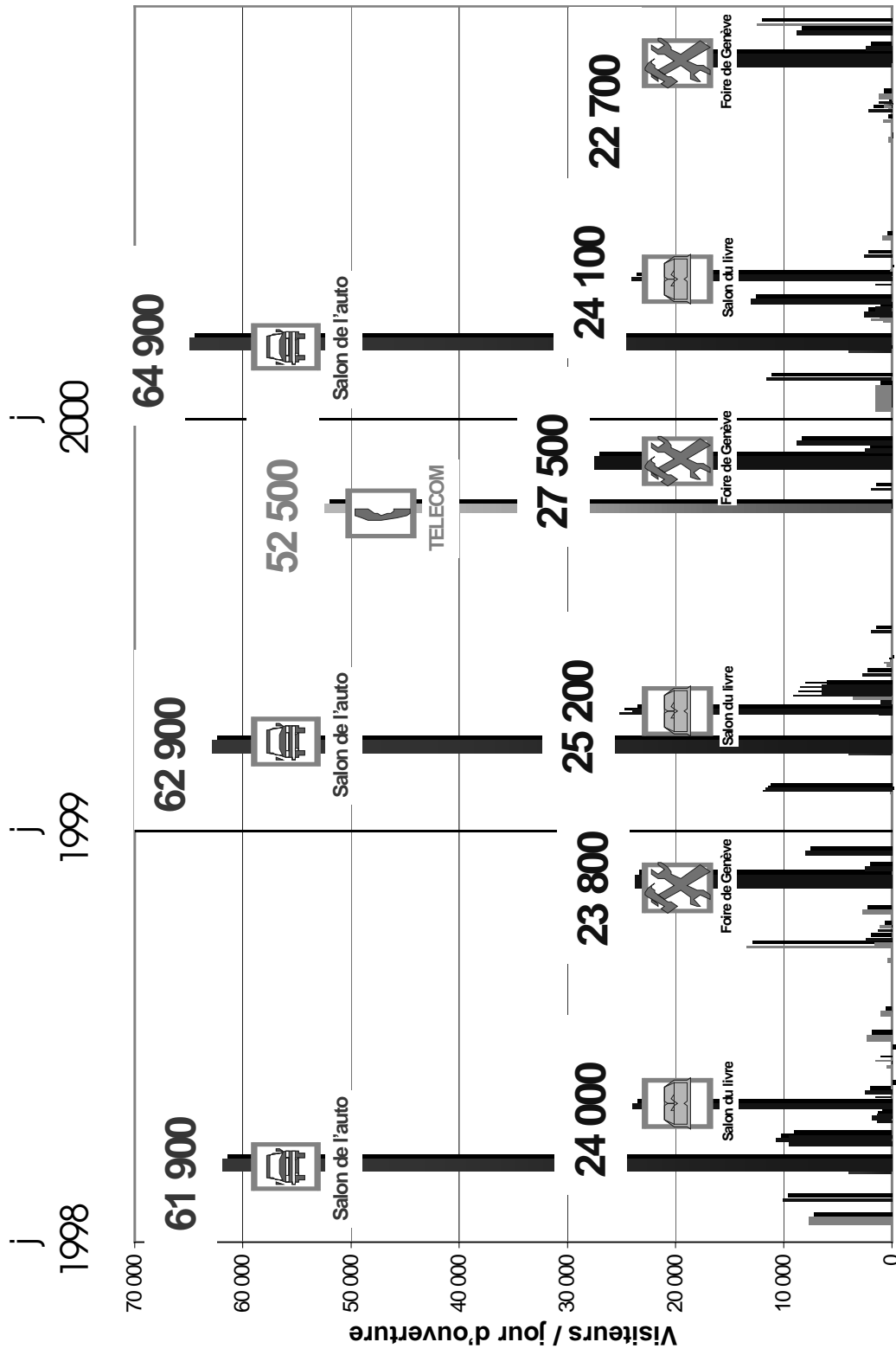


Figure 4. Les actions

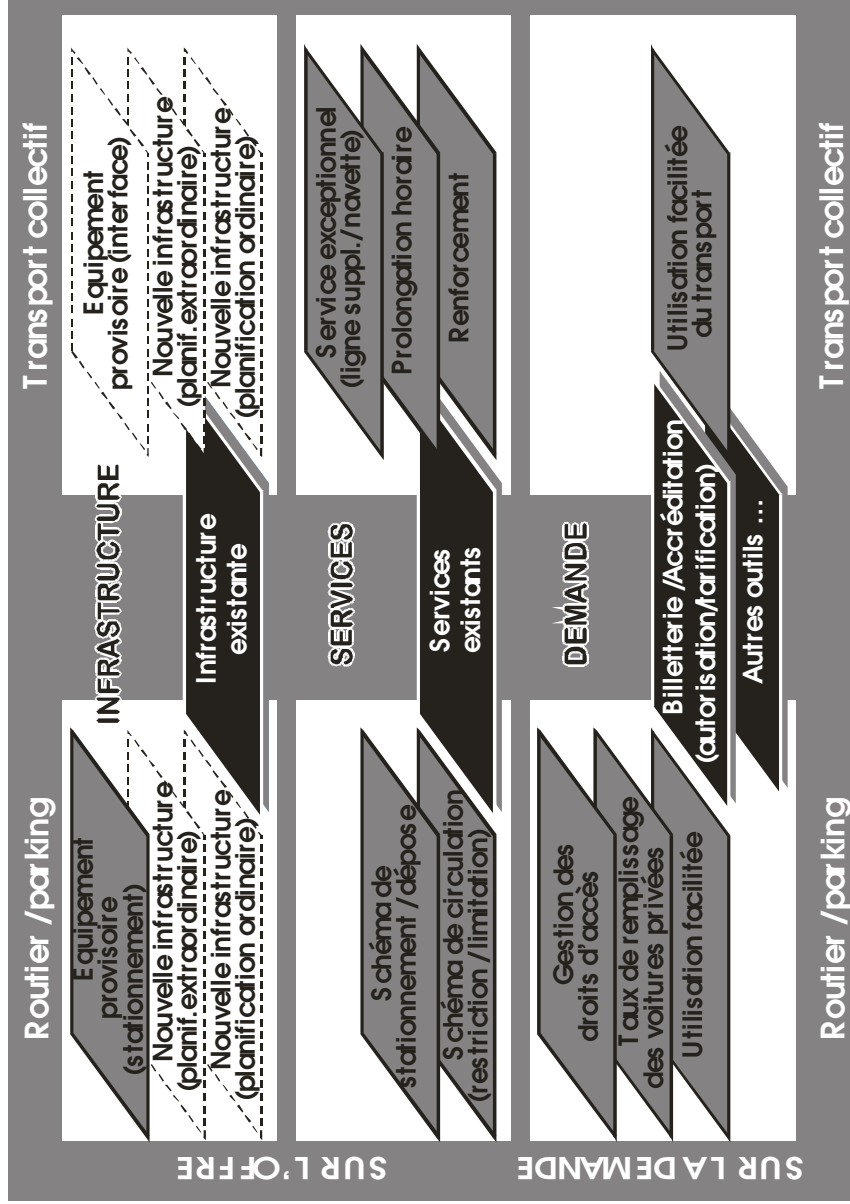
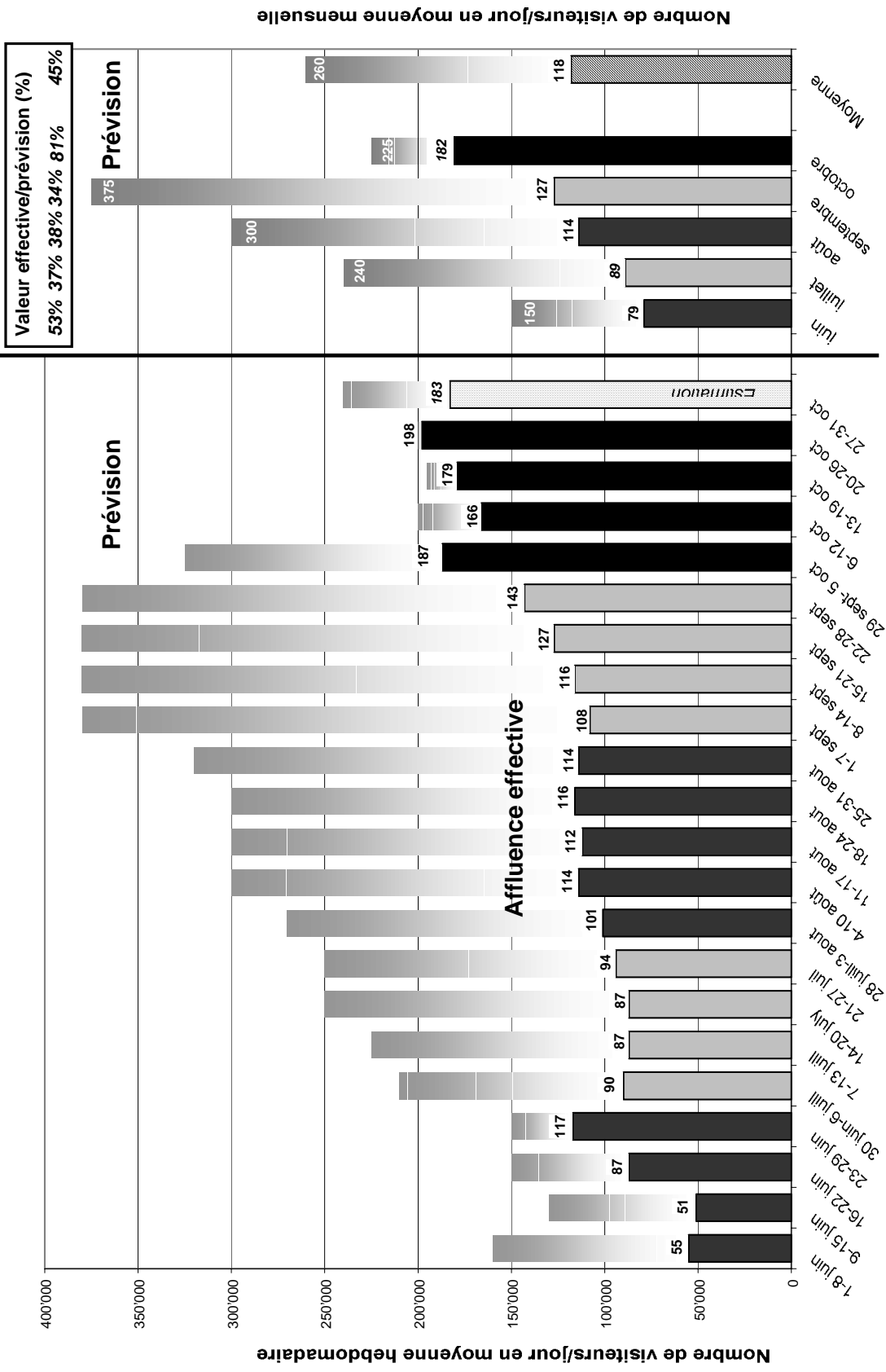


Figure 5. Fréquentation "Expo 2000 Hanovre" (1er juin-31 octobre 2000)



Fiche type (VIDE)

Description Typologie

Manifestation n° ...
Fiche 1

DESCRIPTION

Manifestation :
 Date/période :
 Lieu : Ville : ... hab. Agglomération : ... hab.
 Genre : MANIFESTATION SPORTIVE
 MANIFESTATION CULTURELLE (spectacle, festival, fête)
 MANIFESTATION COMMERCIALE (foire, salon, marché)
 CONGRÈS (forum, conférence, séminaire)
 GRANDE EXPOSITION (exposition universelle, nationale)
 AUTRES :

Description :

Evénement(s) :

Participants :

Organisateur(s) :

Statut juridique [] SA [] Société Autres :

CARACTÉRISTIQUES TEMPORELLES

Durée : ... Jours Courte ... Jours Moyenne ... Jours Longue

Périodicité : Annuelle (2000, 2001, 2002) ; Quadri-annuelle (2000, 2004, 2008) ; Autres (2000, ... Anns)

Périodicité sur le même site : Oui Non

Timing : Diurne Nocturne

CARACTÉRISTIQUES SPATIALES

Contexte : Grande aggl. Moyenne aggl. Petite aggl.

Localisation : Centre ville Périurbain Rural

Situation : Intérieure Extérieure

FRÉQUENTATION

Nombre total de spectateurs : 1 mois ...

Nombre de spectateurs par jour : de pointe ... moyenne ...

Nombre d'acteurs et de personnels logistiques par jour : 100 000 ... moyenne ...

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Volume de spectateurs par jour : 250 000, 100 000, 50 000, 25 000, 0

Site de la manifestation : MONO-SITE MULTI-SITE

Type d'événements d'événements : CAPACITÉ PRÉ-DETERMINÉE (X0000) Nombre maximum de spectat. connu ; COUVERT (?????) Nombre maximum de spectateurs indéterminé

Nombre d'événements : ...

FICHE TYPOLOGIQUE 1

Fiche type - exemple

Montreux Jazz Festival 2001 (Suisse)

Système transport

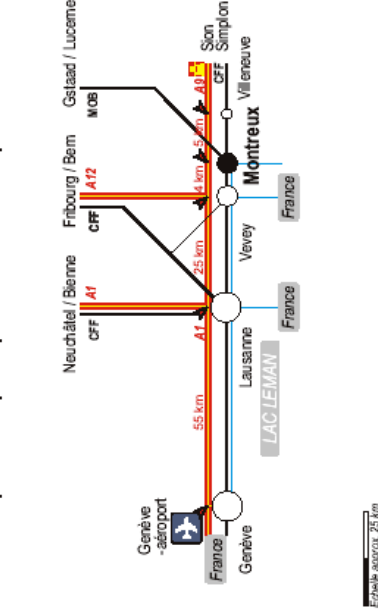
Manifestation n° 7
Site n° 1/1
Fiche 2

DESCRIPTION SPATIALE



Situation géographique

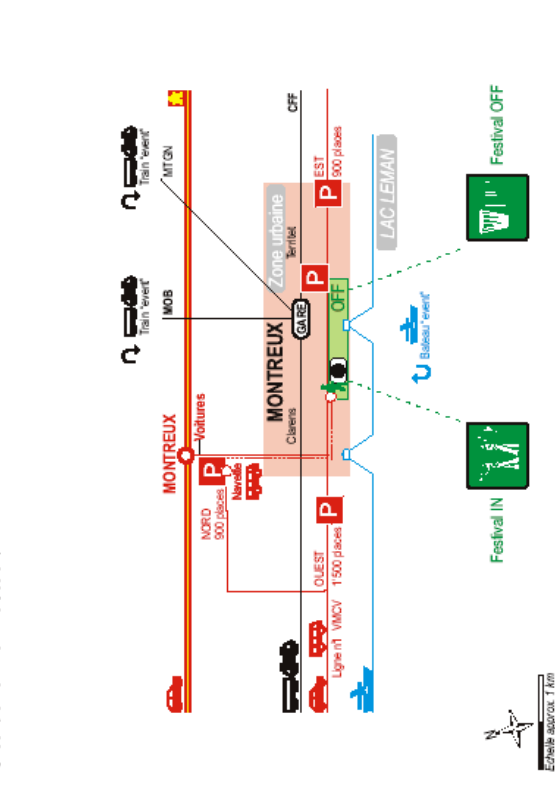
Situation spatiale et principaux axes de transport



ACTIONS SUR LES INFRASTRUCTURES

- Infrastructure de transport collectif
 - 4 arrêts provisoires bus navettes au parking Nord
- Infrastructure routière
 - Parking en ville hors case sur voirie (600 places)
 - Parking NORD en partie provisoire (700 places)
 - 2 parkings provisoires sur chaussée, sur des routes d'accès à la ville avec liaison transport public ad hoc:
 - Parking OUEST (1 200 places)
 - Parking EST (900 places)
 - Total: 3 400 places
 - Parking 2 routes supplémentaire provisoire (400 places au tot.)

Site de la manifestation



Gares, stations et terminaux

GARE Une gare principale au centre ville de niveau international

- Transport collectif national / régional
 - 1 ligne ferroviaire internationale CFF; 3 à 4 trains/heure dont 1 à 2 régionaux
 - 1 ligne ferroviaire régionale MOB; 1 train/heure
 - 2 liaisons lacustres
 - 1 débarcadère à proximité du site

Transport collectif local

- 1 ligne ferroviaire touristique (MTGN); 1 train/heure
- 1 ligne interurbaine VMCV de Vevey à Villeneuve (13 km); fréquence 10-20 min
- 2 lignes de bus urbaines; fréquence 30 min


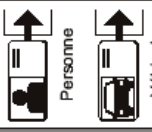
Parkings existants

- Parking en ville (voirie /ouvrage) (capacité libre estimée: 1 600 places)
- Parking périphérique (300 places)
- Parking Nord (200 places)
- Total: 2 100 places

Fiche type (VIDE)

Services de transport et demande

Manifestation n° ...
Site n° ...
Fiche 3

ACTION SUR LES SERVICES	<p>Transport collectif national / régional</p> <p>Offre supplémentaire</p> <p>Prolongation des services</p> <p>Service nouveau temporaire</p>	<p>Transport collectif local</p> <p>Offre supplémentaire</p> <p>Prolongation des services</p> <p>Service nouveau temporaire</p>	<p>Circulation / stationnement</p> <p>Schéma spécifique de circulation</p> <p>Politique / stratégie / tarification du stationnement</p> <p>Régulation, restriction d'accessibilité</p> <p>Autres dispositions</p>		
ACTION SUR LA DEMANDE	<p>Billétrie : entrée manifestation</p>  <p>Par réservation</p> <p>Payant sur place</p> <p>Gratuit...</p> <p>Sur invitation</p> <p>Entrée libre</p>	<p>TC national / régional</p> <p>Tarification</p> <p>Billétrie combinée</p>	<p>TC local</p> <p>Tarification</p> <p>Billétrie combinée</p>	<p>Véhicule privé</p> <p>Tarification</p> <p>Billétrie combinée</p> <p>Billétrie parking (et navette)</p>	<p>Car</p> <p>Tarification dépose</p> <p>Tarification parking</p>
ACTION SUR LA DEMANDE	<p>Accréditation (acteurs et pers. logistiques)</p> <p>Type d'accréditation</p>  <p>Personne</p> <p>Véhicule</p>	<p>Accréditation avec réduction de tarif transport public</p> <p>Accréditation avec réduction de tarif parking</p>			<p>(...)</p> <p>AUTRES MODALITÉS</p>

Fernando NUNES DA SILVA
Professeur d'Urbanisme et Transports à l'Institut Supérieur Technique de Lisbonne
Chercheur au CESUR - Centre de Systèmes Urbains et Régionaux
Lisbonne
Portugal

LE CAS DE L'EXPO'98 À LISBONNE

SOMMAIRE

1. MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES : DE QUOI PARLE-T-ON ?	223
2. EXISTE-T-IL UNE TYPOLOGIE DES "MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES" DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS ?.....	224
3. DES OPPORTUNITES A NE PAS LAISSER PASSER	227
4. LE CAS DE L'EXPO'98 A LISBONNE.....	228
4.1. Le contexte et les dates-clés	228
4.2. L'organisation des transports : accès urbain et site.....	230
4.3. Offre et demande de transport à l'EXPO'98	232
4.4. Quatre erreurs d'estimation.....	234
5. QUELQUES LEÇONS A TIRER DE L'EXPERIENCE DE LISBONNE.....	235
5.1. Répartition modale et politique de stationnement : une liaison déterminante !.....	235
5.2. Le suivi opérationnel : un besoin indéniable !.....	236
5.3. Des nouvelles habitudes après l'EXPO ?.....	237
NOTES.....	238
BIBLIOGRAPHIE.....	239
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES	240

Lisbonne, janvier 2002

1. MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le terme "manifestations exceptionnelles" couvre une grande variété de situations, autant au niveau du nombre de personnes qu'elles attirent et des lieux affectés, qu'en fonction de leur durée et de leur prévisibilité. Cependant, du point de vue de la problématique des transports, elles présentent toujours un ensemble de caractéristiques communes, lesquelles concernent, soit l'amplitude de la demande et sa concentration dans le temps et l'espace, soit leur caractère éphémère et la superposition avec la demande de transports habituelle. Ce dernier aspect est un élément non négligeable vu que, normalement, ces manifestations ont lieu dans des centres urbains de dimension appréciable, où la vie quotidienne doit continuer à se dérouler le plus normalement possible.

Dans le cas des jeux olympiques et du championnat du monde de football -- peut-être les deux *manifestations exceptionnelles* qui attirent le plus de monde et l'attention des médias --, on parle d'événements qui mobilisent plus d'une dizaine de millions de spectateurs et personnel pendant une période qui ne dépasse pas un mois, avec des concentrations spatiales assez différenciées. Par contre, les expositions universelles se caractérisent par une durée beaucoup plus longue -- typiquement de l'ordre de cinq mois --, se réalisant dans un seul endroit et avec une fréquence qui approche normalement les quinze millions de visiteurs.

La dimension de la ville ou de la région où ces manifestations ont lieu, aussi bien que leur performance au niveau de l'offre de transports, jouent aussi un important rôle en raison de leurs conséquences sur le système de transports à mettre en place pour accueillir ce genre d'événements. En effet, la complexité et la dimension des modifications à introduire dans le système de transports existant seront d'autant plus significatives que la demande de transport attirée pour ces manifestations représentera un pourcentage élevé par rapport au nombre de voyageurs transportés habituellement.

Tenant compte de ces différents aspects et traits caractéristiques des diverses *manifestations exceptionnelles* qu'on peut recenser, il est proposé les paramètres suivants pour établir une typologie de ce genre d'événements en fonction de leurs conséquences pour le système de transports à mettre en place :

- Dimension de la manifestation, mesurée en nombre de visiteurs et spectateurs, de participants directs et du personnel engagé, vu que ces trois types de personnes posent des problèmes très différenciés en termes de besoins de mobilité avant, pendant et après la mise en oeuvre des différentes réalisations qui peuvent constituer l'ensemble de l'événement. Cependant, ce sont plutôt les flux de pointe -- horaire ou journalière -- générés par cette demande exceptionnelle qui seront déterminants dans la conception et la gestion du système de transports à mettre en place.

- Degré de concentration dans le temps, durée de l'événement plus ou moins longue ; durée et dimension des pointes de trafic -- et dans l'espace -- un ou plusieurs lieux où se déroule la manifestation ; existence ou non d'un espace privilégié où les moments et les représentations les plus significatifs auront lieu.
- Prévisibilité, c'est-à-dire la périodicité associée à la manifestation et le délai dont on dispose pour la préparer. L'espace de temps entre la prise de décision -- et son contrôle -- et la date d'ouverture de la manifestation, conditionne énormément les infrastructures et les systèmes de transports à pouvoir mettre en place pour faire face à la nouvelle demande associée à l'événement.
- Surcroît prévisible de la demande de transport par rapport à celle existante dans la ville ou la région d'accueil. La dimension de cet écart est un élément-clé pour définir le niveau et la dimension des changements à introduire dans l'offre de transport existante.
- Niveau et capacité de service disponible dans le système de transports existant. La profondeur et l'amplitude des modifications envisageables dans le fonctionnement des transports en place seront nécessairement d'autant plus significatives que la performance et la qualité de service de ces transports seront moins bonnes.

Ces deux derniers aspects dépendent uniquement du lieu -- ville ou région -- où la manifestation aura lieu ; ce sont des caractéristiques préalables à la réalisation de cette manifestation et qui n'ont pas un lien direct avec elle sauf en ce qui concerne leur prise en considération au moment de la préparation de la candidature à une telle manifestation. A notre avis, les trois autres paramètres constituent des éléments-clés pour évaluer les *manifestations exceptionnelles*, en tant que telles, au niveau de la problématique de transports.

2. EXISTE-T-IL Y A UNE TYPOLOGIE DE "MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES" DU POINT DE VUE DES TRANSPORTS ?

D'après les données concernant les événements très divers qu'on peut désigner comme des *manifestations exceptionnelles*¹ (cf. Tableau A), l'aspect dimension peut être considéré selon trois grandes catégories d'événements, en fonction de l'ordre de grandeur du nombre de personnes qu'un tel événement attire : autour d'un à deux millions de personnes, entre cinq et dix millions, et plus de dix millions, voire même de l'ordre de quinze millions. Ce chiffre semble avoir un rapport assez étroit avec la durée de la manifestation. En effet, les chiffres les plus élevés sont enregistrés seulement dans les expositions universelles, celles-ci étant des manifestations de longue durée (en moyenne environ cinq mois). Par contre, des valeurs autour d'un million sont relevées dans des événements à caractère plutôt national et d'une durée qui ne dépasse généralement pas une à deux semaines. Les jeux olympiques d'été et les championnats du monde de football, avec une durée intermédiaire -- en moyenne de deux à trois semaines -- se situent dans la gamme d'événements qui mobilisent de l'ordre des cinq à dix millions de personnes. Leur nombre varie en fonction de la taille et/ou du rang

international occupé par la ville d'accueil : plus peuplée est la ville ou la région où elle se situe, et plus élevée est la position hiérarchique qu'elle occupe dans le réseau des villes internationales, plus nombreuses sont les personnes attirées par l'événement.

Les flux horaires de pointe pour le trafic associé à ces différentes manifestations peuvent varier énormément. Pourtant, on ne se trompera pas beaucoup si on estime leur ordre de grandeur dans les fourchettes suivantes, en fonction du type d'événement² :

- Fêtes et expositions nationales - de l'ordre de 20 000 à 30 000 voyageurs/heure.
- Expositions universelles - entre 50 000 à 70 000 voyageurs/heure.
- Jeux olympiques et championnats du monde - entre 80 000 et 100 000 voyageurs/heure.

Ces chiffres sont naturellement uniquement indicatifs, et ils ne concernent pas les situations d'extrême succès ou faillite qui peuvent arriver dans ce genre de manifestations. Cependant, ils suggèrent une réflexion sur les modes de transports qu'on doit offrir pour faire face à cette demande. En effet, il semble impossible de répondre efficacement à la demande générée par des événements du type des jeux olympiques ou des expositions universelles, sans le recours à des transports en site propre du genre métro ou chemin de fer.

La prévisibilité de la manifestation doit être considérée selon deux aspects, lesquels ont une influence majeure dans la conception du système de transports envisageable et dans les améliorations qu'on peut, avec réalisme, souhaiter introduire dans celui qui existe. L'existence d'une périodicité définie par avance -- telle que tous les quatre ans pour les jeux olympiques -- et d'un délai significatif entre la prise de décision de réaliser l'événement et la date d'inauguration de celui-ci -- environ sept ans pour les jeux olympiques et six ans pour les expositions universelles --, sont des avantages appréciables pour ceux qui devront penser et concrétiser les réseaux et la logistique des transports pour répondre à cette demande exceptionnelle. Il est clair que dans ce cas de figure, les possibilités d'actions telles que la construction de nouvelles infrastructures et systèmes, l'introduction de quelques innovations au niveau des modes de transport à utiliser, de l'exploitation du système ou de la billettique, l'essai de nouvelles approches pour la gestion de la mobilité, par exemple, seront d'autant plus élevées que le délai sera plus long, et certainement beaucoup plus significatives que dans le cas des manifestations sans aucune périodicité fixe, qui dépendent plutôt de décisions politiques, et qui doivent donc se soumettre aux calendriers électoraux, typiquement de quatre ans dans la plupart des démocraties occidentales.

La question de la concentration des événements dans l'espace joue aussi un rôle non négligeable quand on veut appréhender leurs conséquences au niveau des transports. À une forte concentration spatiale -- comme par exemple celles qui se produisent lors des cérémonies d'ouverture et de clôture des jeux olympiques ou des championnats du monde de football -- correspondent des pointes de trafic extrêmes qui conditionnent d'une façon déterminante le système de transport à mettre en place. Une faillite des transports pendant ces jours deviendra l'image de marque de toute la manifestation. D'autre part, le fait qu'une manifestation se déroule sur plusieurs sites, lesquels sont successivement visités par les gens, implique la mise en fonctionnement d'un système de transports intégré et une gestion d'horaires et de la flotte beaucoup plus souple que celle qui est nécessaire pour faire face aux périodes de pointe.

Tenant compte de ces aspects conditionnant et déterminant les problèmes de transport que la réalisation d'une quelconque manifestation exceptionnelle occasionne, la typologie suivante est proposée :

- Grandes manifestations périodiques : événements avec une fréquence établie à l'avance, qui attirent autour d'un à deux millions de personnes pendant un laps de temps qui ne dépasse généralement pas les deux semaines, et qui se réalisent normalement sur un seul site. Les salons et foires thématiques internationaux de grande dimension et certaines fêtes nationales à caractère commémoratif illustrent ce type d'événement.
- Très grandes manifestations périodiques : il s'agit de "mega" événements à caractère régulier, attirant plusieurs millions de personnes (de cinq à quinze millions), pendant des périodes de quelques semaines à quelques mois, et qui présentent des pointes à forte concentration de gens dans l'espace et le temps, même si elles se développent sur plusieurs sites. En fonction de leur durée, ce type de manifestations exceptionnelles peut se subdiviser en deux ensembles :
 - Longue durée - quand elles se développent pendant des mois. C'est le cas des expositions universelles, par exemple.
 - Courte durée - quand elles ne dépassent pas les trois semaines. C'est le cas des jeux olympiques et des championnats du monde de football, par exemple.
- Manifestations à caractère irrégulier : généralement, ce sont des événements d'une dimension et d'une durée plus réduite que les précédents -- moins d'un million de personnes pendant quelques jours -- qui se caractérisent surtout par une forte concentration dans l'espace et le temps, et par leur caractère aléatoire. En principe, il s'agit de manifestations associées à des dates et événements spécifiques, dont la commémoration est habituellement associée à une décision politique. Le cas des cinq siècles de la découverte de la route maritime vers les Indes ou celui de l'arrivée des européens au Brésil sont des exemples illustratifs de ce genre de manifestation.

Au-delà des aspects mentionnés ci-dessus, lesquels sont directement associés aux caractéristiques mêmes de chaque type de manifestation, il est fort important de considérer encore les questions concernant les caractéristiques propres des villes ou régions où elles se dérouleront. La dimension démographique de la ville et les caractéristiques de son système de transports sont très clairement des aspects qui conditionneront d'une façon déterminante les modifications à réaliser sur son système de transports et le besoin d'introduction de dispositifs spéciaux, pour faire face aux besoins de déplacement occasionnés par la manifestation. En effet, compte tenu notamment de la taille de la ville, de la performance et des réserves de capacité et opérationnelle de son système de transport, des infrastructures disponibles, il y aura plus ou moins de capacité d'absorption du surcroît de la demande associée à la réalisation d'une certaine manifestation par les réseaux de transports existants. En conséquence, la complexité et la profondeur des changements à introduire seront d'autant moins élevés que la situation de départ sera plus favorable, c'est-à-dire lorsque le surcroît de demande ne représente pas un pourcentage significatif par rapport à la demande de transport quotidienne, et que la capacité disponible et la flexibilité opérationnelle du système de transports sont plus élevées.

3. DES OPPORTUNITES A NE PAS LAISSER PASSER

Quand on parle de *manifestations exceptionnelles* dans le but d'analyser leurs conséquences sur le système des transports, on s'oriente d'habitude vers les questions touchant à l'offre de transport, quelle qu'elle soit. Cependant, le caractère exceptionnel de ce genre d'événements, avec toute la panoplie de situations nouvelles qui lui sont attachées au niveau de la vie urbaine et des expériences humaines, devraient aussi nous conduire à être plus ambitieux, c'est-à-dire à formuler et tester de nouvelles approches visant plutôt la gestion de la demande de transport.

Par ailleurs, la décision d'accueillir une grande ou très grande manifestation est en soi-même propice au développement d'une "ambiance" décisionnelle, aux niveaux politique et administratif, qui amène les autorités responsables et engagées dans la mise en place de cette manifestation à un effort d'optimisation dans l'application et l'utilisation des ressources et moyens disponibles, dégageant ainsi au maximum toutes les synergies pouvant être déclenchées.

D'une façon générale, la réalisation d'une telle manifestation est précédée par la constitution d'une entité de planification, gestion et contrôle, qui centralise tous les aspects fondamentaux pour assurer leur réalisation au mieux. Il s'agit d'habitude d'entités publiques avec des pouvoirs délégués significatifs, mais qui, contrairement à l'administration publique traditionnelle, s'organisent plutôt par objectifs et de façon transversale, de sorte à maîtriser tous les aspects qui contribuent à la concrétisation de ces objectifs dans les délais et budgets préalablement définis.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant d'associer à la mise en place d'une telle manifestation exceptionnelle -- surtout quand elle est prévue des années à l'avance et lorsqu'on estime pouvoir attirer d'importants flux de visiteurs -- toute une série de réalisations et de travaux publics complémentaires dans les zones environnantes ou qui puissent contribuer à l'amélioration des conditions d'accessibilité aux sites où l'événement aura lieu. De très bons exemples de ce type de situation sont notamment les jeux olympiques de Barcelone, de Sydney ou l'exposition universelle de Lisbonne. Dans tous ces cas, les autorités publiques et l'entité organisatrice se sont mis d'accord pour doter les villes et régions concernées d'un impressionnant ensemble de nouvelles infrastructures et systèmes de transports qui ont permis d'assurer la mobilité nécessaire pendant la manifestation, mais qui constituent surtout de très significatives améliorations pour l'ensemble des habitants et pour l'activité économique de la ville et de la région d'accueil. L'opportunité de mobiliser dans un espace de temps assez court les moyens financiers et les ressources nécessaires à la construction de tous ces ouvrages et systèmes a été saisie avec succès, parce que la pression associée à la réalisation de la manifestation a joué un rôle décisif.

Un autre type de questions intéressantes qui méritent d'être considérées est celle de la mise en place de nouvelles formes de gestion de la mobilité et du changement d'habitudes en relation avec le choix modal. L'opportunité de développer ce type d'actions et donc de modifier au quotidien la manière d'agir et d'utiliser les transports -- publics ou privés, sans oublier les modes souples -- trouve un terrain favorable dans l'esprit de fête et d'ouverture à l'expérimentation de sensations nouvelles associées à la participation à un événement qui vu son caractère exceptionnel -- parfois vécu une seule fois pendant toute une vie -- incite les gens à admettre de participer à des solutions imaginatives et inhabituelles. Il ne s'agit pas uniquement de mettre à disposition des usagers de nouveaux modes de transports -- tels que des véhicules électriques, des monorails, des télécabines ou des tapis roulants accélérés de grande longueur, par exemple --, mais surtout de les faire participer à de nouvelles formes d'utilisation des transports existants ou de gérer ceux-ci d'une façon mieux intégrée et plus complémentaire.

Un peu partout lors des plus récentes manifestations de ce type, on a assisté, entre autres, à l'introduction de :

- Systèmes tarifaires des transports collectifs plus simples et couvrant tout le réseau, intégrant le billet d'accès à la manifestation dans le titre de transport.
- Mesures de promotion du covoiturage.
- Politiques de circulation et de stationnement plus restrictives et différenciées en fonction des divers utilisateurs -- riverains, personnel, attachés de presse, livraisons et logistique, VIP's, etc. --, des heures du jour ou des différents événements.
- Développement de conditions privilégiées d'accès et de circulation des modes souples - piétons et cyclistes.
- Systèmes de "*park and ride*" accessibles moyennant la présentation du billet d'accès.
- Réservation et paiement à l'avance des places de stationnement.
- Offres de "*dial a bus*" pour la desserte des zones moins peuplées ou pour des horaires spécifiques.
- Systèmes d'information en temps réel pour la circulation et le stationnement.
- "Web sites" et autres moyens d'information à distance sur le calendrier des événements et pour l'achat de toute une gamme de billets.

Pour toutes ces innovations et modes inhabituels de déplacement, les manifestations exceptionnelles constituent un vaste et productif chantier d'expérimentation. La possibilité de tirer parti d'une telle opportunité est un défi à la capacité de planification et de gestion de l'entité organisatrice qu'il convient de relever. L'expérience montre que des résultats surprenants et des vrais succès sont envisageables, comme le démontrent le cas de Sydney ou celui de la coupe du monde de football à Paris.

4. LE CAS DE L'EXPO'98 A LISBONNE

4.1. Le contexte et les dates-clés

Cinq siècles après les voyages de navigateurs portugais, partis de Lisbonne au 15ème et au 16ème siècles pour initier celles qui ont été les premières expéditions maritimes à caractère planétaire, la capitale du Portugal accueillait l'exposition universelle de 1998. Cet aspect commémoratif, la rencontre de cultures fort différentes que ce fait a représenté, ainsi que les préoccupations croissantes de la communauté mondiale au sujet de l'avenir des océans et de la gestion des ressources marines, ont

constitué des avantages appréciables dans l'évaluation du "dossier Lisbonne" faite par le Bureau International des Expositions, organe chargé de donner l'accord à la réalisation de ce genre d'événements. Le thème central proposé pour l'EXPO'98 a donc été les océans, avec pour but de présenter leur diversité et leur fonction essentielle pour l'équilibre planétaire.

La localisation choisie -- une grande surface dégradée et polluée de 330 hectares située dans la zone orientale de Lisbonne (cf. Photo 1) --, représentait un énorme défi pour un pays qui venait de sortir de la grave crise économique des années 80 et de reprendre sa place dans l'Europe démocratique. Des installations industrielles, des dépôts pétroliers, des anciens arsenaux militaires et une décharge à ciel ouvert devaient laisser place à une réhabilitation complète et un réaménagement par EXPO'98 de 5 kilomètres de rives du Tage, devenant ainsi la vitrine de la modernité et du progrès que le Gouvernement prétendait rechercher pour le renouvellement du pays³.

La chronologie des principaux événements liés à la décision et à la mise en œuvre de cette exposition peut être résumée comme suit :

- 26 août 1989, constitution, par le Gouvernement, d'une commission exécutive pour élaborer une proposition visant à l'éventuelle réalisation de l'exposition universelle de 1998 à Lisbonne.
- 23 juin 1992, décision d'attribution de l'exposition mondiale 1998 au Portugal et à Lisbonne.
- 8 mars 1993, constitution du commissariat de l'EXPO, entité administrative et gestionnaire de l'EXPO et de l'entreprise Parque EXPO'98 S.A., en tant que maître d'ouvrage.
- 16 novembre 1993, dans le contexte de l'UNESCO, décision de promouvoir 1998 comme *Année Internationale des Océans*.
- 25 mai 1994, approbation du plan général d'urbanisation, correspondant à la zone d'intervention d'une surface totale de 330 hectares, comprenant les 66 hectares de l'EXPO.
- 14 juillet 1994, adjudication du plan de détail du site, et des quatre plans de détail pour les zones à urbaniser avant l'EXPO (la ville EXPO et la marina) et les développements ultérieurs ; ces plans ont été approuvés par Parque EXPO au cours de l'année 1995.
- 11 novembre 1994, début des travaux de nettoyage du site et de résolution des problèmes de contamination chimique ; ces travaux se sont prolongés deux ans et se poursuivent dans la zone du parc de la rivière "Trancão".
- 16 octobre 1994, début de la construction du Pavillon des Océans.
- Dès la fin de 1995, construction des infrastructures urbaines, des pavillons thématiques et des espaces publics devant subsister après l'EXPO ainsi que des pavillons et autres équipements logistiques prévus pour la durée de l'exposition.

Sous la désignation "Les Océans, un Patrimoine pour le Futur", l'EXPO'98 a été inaugurée le vendredi 22 mai 1998 et a duré jusqu'au mercredi 30 septembre 1998, soit 132 jours. Un nombre record de 146 pays participants et de 14 organisations témoigne de l'intérêt qu'elle a suscité.

4.2. L'organisation des transports : accès urbain et site

Les conditions d'accessibilité de plusieurs millions de visiteurs sont un des éléments-clés pour le succès d'une grande manifestation exceptionnelle telle une Exposition Universelle. Située dans la zone orientale de la ville de Lisbonne, tout près de l'aéroport international, traversée par la plus importante ligne ferroviaire nationale et baignée par le Tage, l'EXPO'98 a bénéficié d'un système d'accès privilégié, aussi bien routier que ferroviaire ou fluvial.

Au plan national et régional, il n'a pas été nécessaire de développer une planification particulière, vu que les grands travaux de construction et d'infrastructures autoroutières et d'amélioration du réseau ferroviaire de la région de Lisbonne et du pays faisaient partie d'une planification antérieure définie par les plans routier et ferroviaire nationaux. L'approbation de la réalisation de l'EXPO dans le site proposé n'a entraîné qu'un raccourcissement du calendrier des réalisations qui pouvaient contribuer à l'amélioration de l'accessibilité à la zone. Par exemple, l'achèvement de l'axe autoroutier Lisbonne-Porto a été anticipé ; les délais de construction du système autoroutier régional et des accès au nouveau pont Vasco de Gama, sur le Tage, ont été raccourcis. Dans le domaine ferroviaire, les travaux d'amélioration de la ligne du Nord et des gares périphériques de Lisbonne ont été notablement accélérés.

Parmi les grandes infrastructures autoroutières et routières, mentionnons (cf. Figure 1) :

- La construction d'un nouveau pont sur l'estuaire du Tage (Pont Vasco de Gama) relié aux autoroutes du Nord (Coimbra, Porto) et du Sud (liaison avec l'Espagne).
- L'achèvement de l'autoroute entre Lisbonne et Porto et l'extension du réseau autoroutier Sud et Sud-Est vers l'Espagne.
- La réalisation des deux rocade de contournement de Lisbonne, une intérieure (CRIL) et autre extérieure (CREL).

Les principales réalisations ferroviaires comportent :

- La construction de la Gare d'Orient, sur la ligne du Nord (reliant Lisbonne et Porto) porte d'entrée de l'EXPO et interface entre les transports publics ferroviaires et routiers.
- La création d'un tronçon de 5 kilomètres de nouvelle ligne de métro reliant la station d'Alameda à la station terminale EXPO'98 située sous la gare ferroviaire de l'Orient.

La réalisation d'un nouveau terminal fluvial (la Porte du Tage) au cœur de l'EXPO, a permis la mise en service de liaisons nouvelles avec la rive droite (Cascais, Belém, Place du Commerce) ainsi qu'avec les principales villes côtières de la rive gauche du Tage.

Accessibilité urbaine

A part la construction de la gare ferroviaire en plein centre du site de l'EXPO et de la nouvelle ligne de métro, les principaux travaux d'infrastructures au niveau urbain se sont concentrés sur l'accessibilité routière. Les principales avenues donnant accès à l'EXPO ont été réaménagées avec des croisements à différents niveaux, l'élimination du stationnement sur voirie et des restrictions d'accès aux quartiers riverains, sauf pour les résidents. Des accès spécifiques aux parkings publics (20 000 places) et privés (2 000 places pour le personnel de l'EXPO et les services de soutien) ont été construits.

En ce qui concerne les transports publics, le concept développé visait à concentrer l'ensemble de lignes des divers transporteurs sur une vaste interface intermodale située sous la nouvelle Gare d'Orient, avec une liaison piétonnière privilégiée avec le terminal fluvial (cf. Figure 2).

Des cheminements piétonniers de qualité ainsi qu'un service gratuit de bus-navettes ont facilité les déplacements entre les parkings, la gare intermodale et les entrées à l'EXPO. Les navettes étaient au nombre de 20 aux heures de pointe et de 15 le reste du temps.

Accès de proximité à l'EXPO

L'accès à l'EXPO a été contrôlé par quatre portes principales pour le grand public et deux portes secondaires réservées aux VIP et aux livraisons. Ces portes étaient équipées de 68 tourniquets à billettique informatisée pour les visiteurs et 11 pour les autres usagers.

Les portes principales avaient des caractéristiques d'accessibilité différentes (cf. Figure 3) :

- La porte du Soleil, située à l'Ouest, principale entrée de l'EXPO (49.5 pour cent des visiteurs), était celle de l'accès par transports publics (métro, bus, chemin de fer).
- La porte du Nord, deuxième entrée la plus fréquentée de l'EXPO (27 pour cent des visiteurs), était essentiellement celle de l'accès automobile avec des liaisons directes à l'autoroute du Nord et au Pont Vasco de Gama, ainsi que des parkings d'une capacité de 15 300 places.
- La porte de la Mer, située au Sud, troisième entrée de l'EXPO (19.5 pour cent des visiteurs), n'avait pas de fonction d'accessibilité clairement affirmée.
- La porte du Tage, dernière et la plus attrayante entrée à l'EXPO, était exclusivement affectée aux services fluviaux.

Les transports internes

Le réseau de transport interne de l'EXPO a été théoriquement conçu pour que personne ne soit obligé de marcher plus de 300 mètres (cf. Figure 3). L'offre de transport consistait en un service gratuit et fréquent de bus, effectuant des navettes entre les entrées Sud et Nord et passant par les pavillons thématiques. Ce système était complété par la possibilité de location de véhicules électriques – de une à trois places au prix de 25 Euros la journée – et par deux autres modes de déplacement de caractère touristique : une télécabine, longeant le Tage sur une longueur de 1.4 kilomètre, et une batterie de trois ascenseurs desservant la tour panoramique "Vasco de Gama", du nom du navigateur portugais qui a découvert la route maritime pour les Indes en 1498.

Le service gratuit de bus a connu un grand succès. On a constaté une moyenne de 1.2 voyage par visiteur, ce qui reflète bien les grandes distances à parcourir pour visiter tout le site de l'EXPO, inscrit dans un périmètre de 2.5 kilomètres de long et de 750 mètres de largeur.

Durant les quatre mois de l'exposition, 12 millions de voyageurs ont été enregistrés dans les bus-navettes, 3.3 millions dans les télécabines (2.5 Euros par trajet), et près d'un million dans l'ascenseur de la tour panoramique (pour un prix également à 2.5 Euros). Le nombre de locations de véhicules électriques n'a été que de 30 000 (cf. Tableau B). En moyenne chaque visiteur a effectué 1.5 voyage par transport interne mécanisé.

Au-delà de ces modes de transport, seuls les véhicules d'urgence et de service munis d'une autorisation pouvaient circuler à l'intérieur du site selon des horaires préétablis.

4.3. Offre et demande de transport à l'EXPO'98

L'offre de transport collectif

L'ensemble de l'offre de transport a été établi pour un potentiel de 15.6 millions de visiteurs et une répartition modale de plus ou moins 40 pour cent en transport individuel, et 60 pour cent en transport public, où le métro et le bus se partageaient chacun à peu près 20 pour cent.

La nouvelle ligne de métro "Linha do Oriente" conçue pour l'occasion, opérait entre la station réaménagée d'Alameda et celle de la Gare d'Orient, avec une fréquence de trois minutes aux périodes de pointe et de six minutes pendant le reste de la journée (cf. Figure 1).

La gare ferroviaire de l'Orient, comportant huit voies et quatre plates-formes, avait la possibilité d'accueillir les trains des lignes suburbaines ainsi que des trains régionaux, nationaux (inter-cités) ou internationaux, ceux-ci en provenance de Madrid et Paris. La grande majorité de l'offre ferroviaire se concentrait sur les trains suburbains et régionaux. Par contre, le service international se composait uniquement de 2 trains par jour, et le national n'allait pas au-delà de 14 trains par jour.

La gare routière, troisième élément de l'interface de la Gare d'Orient, était le terminal de lignes urbaines de bus expressément mis en service pour l'EXPO, de lignes suburbaines et régionales renforcées et déviées ainsi que de services national et express. Elle comptait 40 places de stationnement pour l'exploitation courante et 18 en réserve. Tenant compte de la couverture urbaine suffisante du réseau de métro, ce sont les bus suburbains et régionaux qui représentaient l'offre la plus importante au niveau du transport routier, totalisant 45 pour cent des 85 lignes desservant la Gare d'Orient.

Se rendre à l'EXPO par bateau était certainement une alternative agréable, mais uniquement attractive par son caractère touristique, vu les temps de parcours, dépassant souvent une heure, et les tarifs pratiqués (4 Euros pour le service régulier et 21 Euros pour le touristique). Le nouveau quai, construit pour l'EXPO, permettait l'accostage des embarcations du service régulier de la rive Sud du Tage -- avec pour origine les villes de Almada/Cacilhas, Seixal, Barreiro et Montijo --, mais aussi de celles du service touristique en provenance de Cascais, de la Place du Commerce (au centre ville) et de la zone monumentale de Belém (cf. Figure 1). L'offre programmée pour le service fluvial traduisait bien la composante loisir de ce mode de déplacement, avec des fréquences très inférieures à celles des autres modes de transport mis en place.

Stationnement : une offre assez attrayante

Le nombre total de places de stationnement créées pour l'EXPO a été de 22 000, la plupart (15 300, dont 400 pour autocars) situées dans les parkings localisés au Nord du site, avec des accès directs à l'autoroute du Nord et au pont Vasco de Gama. Le secteur Sud disposait d'environ 3 300 places, dont 300 pour les autocars. A l'Ouest, tout près de la Gare d'Orient, les 2 400 places de parking étaient essentiellement destinées aux livraisons, au personnel des services d'appui, aux VIP et aux délégations officielles (celles-ci étaient disposées juste à côté de la Porte du Soleil). Dans cette zone, un autre parking de 1 000 places était destiné aux visiteurs (cf. Figure 2).

Le système tarifaire adopté pour le stationnement ne comportait pas de distinctions selon le type de parking utilisé, mais variait uniquement en fonction de la durée du stationnement (cf. Tableau C),

selon deux tarifs forfaitaires : 7.50 Euros par jour et 3.75 Euros en nocturne, après la clôture des pavillons de l'exposition. La tarification du stationnement des autocars était, soit horaire, soit par abonnement pour la durée de l'EXPO.

Une demande qui a vite compris l'offre pour le transport individuel (TI)

D'après les résultats des enquêtes réalisées, presque 53 pour cent du total des visiteurs ont utilisé le transport collectif (TC) pour se rendre à l'EXPO, tandis que 43 pour cent ont préféré le transport individuel (TI). Le vélo n'étant pas du tout significatif à Lisbonne, les 4 pour cent restants se sont déplacés à pied ou en taxi.

Cependant, malgré ce résultat apparemment favorable au TC⁴, on constate un vrai paradoxe : au fur et à mesure de l'augmentation de la fréquentation de l'EXPO, la part modale de la voiture s'est accrue et on a assisté à une dégradation progressive de la fréquentation des TC (cf. Tableau D et Figure 4). En effet, entre le début de l'exposition et le mois de juillet, la demande en transport collectif a été nettement supérieure à celle des voitures. A la mi-juillet, la part de marché des deux modes de transport était déjà à peu près équivalente. A partir de ce mois et jusqu'à la fin de l'événement, l'importance relative des voitures par rapport au transport collectif n'a pas cessé de s'accroître.

L'occupation des parkings reflète bien cette tendance. Lors du premier mois d'exposition l'occupation journalière moyenne n'a dépassé les 1 000 véhicules. Ces valeurs n'ont cessé d'augmenter jusqu'à atteindre 14 000 véhicules par jour pendant le dernier mois de l'exposition (cf. Figure 5). De toute façon rappelons que la capacité totale des parkings était de 22 000 places, ce qui explique qu'on ait affiché complet que pendant les deux derniers jours de l'EXPO. En ce qui concerne le TI, le seul aspect positif à relever a été le fort taux d'occupation des voitures privées, de l'ordre du triple de celui observé normalement à Lisbonne (cf. Tableau F).

Par contre, le remarquable système de transport public mis en place a été assez mal utilisé. Seuls les bus ont enregistré un taux moyen d'utilisation proche de celui des parkings (37 pour cent). Tous les autres modes de transports réguliers n'ont pas atteint 10 pour cent de taux moyen d'occupation (cf. Tableau E).

Ces résultats ne surprennent pas, compte tenu des prix d'accès à l'EXPO pratiqués par les différents modes de transport collectifs et l'impressionnante offre mise en place pour la voiture privée. Le fait qu'on ait très vite constaté que les accès routiers n'étaient pas du tout congestionnés et qu'on trouvait toujours de la place dans les parkings, a été la meilleure incitation à l'utilisation de la voiture privée. En outre, pour 75 pour cent de la population de la région de Lisbonne, les coûts de déplacement pour une famille étaient plus élevés en transport collectif que le prix du stationnement à l'EXPO. Par contre la panoplie de titres d'accès à l'exposition⁵ ne comportait aucun billet intégré TC+EXPO. Cela peut expliquer une bonne partie des erreurs d'estimation commises par les études sur la répartition modale (cf. Figure 6). Dans une telle situation, seul le métro était capable d'être plus attractif que les voitures. Le fait que le même tarif soit appliqué pendant toute la journée et pour tout le réseau⁶, la qualité de service et l'effet de nouveauté associé à l'ouverture d'une nouvelle ligne avec des stations artistiquement conçues et attrayantes, sont aussi des aspects qui ont renforcé cette préférence du public.

4.4. Quatre erreurs d'estimation

Dans une grande manifestation telle qu'une exposition universelle, une des difficultés majeures de planification du système des transports est la prévision du nombre de visiteurs, du régime d'affluence et de la répartition modale. Ces estimations sont cruciales, car elles doivent être à la base de l'établissement du plan de déplacements ainsi que du dimensionnement des équipements durables ou éphémères d'accessibilité à la manifestation, notamment de tous ceux qui concernent l'offre de transport public.

Une fréquentation fortement surestimée

La principale erreur d'estimation a été celle de l'affluence à l'EXPO'98 : la **fréquentation globale** a été de 10 millions de visiteurs au lieu des 15.6 millions prévus. Contrairement aux prévisions des organisateurs, l'attractivité de l'exposition s'est avérée plus marquée au niveau national et surtout régional qu'au niveau européen, voire mondial.

La comparaison des estimations avec les valeurs réelles, met en évidence la surestimation des visiteurs étrangers, notamment ceux en provenance d'Espagne, ainsi que du nombre de visiteurs portugais habitant en dehors de la région métropolitaine de Lisbonne (cf. Figure 7). En fait, 80 pour cent des visiteurs provenaient du Portugal, dont 70 pour cent de Lisbonne et sa région métropolitaine. Les erreurs d'estimation portant sur les visiteurs portugais potentiels venant de l'extérieur de cette région ont été très lourdes, totalisant presque 4 millions d'entrées en moins dans l'exposition. En ce qui concerne les visiteurs espagnols, seul le quart du nombre attendu s'est rendu à Lisbonne. Ces deux grandes différences expliquent à elles seules la quasi-totalité des 5.6 millions de visiteurs en moins par rapport aux prévisions.

Une des explications pour cette énorme différence de visiteurs tient au prix excessif de l'accès à l'EXPO – surtout si l'on considère les déplacements en famille – et à l'absence d'une politique tarifaire intégrant le billet de l'EXPO dans le titre de transport.

Une affluence en augmentation au cours de l'EXPO

L'estimation du **rythme de fréquentation** a-t-elle aussi été erronée ? Durant les trois premiers mois de l'exposition, le nombre de visiteurs a été très inférieur à la prévision officielle. Leur distribution pendant les quatre mois de durée de l'EXPO a été beaucoup plus déséquilibrée que prévue, avec une forte concentration de visites dans le dernier mois, le seul où les estimations se sont avérées correctes. Contrairement aux prévisions, les Portugais n'ont pas changé leurs habitudes de vacances concentrées sur le mois d'août à cause de l'exposition (cf. Figure 8). Comme prévu, les jours de plus fortes fréquentations ont été les vendredis et les samedis, ainsi que les jours de concerts.

L'analyse de la distribution horaire des entrées montre qu'environ 58 pour cent ont eu lieu entre 9 heures et 12 heures, avec une hyper pointe entre 10 heures et 11 heures et non pas entre 8 heures et 10 heures, comme on l'avait estimé. La période la plus chargée a été celle comprise entre 15 heures et 18 heures, trois à quatre heures plus tôt que prévu, alors que les responsables s'attendaient à une pointe d'affluence vers 20 heures, due au billet EXPO-Nuit à demi-tarif.

Un dimensionnement insuffisant des entrées

Même avec une fréquentation très inférieure aux estimations, le **dimensionnement des entrées** s'est révélé insuffisant. L'entrée Ouest – celle des transports collectifs – était la plupart du temps surchargée, tandis que celles du terminal fluvial et l'entrée Sud – la Porte de la Mer – ont enregistré des flux très modestes. Les files d'attentes aux entrées ont ainsi révélé des faiblesses d'organisation.

Ainsi, la répartition du nombre de tourniquets selon les différentes entrées -- sans rapport avec la demande -- et le système de contrôle adopté, trop sophistiqué, ont largement contribué aux longues files d'attente. Le système, apparemment pourvu d'une capacité suffisante, a connu des défaillances mécaniques et s'est avéré d'une compréhension difficile pour les utilisateurs.

Finalement, l'aspect le plus pénalisant pour les visiteurs a été l'extraordinaire ampleur des **files d'attente** pour la visite des pavillons thématiques et de certains pavillons nationaux. De très haute qualité, les pavillons thématiques étaient ceux qui donnaient tout son sens à l'exposition. Ils étaient donc les plus intéressants et les plus attractifs. La nécessité de devoir attendre au moins 1 heure 30 pour pénétrer dans la plupart d'entre eux était extrêmement pénalisante, surtout pour des visiteurs ayant déjà attendu à l'entrée de l'EXPO et payé des billets très onéreux pour la majorité des familles portugaises. Heureusement que le nombre de visiteurs a été très inférieur aux estimations, vu que ce temps d'attente a correspondu à une fréquentation journalière moyenne de 76 000 visiteurs, alors que le dimensionnement de l'EXPO avait été conçu pour 118 000 visiteurs par jour. Vraisemblablement les organisateurs de l'EXPO'98 n'ont pas su tirer toutes les conclusions de leurs propres estimations !

Une offre de transport collectif excellente, pourtant mal utilisée

Les organisateurs de l'EXPO'98 ont fait un effort considérable pour assurer une desserte de qualité de l'exposition par transport collectif. La construction d'une nouvelle ligne de métro, la Gare d'Orient et un nouveau terminal fluvial, ainsi que le renforcement des services existants et la création de nouvelles lignes de transport collectif, sont des exemples qui illustrent cette volonté. Cependant, cette offre n'a pas été valorisée du point de vue du système de transport dans son ensemble.

L'absence d'une politique tarifaire attrayante et compétitive vis-à-vis de la voiture privée, ainsi que l'inexistence d'une billettique EXPO intégrant le transport public métropolitain, lequel desservait les trois quarts de la population susceptible de visiter l'exposition, constituait des éléments fondamentaux pour expliquer l'apparente indifférence des usagers potentiels vis-à-vis la bonne offre de transport public mise en place pour l'exposition.

Cette insuffisante valorisation des transports collectifs a donc conduit à un vrai paradoxe : avec la montée en puissance de la fréquentation de l'EXPO, les transports publics ont constamment perdu des parts de marché au profit de la voiture (cf. Figure 4).

5. QUELQUES LEÇONS A TIRER DE L'EXPERIENCE DE LISBONNE

5.1. Répartition modale et politique de stationnement : une liaison déterminante !

Contrairement aux intentions affichées qui visaient à inciter les visiteurs à utiliser prioritairement les transports collectifs pour se rendre à l'exposition, les organisateurs ont construit de très vastes

parkings pour les voitures privées. L'offre de 20 000 places de stationnement à l'EXPO'98 correspond à peu près au double ou même au triple des capacités normalement utilisées pour ce type d'événement temporaire.

Cette offre très ample de stationnement a forcément contribué à une utilisation accrue de la voiture, cela d'autant plus que les tarifs de parking à l'EXPO étaient très bas (15 pour cent du prix d'entrée par famille), rendant l'utilisation de la voiture en famille très compétitive, voire meilleur marché que le même déplacement réalisé en transport collectif pour toutes les familles habitant hors de la ville de Lisbonne, c'est-à-dire les trois quarts de la population de la région métropolitaine. Par contre, on a pénalisé l'utilisation des autocars en leur imposant des coûts de stationnement trop élevés, alors que dans de nombreuses autres manifestations de ce type leur stationnement est gratuit.

Outre l'argent ainsi dépensé sans aucun intérêt pour le bon fonctionnement de l'exposition et le futur de la zone, cette immense offre de stationnement a fonctionné en réalité comme un élément de plus en faveur de l'utilisation de la voiture privée. Le résultat final est connu : plus la fréquentation de l'EXPO augmentait, plus on utilisait la voiture privée, sans pour autant remplir les parkings, sauf pendant les deux derniers des 132 jours de durée totale de l'exposition.

5.2. Le suivi opérationnel : un besoin indéniable !

Des écarts et des fluctuations très significatives ont été constatés entre l'offre de transport programmée et la demande observée. Dans le cas de l'exposition de Lisbonne, toutes les estimations de visiteurs, de leur origine géographique et de leur répartition modale ont été élaborées avant même la définition du système tarifaire de l'EXPO et de la politique de stationnement mise en place. Or, on sait que ces politiques (tarifaire et de stationnement) sont des paramètres-clés pour agir sur la répartition modale dans un sens plus favorable aux transports collectifs.

Avec une telle situation de départ, les incertitudes habituelles liées à l'estimation de la demande de déplacement pour une manifestation exceptionnelle de longue durée, telle que l'EXPO'98, acquièrent une ampleur considérable. Les conséquences au niveau du dimensionnement de l'offre de transport sont énormes, augmentant la probabilité que soient constatés des écarts très significatifs par rapport aux vrais besoins de déplacement.

Seul un processus de suivi constant permettrait de procéder à des corrections et des ajustements entre l'offre programmée et la demande observée, au fur et à mesure du déroulement de la manifestation.

Des mesures permettant d'agir sur la demande ont aussi été complètement absentes. Les nombreux moyens de communication à disposition et l'intérêt des médias n'ont pas été utilisés pour orienter la demande de transport. L'introduction d'innovations dans l'exploitation du système de transport -- tels que le billet de réseau, le billet intégrant le coût d'entrée à l'exposition ou des P+R liés à des services directs pour l'exposition -- n'ont pas fait l'objet d'attention de la part des responsables de l'organisation des déplacements. Pourtant ce type de mesures pourrait aider à équilibrer la répartition modale en fonction des données progressivement disponibles.

En absence d'un tel système de suivi en temps réel, les adaptations de l'offre de transport ont été le fait de la seule volonté de chaque exploitant ou gestionnaire (notamment des parkings), chacun poursuivant une logique propre, sans tenir compte de la performance globale du système ou de l'intérêt public.

5.3. Des nouvelles habitudes après l'EXPO ?

L'EXPO'98 a apporté des changements fondamentaux pour la ville de Lisbonne. Le site de l'exposition, à présent nommé Parc des Nations, est aujourd'hui un nouvel espace urbain de qualité, une nouvelle centralité pour le tertiaire et un grand espace public de loisirs et d'événements culturels pour la population métropolitaine. En outre, la manifestation a créé de nouvelles accessibilités à une grande zone le long du Tage, et a donné une nouvelle ampleur au mouvement de reconquête de ses rives comme espace de loisir piétonnier. L'énorme fréquentation de toutes sortes de gens que la zone attire aujourd'hui pendant les week-ends en est le témoin.

En revanche, l'occasion d'un tel événement n'a pas été utilisée pour tester de nouvelles approches de gestion des déplacements urbains, notamment en faveur d'une politique de mobilité durable. Par contre, la politique de transports mise en place s'est bornée à suivre les besoins immédiats de la demande et a conduit à un appréciable gaspillage d'argent public. Les énormes parkings aujourd'hui complètement vides et sans aucune utilisation, une gare ferroviaire pharaonique presque sans trafic et une ligne de métro⁷ qui ne transporte que quelques deux milliers de voyageurs en heure de pointe, sont là pour en témoigner. A vrai dire, en ce qui concerne les transports, les habitudes consistant à ne pas planifier le système en fonction des besoins réels de déplacement et selon une stratégie intégrée de gestion de la mobilité, n'ont pas été changées.

NOTES

1. Entre autres : jeux olympiques (été et hiver) ; coupe du monde de football ; expositions universelles ; foires ou salons thématiques de grande dimension (foire du livre de Francfort ou salons automobiles de Paris et de Genève, par exemple) ; grandes expositions ou fêtes nationales ; festivals internationaux/mondiaux (15ème Journée Mondiale de la Jeunesse de l'an 2000 à Rome, par exemple.)
2. C'est-à-dire manifestation à caractéristiques de dimension et de durée semblables.
3. "Entre mai et septembre 1998, le secteur du Dock des Olivais, à l'extrémité orientale de Lisbonne, laissa définitivement ses habits d'ancienne banlieue industrielle dégradée pour devenir la nouvelle vitrine de modernité et de progrès que la capitale portugaise avait décidé d'offrir au monde. C'est ici que se déroula la dernière grande Exposition mondiale du 20ème siècle", citation de Carlos Gotlieb tirée de "Lisbonne 1998 – Une banlieue devenue phare" publié dans le numéro de mars-avril 1999 de la revue DIAGONAL, Paris, traitant du thème "Les effets durables de l'éphémère".
4. Pendant les 132 jours de l'EXPO, seuls 18 ont connu des taux d'utilisation des TI supérieures aux TC.
5. La billetterie de l'EXPO comprenait 9 types de billets de jour (de 9 heures à 3 heures) et 3 de nuit (de 20 heures à 3 heures), y compris ceux avec 50 pour cent de rabais pour les enfants de moins de 15 ans et les personnes âgées de plus de 65 ans. Le billet simple pour un jour coûtait 25 Euros pour un adulte et 12.5 avec le rabais. Il a été utilisé par 56 pour cent des visiteurs payants. Le billet pour trois jours (62 et 31 Euros, respectivement pour un adulte ou avec rabais) a été utilisé par 24.5 pour cent des visiteurs, tandis que les billets de nuit n'ont été utilisés que par 15.5 pour cent des visiteurs.
6. Tout au contraire, les bus proposaient un tarif de jour et un autre de nuit, avec un zonage kilométrique. Le cas de la CARRIS est à cet égard paradigmatique : elle doublait leur tarif nocturne dès 2 heures, sans qu'aucune alternative de transport soit mise à la disposition des visiteurs de l'EXPO pendant cette période.
7. Qui a coûté presque 75 millions d'Euros le kilomètre.

6. BIBLIOGRAPHIE

Études réalisées par la Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT), Lisbonne :

"*Plan d'accessibilité à l'EXPO'98 – version 01*", décembre 1995.

"*Étude de répartition modale des visiteurs – scénario de référence*", octobre 1997.

"*Accessibilité à l'EXPO'98 – rapport synthèse*", mars 1998.

"*Plan intégré de transports*", avril 1998.

"*Plan intégré de transports – évaluation des systèmes mis en place pour l'EXPO*", octobre 1998.

"*Étude de désagrégation de la demande de l'EXPO'98*", Sema Groupe Consultant, 1997.

"*Prévisions d'affluence – rapport de synthèse*", EURO RSCG Consultant, décembre 1997.

"*Rapport sur les parkings dissuasifs de l'aire métropolitaine de Lisbonne*", Parque EXPO, octobre 1997.

"*Résultats des enquêtes visiteurs*", EURO RSCG Consultant, Lisbonne, juin 1998.

Brito Henriques, Eduardo ; "*La recherche sur le tourisme urbain au Portugal : Évolution, thèmes récents et axes de développement futur dans la perspective de l'EXPO'98*", dans "Le tourisme et la ville : expériences européennes", L'Harmattan, Paris, 1998.

Gato, Maria Assunção ; "*L'EXPO'98 : un projet en observation*", Centre d'études territoriales – ISCTE, juillet 1998.

"*Guide officiel de l'exposition mondiale de Lisbonne 1998*", Parque EXPO, 1998.

Gotlieb, Carlos ; "*Le durable et l'éphémère – Lisbonne 1998. Une banlieue devenue phare*", Diagonal N° 136, Paris, mars-avril 1999.

Matias Ferreira, Vítor et Indovina, Francesco ; "*La ville de l'EXPO'98*", Bizâncio éditeur, juin 1999.

"*Gestion des mobilités lors des grandes manifestations*" ; numéro spécial de la revue TRANSPORTS, sous la direction du professeur Philippe H. Bovy, septembre-octobre 1999, n° 397. Paris.

7. LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableaux

- A - Fréquence et nombre de visiteurs dans les grandes manifestations
- B - Affluence dans les transports internes
- C - Tarification des parkings EXPO'98
- D - Affluence et répartition mensuelle des visiteurs par mode de transport
- E - Offre indicative et demande de transport pendant l'EXPO'98
- F - Taux d'occupation des voitures

Figures

- Accessibilité à l'EXPO'98
- Plan d'accessibilité à l'EXPO'98
- Répartition des visiteurs par entrée et transports internes
- Répartition modale mensuelle des visiteurs
- Utilisation et taux d'occupation des parkings
- Répartition modale : prévision 1997 et valeurs effectives
- Origine des visiteurs : prévision 1997 et valeurs effectives
- Affluence mensuelle des visiteurs : comparaison des prévisions 1997 et valeurs effectives 1998

TABEAU A – Fréquence et nombre de visiteurs dans les grandes manifestations

	Manifestation exceptionnelle	Visiteurs ou spectateurs	Durée (n. de jours)
Jeux Olympiques	Moscou – 1980	5.27	16
	Los Angeles – 1984	5.72	16
	Séoul – 1988	3.31	16
	Barcelone – 1992	3.81	16
	Atlanta – 1996	8.39	17
	Sydney – 2000	7.00	17
Expositions Universelles	Séville – 1992	36.95	(180)
	Lisbonne – 1998	10.0	132
	Hanovre – 2000	18.1	153
Millenium Exhibition Londres – 2000		6,5	365
Coupe du Monde de Football	Espagne – 1982	1.84	(1 Mois)
	Mexique – 1986	2.18	(1 Mois)
	Italie – 1990	2.52	(1 Mois)
	EUA – 1994	3.59	(1 Mois)
	France – 1998	2.7	(1 Mois)

Source : www.museum.olympic.org ; www.worldcuparchive.com ; www.theo.tu-cottbus.de/expo ; www.terra.es/personal/aranburo ; www.expo2000.de

TABLEAU B - Affluence dans les transports internes

Mode de transport	Coût (Euro)	Fréquentation (millions de dépl. / 4 mois)
Bus-Navettes	gratuit	12,2
Ascenseur	Adulte - 2,50 Gratuit - adulte plus de 65 ans et enfant jusqu'à 15 ans	0,9
Télécabine	Adulte - 2,50 Gratuit - adulte plus de 65 ans et enfant jusqu'à 15 ans	3,3
Véhicules électriques	25,00	0,03

Source : Parque EXPO'98

TABLEAU C – Tarification des parkings EXPO'98

Type de véhicule	Durée de validité	Prix par place de stationnement (Euros)
Voiture légère	de 7h 30 à 4h 00	7,50
	de 19h 30 à 4h 00	3,75
Bus de tourisme	1h	5,00
	2h	11,25
	3h	18,75
	plus de 3h	31,25
	durant toute l'EXPO	3000,00

Source : Parque EXPO'98

TABEAU D. AFFLUENCE ET REPARTITION MENSUELLE DES VISITEURS PAR MODE DE TRANSPORT

	Nb de Jours	Affluence de visiteurs	Répartition mensuelle des visiteurs par mode de transport						
			voiture + moto	méтро	bus	train	taxi	bateau	autres (à pied / vélo)
Mai	10	320 000	100 000	110 000	60 000	25 000	8 000	7 000	10 000
Juin	30	1 600 000	550 000	430 000	390 000	110 000	40 000	34 000	46 000
Juillet	31	1 900 000	800 000	450 000	340 000	170 000	51 000	34 000	55 000
Août	31	2 460 000	1 110 000	540 000	350 000	280 000	67 000	55 000	58 000
Septembre	30	3 720 000	1 710 000	880 000	510 000	405 000	74 000	70 000	71 000
Totaux %	132	10 000 000	4 270 000	2 410 000	1 650 000	990 000	240 000	200 000	240 000
			42,7	24,1	16,5	9,9	2,4	2,0	2,4

Source: d'après informations Parque EXPO'98

TABLEAU E - Offre indicative et demande de transport pendant l'EXPO'98

Mode de transport	Capacité maximale offerte (millions de places)	Nb de voyageurs (millions)	Taux indicatif moyen d'occupation (%)
Voiture privé	12,70	4,27	34
Bus	4,50	1,65	37
Métro	27,00	2,41	9
Chemin de fer suburbain	3,00	0,99	5 (33)**
Autres trains	17,50		
Bateaux*	3,50	0,20	6
Cars (bus tourisme)	0,10	0,02	22

* services réguliers publics + touristiques

** si l'on considère uniquement le chemin de fer suburbain, vu que les visiteurs en provenance des autres trains n'ont pas été en nombre significatif

TABLEAU F - Taux d'occupation des voitures

	Nb de personnes arrivées en voiture à l'EXPO'98	Nb approx. de voitures dans les parkings	Taux approx. d'occupation des voitures (nb pers. / voiture)
Mai (10 jours)	100 000	30 000	3,3
Juin (30 jours)	550 000	135 000	4,1
Juillet (31 jours)	800 000	200 000	4,0
Août (31 jours)	1 110 000	295 000	3,8
Septembre (30 jours)	1 710 000	405 000	4,2
Total	4 270 000	1 065 000	taux moyen = 4,0

Source : d'après information Parque EXPO'98

FIGURES

Figure 1. Accessibilité à l'EXPO'98

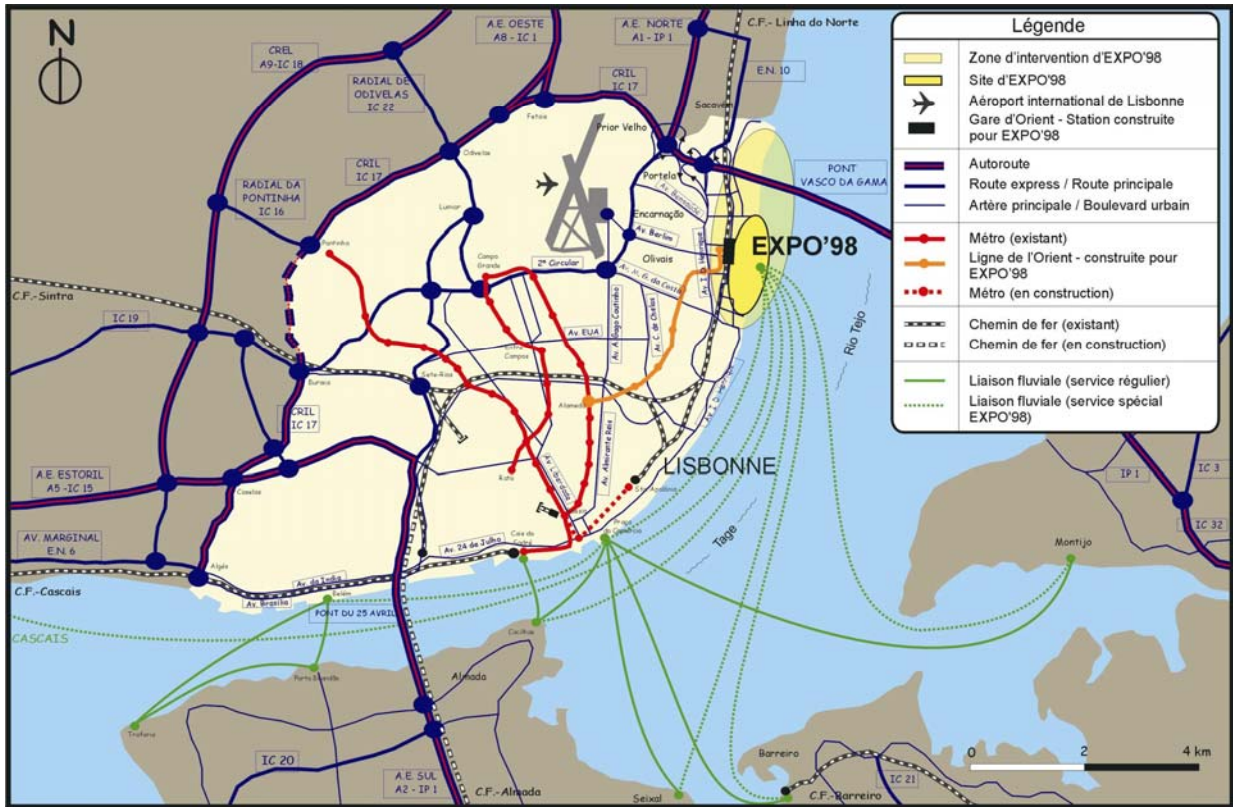


FIGURE 1 - Accessibilité à L'EXPO'98

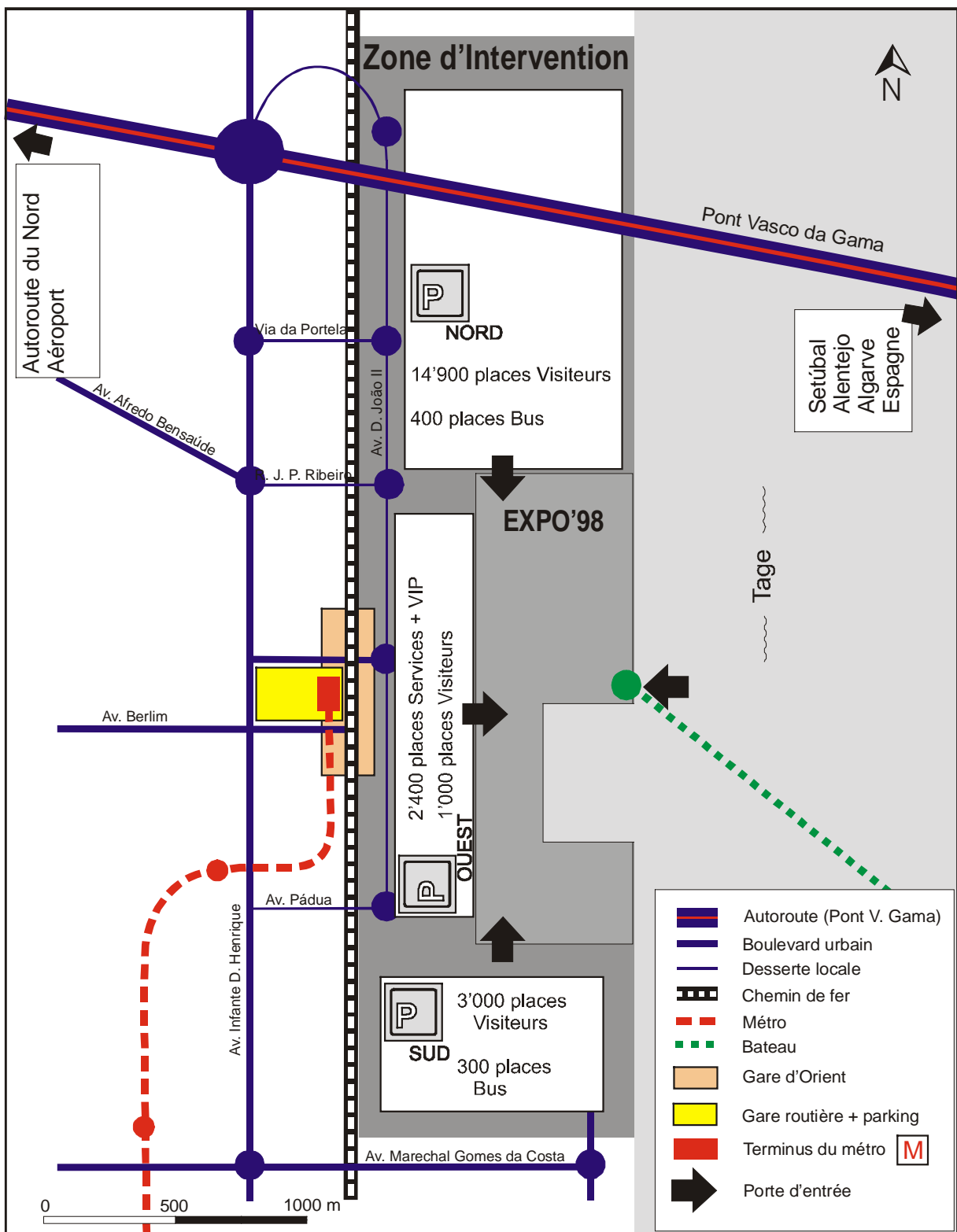


Figure 2. Plan d'accessibilité à l'EXPO'98

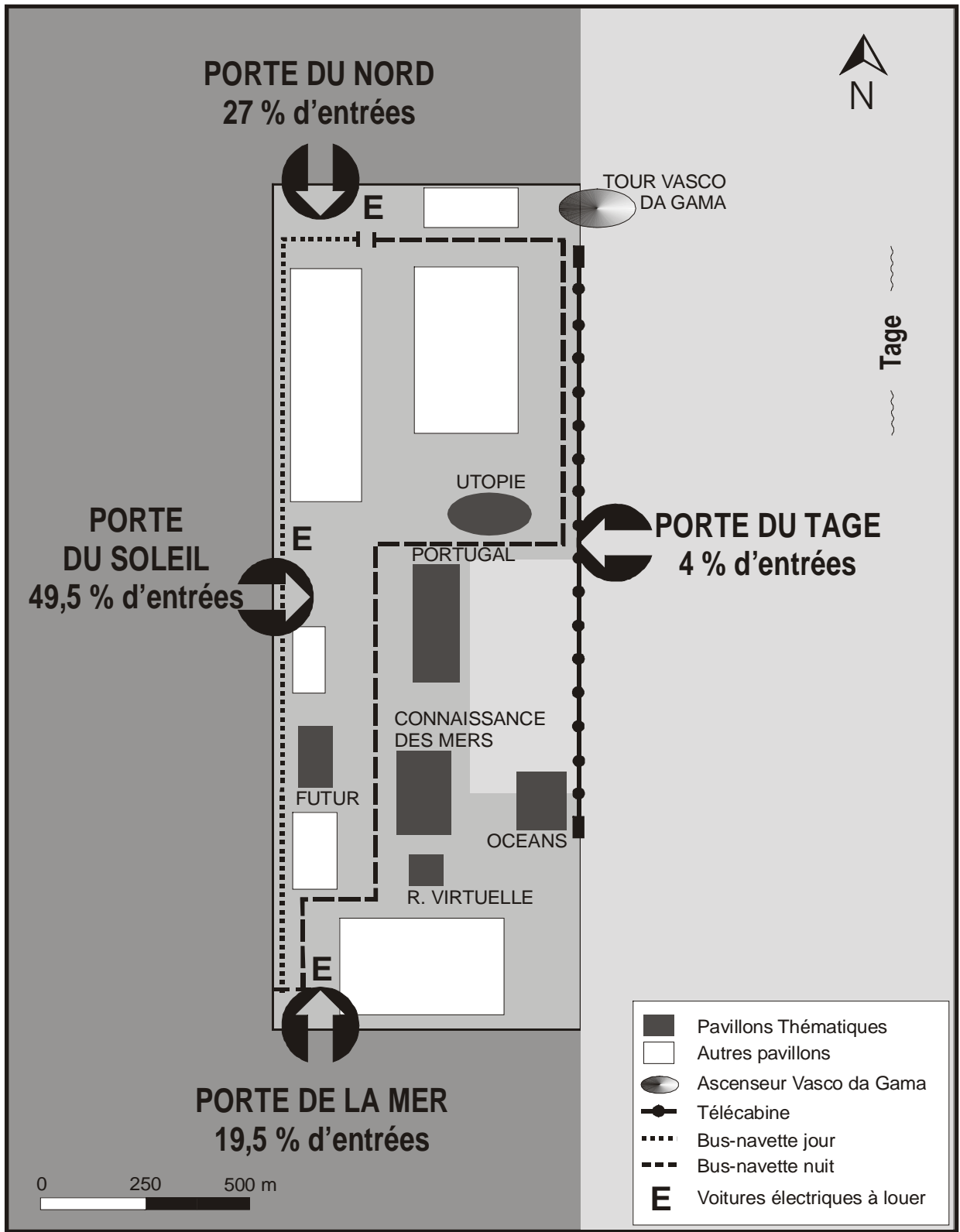


Figure 3. Répartition des visiteurs par entrée et transports internes

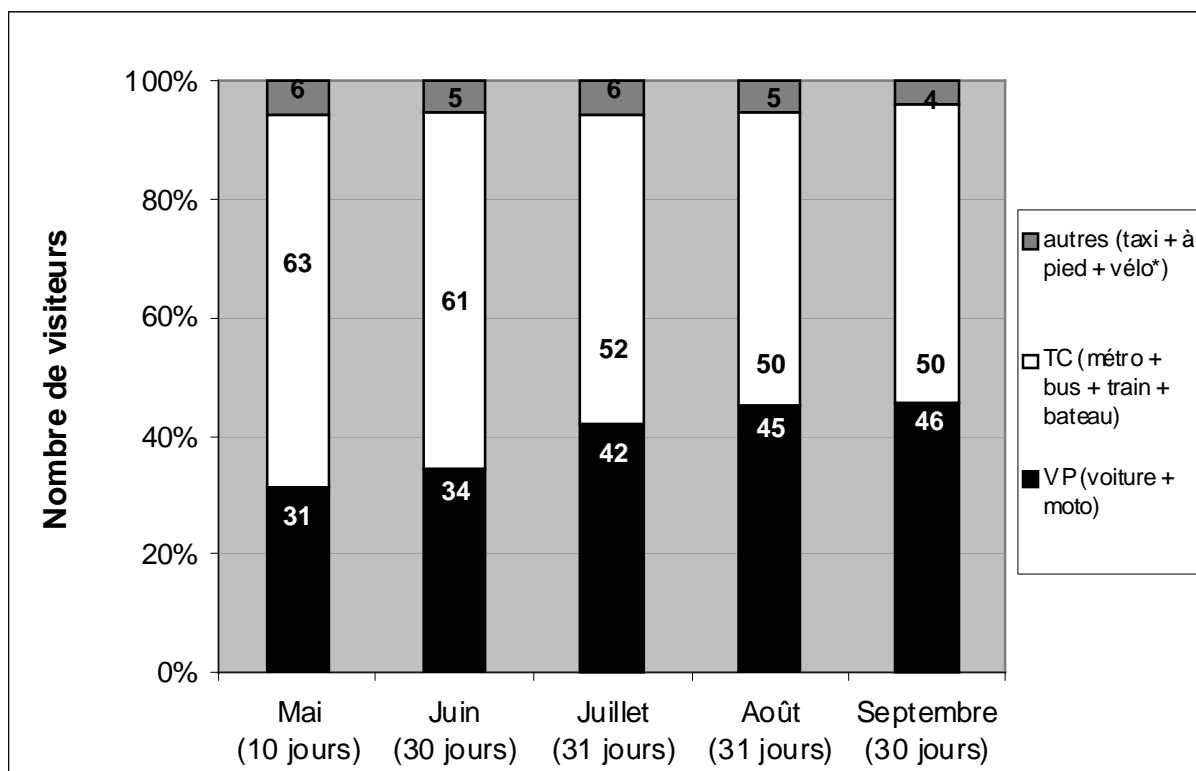
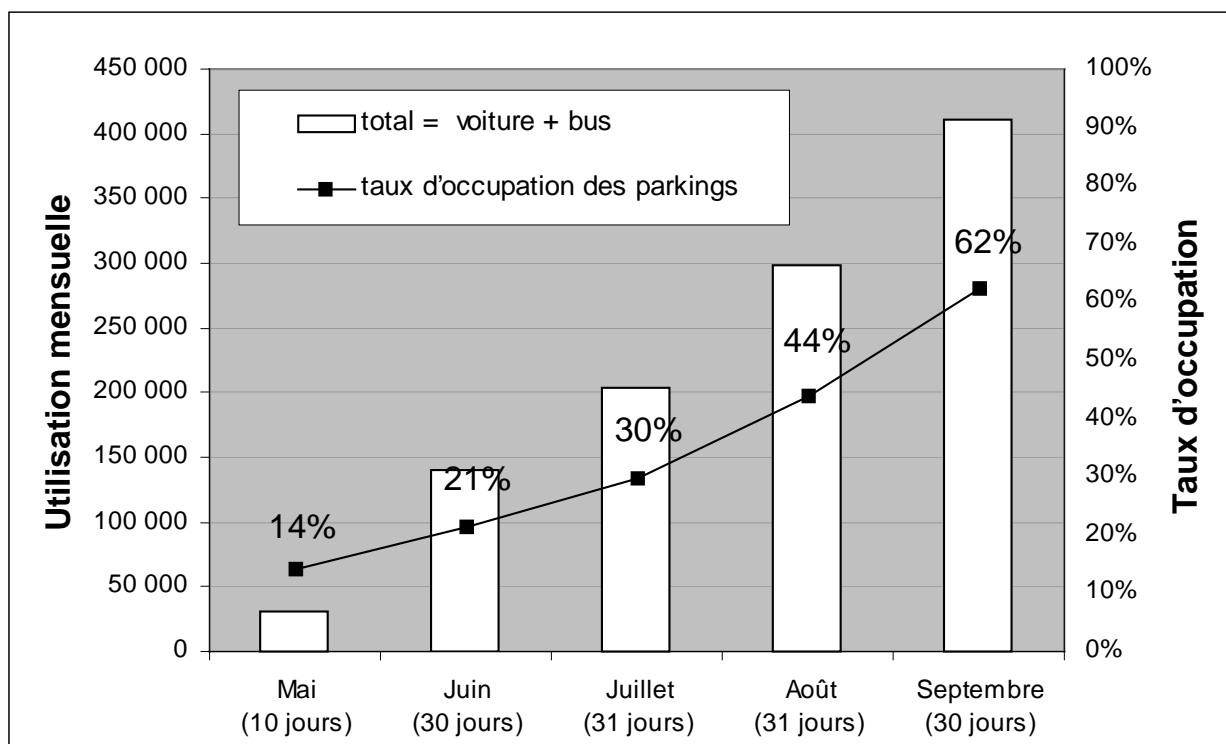
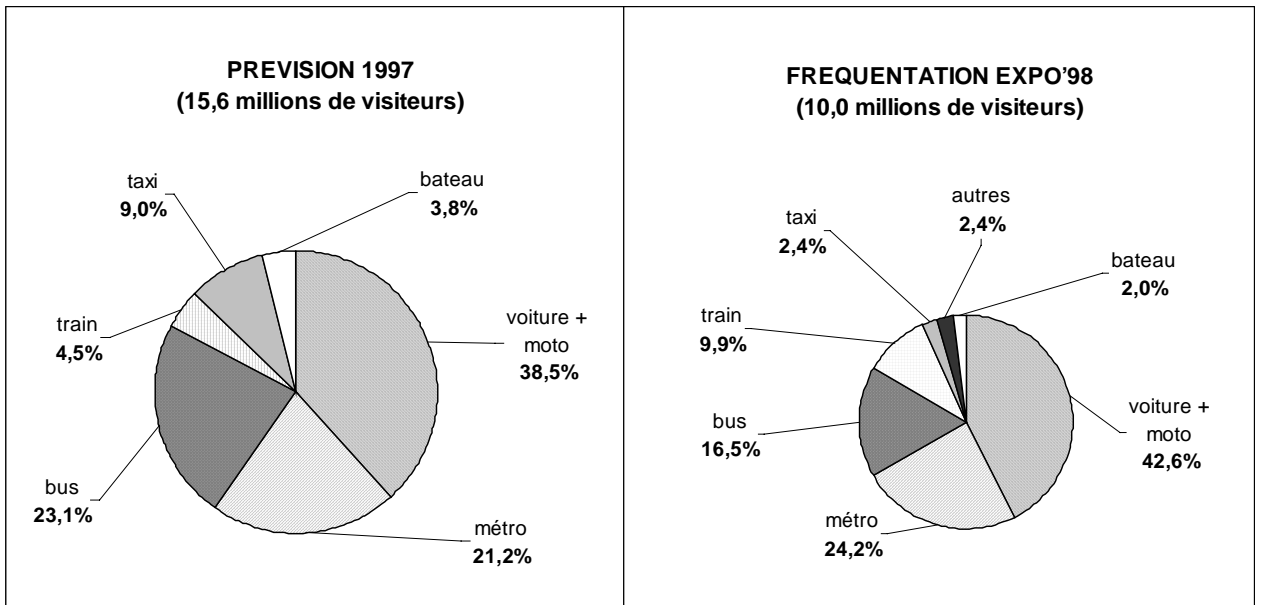


Figure 4. Répartition modale mensuelle des visiteurs



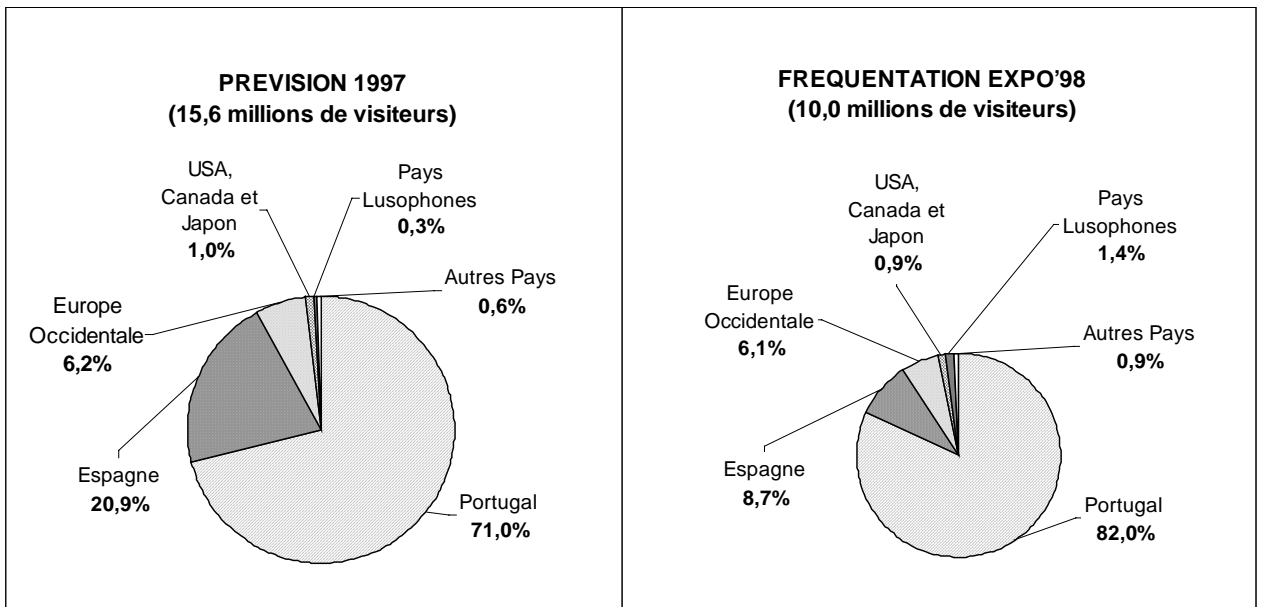
Source: d'après informations Parque EXPO'98

Figure 5. Utilisation et taux d'occupation des parkings



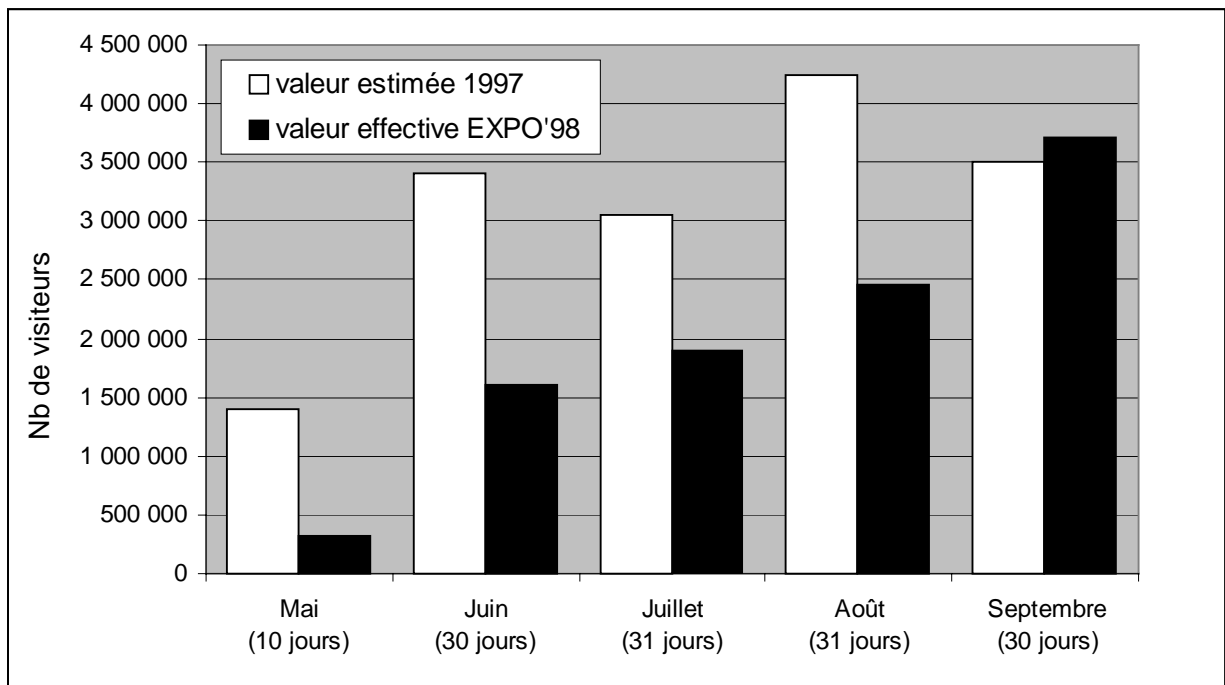
Source : Parque EXPO'98

Figure 6. Répartition modale: prévision 1997 et valeurs effectives



Source : Parque EXPO'98

Figure 7. Origine des visiteurs: prévision 1997 et valeurs effectives



Source: Parque EXPO'98

Figure 8. **Affluence mensuelle des visiteurs: comparaison des pronostics 1997 et des valeurs effectives 1998**



Photo 1. **Zone des Olivais, avant l'EXPO**



Photo 2. **Parc des Nations**

Philippe BOVY
École polytechnique fédérale de Lausanne
Suisse

TRANSPORT POUR LES GRANDES MANIFESTATIONS SPORTIVES ET GESTION DES MOBILITÉS EXCEPTIONNELLES

SOMMAIRE

1. PRINCIPALES QUESTIONS DE TRANSPORT LIEES AUX MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES.....	262
2. LES TRANSPORTS DANS LES MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES : UNE GRANDE DIVERSITE DE SITUATIONS.....	263
2.1. Nature et croissance des manifestations exceptionnelles	263
2.2. Taille des manifestations et capacité d'accueil	264
2.3. Logistique des manifestations	264
2.4. Durée et calendrier des manifestations.....	264
2.5. Périodicité de la manifestation	265
2.6. Manifestations sur un seul ou plusieurs sites.....	265
2.7. Manifestations d'une durée de un ou plusieurs jours.....	265
2.8. Type d'infrastructure des manifestations	266
2.9. Contexte urbain et de transport des manifestations	266
3. MANIFESTATIONS SPORTIVES MULTIDISCIPLINAIRES : ORGANISATION, STRATEGIES ET GESTION.....	267
3.1. Le transport en tant qu'élément de la structure d'ensemble de l'organisation sportive	267
3.2. Programme et calendrier sportifs.....	268
3.3. Répartition spatiale des sites des manifestations sportives et contexte des transports	268
3.4. Principales composantes du réseau de transport des Jeux	269
3.5. Interactions entre le transport et les autres aspects organisationnels et logistiques.....	269
3.6. Organisation des transports pendant les Jeux	270
3.7. Mise à l'essai des transports, analyse du risque, imprévus, surveillance et héritage	270
3.8. Transport et circulation pour tous les groupes de clients	271
4. GESTION EXCEPTIONNELLE DE LA MOBILITE : LES JEUX OLYMPIQUES DE SYDNEY EN 2000.....	271
4.1. Structure spatiale des Lieux Olympiques de Sydney 2000	272
4.2. Concentration des activités et du transport olympiques au Parc olympique de Sydney (SOP)	272
4.3. Principales caractéristiques organisationnelles et de gestion des Jeux Olympiques de Sydney 2000, et groupes de clients	273
4.4. Le transport lors des jeux de Sydney 2000 : un concept de gestion de la mobilité	276
4.5. Le plan de transport pour les Jeux Olympiques	277
4.6. Essais de transport et de circulation pour valider les politiques de mobilité olympique.....	278
4.7. Le succès du déroulement des Jeux : une médaille d'or pour les transports olympiques	279

5.	PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE SYDNEY SUR LES PLANS DE LA GESTION DU TRANSPORT ET DE LA MOBILITE	281
5.1.	Nécessité d'une structure fortement intégrée de gestion du transport.....	281
5.2.	Politiques-clés de transport pour les grandes manifestations : recours aux transports en commun et maîtrise de l'accès automobile	281
5.3.	Rôle crucial des fonctions de transport logistique.....	282
5.4.	Avantages de l'intégration de la billetterie olympique et des transports en commun.....	283
5.5.	Contribution des essais pré-olympiques au succès des opérations de transport au cours des Jeux	283
5.6.	Principales caractéristiques de la prestation de services de transport pendant les Jeux	284
5.7.	L'héritage des Jeux Olympiques sur les plans du transfert de connaissances et du transport.....	284
6.	LES LIMITES A LA CROISSANCE CONTINUE DES MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES.....	285
6.1.	Athènes 2004 n'est pas Sydney 2000.....	286
6.2.	Quelles limites aux manifestations exceptionnelles sportives ?	287
	BIBLIOGRAPHIE.....	289
	LISTE DES ILLUSTRATIONS	291

Lausanne, décembre 2001

REMERCIEMENTS

L'auteur tient à exprimer tous ses remerciements à M. G. Feli, Directeur des sports du CIO, et à M. Ch. Dubi, Directeur des Jeux Olympiques, qui ont accordé leur autorisation et apporté leur soutien au suivi et à l'observation de la gestion du transport et de la mobilité dans les conditions particulièrement délicates qui sont celles des manifestations exceptionnelles telles que les Jeux Olympiques. Ses remerciements vont aussi à M. P. Protopsaltis, Directeur général des transports pour les Jeux d'Athènes de 2004, avec qui il a eu de fructueux échanges sur les difficiles questions de la mobilité olympique dans une ville dense telle qu'Athènes. L'auteur souhaite également rendre hommage au soutien compétent que lui ont apporté deux assistants de recherche, MM. Ch. Liaudat et Ph. Roth, de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

1. PRINCIPALES QUESTIONS DE TRANSPORT LIEES AUX MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES

Du fait de leur caractère éphémère (il s'agit souvent d'une manifestation exceptionnelle de courte durée et/ou unique se déroulant sur un site ou dans une métropole en particulier), les Jeux Olympiques, les Coupes du Monde et autres très grandes manifestations utilisent des infrastructures de transport existantes, rénovées et nouvelles qui n'ont pas été conçues pour absorber les flux intenses et fortement polarisés qu'entraînent de telles manifestations ou le déroulement simultané de manifestations sur plusieurs sites.

Des projets exceptionnels de gestion des transports et de la mobilité sont élaborés, mis à l'épreuve et appliqués pour faire face à ces flux de circulation de spectateurs, concentrés dans l'espace et avec de fortes pointes de débit, et qui s'ajoutent au trafic de soutien logistique de la manifestation et aux charges générales de la circulation de base dans la zone métropolitaine ou urbaine.

Ces manifestations exceptionnelles peuvent être considérées comme des laboratoires "en grandeur nature" d'autres modèles de mobilité et de comportements de déplacements dont l'observation présente un intérêt particulier pour l'évaluation des mesures et des politiques qui pourraient être en partie mises en œuvre pour les opérations courantes de transport et de circulation.

Les problèmes liés à la stratégie des transports, à leur organisation, leur gestion et leur coût, augmentent de manière exponentielle avec l'ampleur et la complexité des très grandes manifestations. Pour ce qui concerne les manifestations à grande échelle, les questions fondamentales en matière de transport présentent principalement les caractéristiques suivantes :

- **Ampleur inhabituelle et volume de spectateurs**, d'activités, de visiteurs et de flux logistiques directement liés à l'attractivité de la manifestation ainsi qu'à son organisation et aux livraisons logistiques.
- **Concentration géographique et spatiale des flux de circulation** et besoins de stationnement sur des lieux spécifiques, des groupes de lieux et d'autres installations sur des sites permanents ou temporaires.
- **Concentration dans le temps des flux de circulation due au calendrier des manifestations** et besoins finaux en fonction de programmes prédéterminés liés à chaque manifestation ou série de manifestations successives.
- **Superposition de diverses catégories de flux de transport et de circulation** à une circulation urbaine ou métropolitaine habituelle dans des zones où la circulation est déjà intense.

- **Élaboration de programmes temporaires novateurs de gestion des transports et de la circulation ainsi que de billetterie** pour faire face "au caractère et à l'ampleur exceptionnels" des flux de circulation liés aux manifestations exceptionnelles et à leurs besoins spécifiques en termes de mobilité et d'accessibilité.
- **Définition d'accords appropriés entre les organisateurs de manifestations exceptionnelles et les pouvoirs publics** responsables des opérations de transport et de leur sécurité aux niveaux local et régional. Détermination et acquisition de services de transport supplémentaires adéquats, publics et/ou privés, priorités relatives à la gestion des transports et signalisation *ad hoc* pour la manifestation exceptionnelle.
- **Élaboration systématique de programmes de sécurité** pour le contrôle des foules et la gestion spécifique de la circulation, tant à "l'entrée principale" (accès du grand public) qu'à "l'entrée de service" (tous les systèmes de soutien logistique – véhicules et personnes – de la manifestation exceptionnelle).

2. LES TRANSPORTS DANS LES MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES : UNE GRANDE DIVERSITE DE SITUATIONS

Une présentation générale des aspects les plus caractéristiques d'une typologie des grandes manifestations illustre la très grande diversité des manifestations et des situations, ainsi que de leurs besoins en termes de transport.

2.1. Nature et croissance des manifestations exceptionnelles

Dans une société à forte mobilité, on constate, malgré ou à cause de l'évolution des médias et de la technologie de l'information, une augmentation de la taille, de la diversité et de la fréquence des très grandes manifestations. Très grandes ou exceptionnelles, ces manifestations se déroulent dans de nombreux domaines : culturel, commercial, compétitions dans une ou plusieurs disciplines sportives, tournois, foires de toutes sortes, expositions, forums, festivals, conférences, congrès, etc.

Dans le seul secteur sportif, on compte plus de 300 grandes manifestations par an (liste établie pour 2000 par le Département des sports du CIO). Près de 75 pour cent des Championnats du monde se déroulent en Europe. Le site www.sportcal.com, qui annonce 25 000 manifestations sportives d'ici à 2011, énumère plus de 140 sports.

Les manifestations exceptionnelles tendent également à croître, non seulement en taille, mais aussi en sophistication technologique et organisationnelle. A Moscou, en 1980, les Jeux Olympiques d'été comptaient 203 épreuves ; en 2000, à Sydney, le chiffre était de 300 épreuves. Les Jeux Olympiques d'hiver connaissent une croissance encore plus rapide, puisque le nombre d'épreuves est passé de 39 aux Jeux de Sarajevo en 1984 à 78, soit exactement le double, aux récents jeux de Salt Lake City en 2002. Comme on le souligne dans la conclusion de la présente communication,

l'augmentation du nombre d'épreuves olympiques a des répercussions considérables sur la plupart des domaines de soutien et logistiques, parmi lesquels les transports, les besoins d'hébergement, la technologie, la sécurité et la couverture médiatique.

2.2. Taille des manifestations et capacité d'accueil

Mesurer la taille ou l'ampleur d'une manifestation par le nombre total de spectateurs qu'elle a attirés est une approche très relative. Il convient de l'associer à la durée de la manifestation, aux types de manifestations – simples ou multiples – et à la capacité d'accueil des lieux dans lesquels elles se déroulent (capacité fixe des salles, manifestations de plein air, courses, grands rassemblements, etc.), et à leur environnement local. Une manifestation réunissant 30 000 spectateurs dans une localité de 15 000 habitants pourrait avoir une incidence supérieure à une foule de 500 000 spectateurs ayant un billet journalier dans une zone métropolitaine de 4 millions d'habitants.

Les capacités augmentent elles aussi. Conçu à l'origine pour accueillir 95 000 spectateurs, le nouveau Stade olympique australien, qui constituait le point central des Jeux Olympiques de Sydney, a été temporairement réaménagé pour accueillir, pendant les Jeux, 115 000 spectateurs.

Du point de vue des charges de transport, la tendance à "regrouper" les manifestations dans le même secteur, à l'intérieur du même parc, pose également un problème. Cette approche ne peut être efficace que s'il existe d'importantes capacités de transport, en particulier de transport ferroviaire.

2.3. Logistique des manifestations

On sous-estime souvent l'importance des activités logistiques et de soutien des grandes manifestations (sécurité et sûreté, technologies de l'information et de la communication, vente, restauration, maintenance générale, nettoyage, élimination des déchets, etc.). Ces activités génèrent des demandes de circulation dont le volume se situe entre un cinquième et un tiers des flux de spectateurs et de visiteurs.

Les besoins de transport logistique sont en général plus contraignants, en termes d'échelonnement et de fiabilité, que ceux liés au transport des spectateurs. Les athlètes ainsi que toutes les équipes et les matériels de soutien techniques doivent être en place bien avant le début de la manifestation programmée.

Ces flux de circulation utilisant "l'entrée de service" doivent être soigneusement vérifiés et protégés du point de vue de la sécurité. Personnes et véhicules doivent tous être accrédités. A Sydney, on comptait environ 180 000 personnes accréditées pour environ 10 500 athlètes. Ce ratio, proche de 20 pour 1, pose des problèmes extraordinairement difficiles sur le plan du transport, mais aussi d'autres problèmes logistiques. Il s'agit là certainement d'un élément-clé qui freinera, à l'avenir, la croissance des manifestations exceptionnelles.

2.4. Durée et calendrier des manifestations

La durée des grandes manifestations varie très largement, des très courtes, limitées à une seule journée ou un long week-end, aux expositions internationales se prolongeant de quatre à six mois.

De nombreuses grandes manifestations sportives durent deux semaines, comme les Jeux Olympiques d'hiver ou d'été. Du point de vue des transports, les besoins varient considérablement en fonction du programme sportif. A une série de journées à charge moyenne peuvent succéder des journées marquées par de très fortes pointes de demande (les demi-finales et les finales, par exemple). On ne peut naturellement pas comparer l'organisation d'une manifestation unique dans une infrastructure permanente avec l'établissement d'un programme comprenant plusieurs sports, se déroulant sur plusieurs sites, et dont le nombre variable de spectateurs potentiels entraîne des besoins de transport différents.

2.5. Périodicité de la manifestation

La plupart des très grandes manifestations ont une périodicité variant entre un an (salons ou courses automobiles annuelles dans les mêmes installations et la même ville) et quatre ans ou davantage. Les Jeux Olympiques d'été et d'hiver se succèdent tous les quatre ans, en changeant de pays et de continents hôtes.

Les concepts et les problèmes de transport sont totalement différents selon que les grandes manifestations sont organisées année après année sur le même site ou qu'il faut élaborer, à partir de zéro, une nouvelle stratégie de transport *ad hoc* pour une ou plusieurs manifestations spécifiques dans un nouveau contexte urbain et géographique.

2.6. Manifestations sur un seul ou plusieurs sites

La structure spatiale des grandes manifestations a de toute évidence des conséquences considérables sur les stratégies et les opérations de transport.

Une manifestation se déroulant sur un site unique est traitée comme un concept de structure en étoile, dans laquelle les flux de circulation augmentent de manière pratiquement linéaire de l'extérieur vers le centre du système. Les grandes manifestations comportant plusieurs événements se déroulant simultanément sur plusieurs sites font peser des contraintes beaucoup plus fortes sur les systèmes de transport urbain ou métropolitain, sur la gestion de la mobilité et les livraisons, en fonction de la répartition géographique des sites, accueillant des compétitions ou autres, par rapport aux systèmes de transport disponibles.

Avec 28 sports, les épreuves des manifestations exceptionnelles telles que les Jeux Olympiques se déroulent naturellement sur plusieurs sites, mais elles mobilisent aussi de nombreux autres sites, pour les besoins des médias, les installations techniques et l'hébergement de toutes les composantes de la famille olympique. Toutes ces fonctions utilisent des sous-systèmes de transport *ad hoc* qui doivent être planifiés, achetés, essayés et livrés en temps opportun.

2.7. Manifestations d'une durée de un ou plusieurs jours

De ce point de vue également, les grandes manifestations peuvent présenter des différences considérables. Dans certains cas, le programme est similaire d'un jour à l'autre ; dans d'autres, les manifestations, les disciplines sportives, les sites et les horaires sont différents et liés à la structure spécifique du programme (des huitièmes de finale à la finale dans certaines disciplines).

Dans le cadre des Jeux Olympiques d'été, par exemple, une, deux, voire trois épreuves sont organisées le même jour (le matin, l'après-midi et en soirée) dans des disciplines spécifiques. Les besoins de transport augmentent naturellement avec l'étalement, la diversité et la complexité des horaires. Mais les équipements de transport et les conducteurs peuvent être utilisés de manière plus efficace et avec une plus grande fréquence qu'au cours des Jeux Olympiques d'hiver où, parce qu'une seule épreuve de montagne est prévue chaque jour, l'équipement est insuffisamment utilisé et les coûts de transport sont proportionnellement deux à trois fois plus élevés que pour les Jeux d'été.

Les manifestations de plein air soulèvent un autre problème, en ce sens qu'elles peuvent être affectées de manière significative par les conditions météorologiques (pluie, neige, vent, etc.), ce qui implique des changements de programme, des révisions du calendrier ou des reports.

2.8. Type d'infrastructure des manifestations

On possède déjà, pour les grandes manifestations se déroulant dans des infrastructures de type permanent comme les stades, les centres d'expositions et autres installations existantes, dont les capacités d'accueil des spectateurs sont prédéterminées, une expérience de l'accessibilité à la circulation et de la gestion du stationnement.

A l'inverse, faute d'expérience antérieure, l'accessibilité et la gestion de la circulation sont plus difficiles à planifier et à réaliser lorsque les installations sont nouvelles, ou qu'il s'agit d'installations existantes agrandies et d'installations temporaires. Dans ces conditions, des manifestations test, reproduisant d'aussi près que possible les opérations prévues sur ces sites, sont pratiquement obligatoires.

2.9. Contexte urbain et de transport des manifestations

Dans le cas des grandes manifestations, les questions relatives au transport et leurs solutions sont dans une large mesure fonction de l'environnement urbain, suburbain ou rural dans lequel elles se déroulent. L'accessibilité et la logistique terminale sont affectées par la densité de l'aménagement et par les réseaux de transport disponibles.

Les sites se trouvant dans un environnement urbain dense, où les moyens de transport public offrent une capacité élevée, n'ont que peu de points communs avec les sites se trouvant dans des zones suburbaines ou rurales à faible densité. Il faudra, dans les deux cas, prévoir et exploiter des services de transport supplémentaires en fonction de l'attractivité particulière et des besoins de chacun des sites.

Dans les conditions des Jeux Olympiques, les sites ou groupes de sites se trouvant dans des environnements urbains très denses exigent des systèmes de transport à grande capacité, en général sous la forme de rail lourd (une ou plusieurs lignes de métro et/ou de chemin de fer de banlieue, parfois complétées par un métro léger). Certains autres sites, dans des cadres suburbains de moyenne densité, seront desservis par des systèmes d'accès utilisant des moyens de transport multimode adéquats, mettant en œuvre des services de navettes temporaires en direction et en provenance des gares de métro ou de chemin de fer de banlieue à grande capacité.

3. MANIFESTATIONS SPORTIVES MULTIDISCIPLINAIRES : ORGANISATION, STRATEGIES ET GESTION

La **Figure 1** présente une vue d'ensemble des principales composantes et interactions du système de transport soutenant les manifestations sportives de grande ampleur ou exceptionnelles. Ce graphique est structuré autour de thèmes interdépendants établissant un lien étroit entre l'organisation sportive et les fonctions de transport pertinentes. On mentionnera ci-après huit aspects et composantes-clés du système, qui seront développés plus loin, l'organisation des Jeux Olympiques constituant la référence :

- Le transport en tant qu'élément de la structure d'ensemble de l'organisation sportive.
- Programme et calendrier sportifs.
- Répartition spatiale des sites des manifestations sportives et contexte des transports.
- Principales composantes du réseau de transport des Jeux.
- Interactions entre le transport et les autres aspects organisationnels et logistiques.
- Organisation des transports pendant les Jeux.
- Mise à l'essai des transports, analyse du risque, établissement de plans d'urgence, surveillance, transfert de connaissances (TOK) et héritage. Certaines parties de ces éléments interviennent avant ou pendant les Jeux, et certaines après, comme l'héritage des Jeux.
- Transport et circulation pour tous les groupes de clients.

3.1. Le transport en tant qu'élément de la structure d'ensemble de l'organisation sportive

Le transport n'est qu'un élément de soutien et logistique du cadre d'organisation des Jeux ou d'autres grandes manifestations sportives (**Figure 1, cadre 1**). Mais il s'agit aussi d'un secteur essentiel, ayant des rapports avec pratiquement tous les autres domaines, de la vente des billets à l'accréditation et la sécurité, de la gestion générale de la circulation à l'accessibilité des sites et à certaines dispositions en matière de stationnement.

Il s'agit également d'un secteur très visible et très sensible dans lequel les erreurs, le choix de mauvais itinéraires, des retards particuliers et des accidents se traduisent en général, et très rapidement, par une mauvaise publicité. Dans les conditions qui sont celles des manifestations exceptionnelles, le transport est aussi l'un des facteurs d'exploitation les plus coûteux, du même ordre de grandeur que la technologie, l'hébergement et la sécurité.

Dépendant fortement des principales infrastructures de transport métropolitain, urbain ou régional et des services de transports en commun, l'organisation des transports de la manifestation doit traiter directement avec les pouvoirs publics pour ce qui concerne sa planification stratégique, son programme d'exploitation, et ses activités de commandement, de contrôle et de communication de la gestion de la circulation pendant les Jeux.

Chaque manifestation exceptionnelle et chaque ville ou région constituent un cas particulier. Le cadre d'organisation du transport varie considérablement, et peut prendre la forme d'une autorité *ad hoc* relevant à peu près entièrement du secteur public, comme l'ORTA (*Olympic Road and Transport Authority* – Autorité pour les routes et transports olympiques, voir Chappelet 2001a et 2000) mise en place à Sydney, ou de dispositions de partenariat privé/public spécialement adaptées, où l'organisateur de la manifestation exceptionnelle joue un rôle plus important et sous-traite un certain nombre d'opérations à diverses entités privées et publiques.

3.2. Programme et calendrier sportifs

C'est l'un des facteurs les plus fondamentaux dans la tâche de transport : quel est le nombre d'usagers des transports, quels sont les points de départ et d'arrivée, quand, avec quelles priorités, et comment ? Dans une large mesure, les calendriers sportifs déterminent la demande de transport et les services requis en direction des lieux des épreuves et d'autres sites comme le village des athlètes, les centres des médias, les arrivées et les départs de l'aéroport, les bureaux d'accréditation, etc. (**Figure 1, cadre 2**).

Pour les manifestations comportant plusieurs disciplines sportives et se déroulant sur plusieurs sites, les horaires et la fourniture des services de transport varient d'un jour à l'autre, comme le montre la **Figure 2**.

La mise à l'essai des installations et des transports pour une manifestation, qui peut (doit) intervenir de plusieurs mois à un an avant les Jeux, est également un élément essentiel de la préparation et de la gestion des Jeux. Immédiatement avant, et pendant les Jeux, des services de transport spéciaux sont nécessaires pour assurer le transport des équipes vers les sites d'entraînement.

3.3. Répartition spatiale des sites des manifestations sportives et contexte des transports

Les Jeux comportant plusieurs disciplines sportives et se déroulant sur plusieurs sites sont tributaires d'installations reliées, directement ou indirectement, aux principaux éléments du réseau de transport : autoroutes et grandes voies de communication, réseau ferré public, services d'autobus existants ou spéciaux. Les services et les moyens de transport doivent naturellement relier entre eux tous les sites des épreuves et les autres sites (**Figure 1, cadre 3**).

Les distances, les services offerts et les conditions générales de circulation sur le réseau de transport urbain détermineront les temps de déplacement en direction ou en provenance des lieux des épreuves. La fiabilité des temps de déplacement est un élément de la plus haute importance pour le déroulement et l'image des Jeux.

Il est parfois nécessaire de réduire la circulation dans certaines zones proches des sites des manifestations exceptionnelles. Des programmes de gestion de la demande de circulation sont mis en œuvre, et ils se sont avérés d'une surprenante efficacité à Nagano (Jeux Olympiques d'hiver en 1988) et à Sydney (Jeux Olympiques d'été en 2000).

3.4. Principales composantes du réseau de transport des Jeux

Plus la manifestation est importante, en termes d'espace, de durée, de nombre de sports, de nombre de sites et de spectateurs attendus (billets vendus), plus est lourde la charge des transports, comme le montrent les multiples paramètres de transport cités dans la **Figure 1, cadre 4**. Ces paramètres vont des développements de l'infrastructure de transport, qui peuvent être très importants, comme cela sera le cas pour les Jeux d'Athènes en 2004, à l'acquisition de services de transport et aux procédures spéciales de gestion de la circulation au moment des Jeux, assorties de dispositions adéquates de mise en œuvre et de contrôle.

Les coûts d'investissement et d'exploitation des transports pour une manifestation exceptionnelle constituent souvent un problème de première importance. Estimés dans un premier temps à USD 15 millions, les coûts d'exploitation des transports se sont finalement élevés, pour les Jeux de Sydney, à près de 12 fois plus, soit environ USD 180 millions. Pour les Jeux de Salt Lake City, en 2002, les coûts des transports atteindront environ USD 300 millions, soit à peu près autant que la technologie et la sécurité, qui a dû être sensiblement accrue après les événements du 11 septembre.

La constitution d'un réseau de transport entre les diverses parties de la zone métropolitaine et les sites des épreuves et les autres sites, les nouvelles infrastructures de transport et la mise en place de services supplémentaires de navettes par autobus disposant de couloirs de circulation prioritaires sont des éléments de première importance dans le Plan directeur stratégique pour les transports des Jeux ou de la manifestation sportive.

L'intégration du transport, de l'accessibilité et des installations terminales sur les sites des épreuves est un élément essentiel du système. Des dispositions strictes en matière de sécurité, de contrôle des billets et des accréditations, de mouvement des produits et approvisionnements contrôlés, de séparation des divers groupes de clients conduisent à un cadre très sophistiqué des sites, sur le plan matériel et sur celui de la gestion. La **Figure 3** illustre la disposition classique "entrée principale"/"entrée de service", commune à la plupart des grandes manifestations sportives.

L'information et la communication relatives au réseau de transport sont essentielles au succès du transport dans une manifestation exceptionnelle. Les services de transport et les flux de circulation étant sensiblement modifiés dans d'importants secteurs de la zone métropolitaine concernée par la manifestation exceptionnelle, il conviendra de déployer un effort considérable pour communiquer aux médias et au public des informations précises sur le "programme quotidien spécifique de circulation".

La ville de Sydney a profité des manifestations sportives ou d'autres manifestations test pour élaborer, au cours des deux années qui ont précédé les Jeux, de nouveaux systèmes d'information et de communication sur la circulation. Cela a aidé à habituer la population et les médias aux conditions que connaîtraient le transport et la circulation au moment des Jeux Olympiques.

3.5. Interactions entre le transport et les autres aspects organisationnels et logistiques

Comme on l'a indiqué plus haut, les aspects de l'accessibilité du transport et de la mobilité sont liés à la plupart des autres aspects organisationnels des Jeux et des manifestations sportives. La sécurité, la technologie, l'accréditation, les médias, la vente des billets, l'hébergement et l'environnement sont souvent en étroite liaison avec l'organisation des transports et leurs opérations, comme le montre la **Figure 1, cadre 5**.

Il est ainsi possible d'établir un lien étroit entre la vente de billets pour le site des épreuves et le transport. Comme l'a montré l'exemple de Sydney, où les billets pour les épreuves des Jeux Olympiques donnaient droit à un passage gratuit pendant 24 heures sur les transports en commun, les pressions en termes d'accès en automobile ont été fortement réduites et les conditions environnementales améliorées.

3.6. Organisation des transports pendant les Jeux

L'organisme chargé, souvent pendant une période de deux à quatre ans, de la planification stratégique des transports, de leur développement opérationnel et de la gestion de la circulation pendant les Jeux doit être profondément réorganisé et rationalisé pour devenir une unité de fourniture de transports pendant les Jeux (**Figure 1, cadre 6**).

3.7. Mise à l'essai des transports, analyse du risque, imprévus, surveillance et héritage

La complexité sans cesse croissante des manifestations exceptionnelles sportives telles que les Jeux Olympiques (Jeux du Commonwealth, Mondial de football, et nombreuses autres manifestations) conduit les organisateurs à mettre à l'essai les nouvelles installations ainsi que les installations modernisées bien avant la date de ces grandes manifestations. Depuis les Jeux de Barcelone, tous les sites olympiques doivent en principe être testés un an avant la tenue des Jeux (**Figure 1, cadre 7**).

Il convient de procéder à des exercices de formation et à des simulations avec d'autres parties concernées, comme la police, les services aéroportuaires et toutes les agences chargées de sous-systèmes de transport, et notamment les services d'urgence. De tels exercices sont conduits, à échelle réduite, au cours de manifestations test. L'analyse du fonctionnement des transports, des incidents et des accidents, suivie de l'adoption de mesures appropriées, constitue une tâche essentielle, qui doit être suivie d'une communication adéquate en direction du public et des médias. Les procédures de vente des billets, d'accréditation, de gestion des sites et de communication sont intégrées à ces tests.

L'analyse du risque fait l'objet d'études complémentaires (Chappelet 2001b), de même que l'établissement de plans d'urgence dans les domaines sensibles comme la technologie, la sécurité, le transport, les risques sanitaires, etc. Des efforts croissants sont déployés pour suivre de manière systématique tous les aspects des opérations pendant les Jeux. L'objectif est de mettre en place un processus efficace de transfert des connaissances (TOK) qui sera directement utile aux équipes d'organisation des Jeux futurs (IOC-TOK 2000a et 2000b).

La question de l'héritage des manifestations exceptionnelles telles que les Jeux Olympiques est d'une très grande importance. De nombreuses infrastructures sportives, culturelles et de transport réellement nécessaires pour le développement de la zone métropolitaine ou urbaine sont généralement "produites" beaucoup plus rapidement, du fait des strictes échéances imposées par les Jeux. Certains équipements sportifs très spécifiques requis par le programme des Jeux, mais dont une ville hôte n'a pas réellement besoin, devraient être construits uniquement sous forme de structures temporaires (Diagonal 1999).

3.8. Transport et circulation pour tous les groupes de clients

L'objectif le plus important du transport est d'acheminer de manière sûre, commode et conviviale tous les groupes de clients vers tous les sites, et de les en ramener, comme le montre la partie centrale de la **Figure 1, cadre 8**.

L'organisation de chaque manifestation exceptionnelle ou grande manifestation sportive possède son propre ensemble de politiques et de priorités, en particulier en ce qui concerne le transport et l'accessibilité pour les divers groupes. Dans le cas de Sydney, huit catégories de transport ont été définies, comme on le verra à la section 4.3 ci-après.

4. GESTION EXCEPTIONNELLE DE LA MOBILITE : LES JEUX OLYMPIQUES DE SYDNEY EN 2000

Les Jeux qui se sont déroulés en 2000 à Sydney constituent un cas particulièrement intéressant de manifestation exceptionnelle sportive à couverture médiatique mondiale. D'énormes ressources humaines, de gestion, techniques, technologiques et financières étaient en jeu, comme le montre la **Figure 4 "Les Jeux Olympiques de Sydney 2000 en chiffres"**. Au dire de tous, les Jeux d'été qui se sont déroulés à Sydney en 2000 ont été les plus réussis, les plus conviviaux et les mieux organisés de tous les temps. Il est donc justifié de comprendre, d'analyser et de tirer une synthèse des problèmes, des interactions et des solutions dans les principaux domaines fonctionnels, et entre autres les prestations sportives, le transport, la sécurité et la communication (Rapport officiel 2002 du SOCOG – Comité d'organisation des 17èmes Jeux Olympiques de Sydney – et du CIO, et Comité d'organisation des 18èmes Jeux Olympiques d'Athènes – ATHOC 2001).

L'étude de cas ci-après est centrée sur la gestion du transport et de la mobilité lors des Jeux de Sydney 2000. Le transport est généralement considéré comme l'un des services les plus difficiles à assurer correctement, du fait de la diversité des groupes de clients et de personnes concernées : les athlètes, la famille olympique, les spectateurs payants, les visiteurs, les diverses catégories de travailleurs, de volontaires et de personnes assurant les fonctions logistiques, le personnel de tous les médias, le public en général, ainsi que les groupes de résidents et d'entreprises affectés.

Le principal défi réside dans le besoin fondamental, qui est de mettre simultanément différents systèmes et services de transport à la disposition de divers groupes intéressés se distinguant par leurs configurations spatiales, leurs horaires, leurs normes de confort et de sécurité. En fait, **la planification du transport pour les Jeux Olympiques conduit à la conception et à l'exploitation de plusieurs systèmes et services de transport "superposés" axés sur les besoins de multiples utilisateurs et fonctionnant de manière simultanée sur la même infrastructure générale.**

4.1. Structure spatiale des Jeux Olympiques de Sydney 2000

Les premiers Jeux Olympiques du troisième millénaire se sont déroulés du 15 septembre au 1er octobre 2000 à Sydney. Capitale de la Nouvelle-Galles du Sud et zone métropolitaine la plus peuplée d'Australie, Sydney est célèbre pour son opéra et pour le site magnifique du port et de la baie.

Les Jeux Olympiques d'été de Sydney 2000 ont été planifiés et organisés le long d'un axe Est-Ouest de 75 kilomètres reliant Bondi Beach, sur la côte Pacifique, à Penrith Lakes, au pied des Montagnes Bleues. Tous les sites des épreuves olympiques étaient situés à l'intérieur d'un corridor de 6 kilomètres de largeur, de part et d'autre du principal axe ferroviaire Est-Ouest de la zone métropolitaine de Sydney, comme le montre la **Figure 5, qui présente une carte simplifiée des Jeux**. La Figure illustre la configuration géographique des groupes de sites des compétitions olympiques, d'autres sites olympiques dispersés, et des sites olympiques autres que ceux accueillant des épreuves, mais à l'origine d'un très important volume de circulation, comme le Village olympique, le Centre de presse principal (MPC), le Centre international de radiodiffusion (IBC), le Village des médias, etc.

La zone centrale de Sydney, comprenant le CBD (*Central Business District* – Quartier central des affaires) et le Port de Darling, a accueilli les épreuves de 6 des 28 disciplines olympiques, et notamment le triathlon, ainsi que les lieux d'hébergement de la plus grande partie de la famille olympique en dehors du Village olympique et du Village des médias. Principal nœud de correspondance du réseau de transport métropolitain, le CBD de Sydney est directement relié à l'aéroport international de Sydney et aux terminaux des vols intérieurs par de nouveaux tronçons de voie ferrée et d'autoroute inaugurés quelques mois seulement avant les Jeux.

4.2. Concentration des activités et du transport olympiques au Parc olympique de Sydney (SOP)

Mais le principal élément caractéristique des Jeux de Sydney est le Parc olympique, situé à Homebush Bay, à 15 kilomètres à l'Ouest du CBD. Nettement à l'intérieur des terres, et proche du "centre de gravité" de la zone métropolitaine, le Parc olympique de Sydney (SOP) a constitué la toute première concentration d'activités olympiques.

Ce nouveau parc a été conçu et construit pour accueillir :

- 19 disciplines sportives, soit plus de la moitié des sports olympiques ;
- le tout nouveau Stade olympique australien, de 115 000 places, pour les cérémonies d'ouverture et de clôture et pour la plupart des compétitions d'athlétisme ;
- deux centres des médias, auprès desquels ont été accréditées plus de 20 000 personnes : le Centre International de radiodiffusion (IBC) et le Centre de presse principal (MPC).

Mitoyen du Parc olympique, le Village olympique pouvait accueillir 17 000 athlètes et officiels d'équipe.

Pour faire face aux énormes flux de circulation générés par cette exceptionnelle concentration d'activités olympiques, une nouvelle station de métro à trois quais, baptisée Station "Parc olympique", a été inaugurée près de 30 mois avant les Jeux. Sa capacité nominale était de 40 000 à 45 000 passagers par direction et par heure. Une ligne en boucle à sens unique de deux kilomètres de long reliait la nouvelle station à l'axe principal Est-Ouest du réseau ferré de banlieue Cityrail. Implanté

à environ un kilomètre au Sud du fleuve Parramata, principale voie d'eau navigable menant au port de Sydney, le Parc olympique était aussi relié au CBD par des transports fluviaux utilisant des catamarans de type "*Rivercats*", confortables et rapides.

La plupart des autres sites olympiques étaient implantés aussi près que possible de la voie principale Est-Ouest du réseau ferré Cityrail et de ses grandes gares. Comme nous le verrons plus loin, l'implantation des sites olympiques à proximité du réseau ferré était une composante structurelle des Jeux, étant donné que le réseau autoroutier de Sydney n'est pas particulièrement dense. Il n'existe pas de boulevard périphérique à Sydney, ni de voie rapide ininterrompue reliant le CBD à l'importante autoroute M4, qui dessert la plus grande partie de la zone occidentale de Sydney, où se sont déroulées de nombreuses épreuves des Jeux Olympiques.

Les deux principales sources de circulation en rapport avec les Jeux Olympiques de Sydney – le Parc olympique et l'ensemble CBD + Port de Darling – étaient reliées par une voie ferrée directe et rapide, mais la liaison autoroutière était discontinuée. Plutôt que de charger encore la route Est-Ouest à grande circulation Parramata, le programme de transports olympiques a privilégié l'accessibilité autoroutière par la Victoria Road, grande artère urbaine sur laquelle une voie de circulation dans chaque sens a été réservée à la circulation olympique pendant toute la durée des Jeux.

Le concept retenu pour Sydney 2000, consistant à concentrer les activités olympiques à Homebush Bay, présentait de nombreux avantages, et notamment celui de réduire les distances de déplacement pour les athlètes et les officiels d'équipe (plus de 16 500 personnes) entre le Village et le Parc olympiques. Une grande partie des représentants des médias (plus de 20 000 personnes) travaillaient au Centre de presse principal (MPC) et au Centre International de radiodiffusion (IBC), situés à l'intérieur du Parc olympique, d'où ils pouvaient rejoindre à pied près de la moitié des sites des compétitions olympiques.

Mais cette concentration d'activités olympiques a naturellement eu pour effet de générer une **demande extrêmement élevée de déplacements de spectateurs, dépassant les 400 000 personnes les jours de pointe**, en plus des **180 000 personnes accréditées au titre du personnel de soutien et logistique** (main-d'œuvre, volontaires, médias, famille olympique, etc.) au travail un peu partout dans Sydney, et d'un nombre inconnu de visiteurs non munis de billets. Le nombre de spectateurs payants sur l'ensemble des sites dépassait les 500 000 les jours de pointe, dont près de 400 000 au Parc olympique de Sydney, comme le montre la **Figure 6**.

4.3. Principales caractéristiques organisationnelles et de gestion des Jeux Olympiques de Sydney 2000, et groupes de clients

La planification et l'organisation des Jeux Olympiques se sont étendues – dans le cas de Sydney – sur une période de sept ans, depuis la désignation de la ville hôte, le 23 septembre 1993, jusqu'à la cérémonie d'ouverture des Jeux, le 15 septembre 2000, comme le montre la **Figure 7**.

Contrairement à celles mises en place pour d'autres Jeux, les structures organisationnelles et de gestion de Sydney étaient décentralisées (Chappelet 2000, Le management des Jeux Olympiques). La responsabilité d'ensemble de l'organisation des Jeux était confiée au SOCOG (Comité d'organisation des 17èmes Jeux Olympiques de Sydney), appuyé par quatre autres puissantes organisations :

- L'OCA (Autorité de coordination olympique), créée en 1995 pour concevoir, construire, moderniser et exploiter toutes les installations sportives olympiques et les autres infrastructures nécessaires pour les Jeux. L'OCA était également responsable de toute la réglementation spécifique relative aux Jeux Olympiques et de toutes les interventions d'importance sur le domaine public, comme la décoration de la ville et les opérations d'aménagement.
- Le SOBO (Organisme de télédiffusion olympique de Sydney), créé en 1996 pour produire toutes les images télévisées des Jeux.
- L'ORTA (Autorité chargée des routes et du transport pour les Jeux Olympiques) créée en 1997, six mois après les Jeux d'Atlanta, pour planifier, mettre à l'essai, exploiter et assurer le commandement et le contrôle de tous les services de transport durant les Jeux.
- L'OSCC (Centre de commandement pour la sécurité olympique), créé en 1998 pour planifier, mettre en œuvre et coordonner toutes les fonctions de sécurité dans toutes les zones olympiques et dans l'ensemble de la ville.

Toutes ces structures étaient en fait des organismes d'État spécialement créés par la Nouvelle-Galles du Sud pour gérer les tâches olympiques à réaliser. La plupart des gestionnaires-clés étaient des hauts fonctionnaires appartenant à diverses administrations de l'État. Ce cadre spécifique a contribué de manière extraordinaire à assurer des interactions solides et efficaces avec les fonctions du secteur public et les nombreuses coopérations essentielles au déroulement des Jeux. On estime à environ 2 milliards de dollars australiens les dépenses d'investissement consacrées à des infrastructures à long terme en rapport avec les Jeux et venues s'ajouter au budget du SOCOG, s'élevant à 2.5 milliards de dollars australiens.

Six mois après un examen approfondi des Jeux Olympiques d'Atlanta, une autorité unique chargée des transports olympiques – l'ORTA – a été créée pour éviter les problèmes de transport les plus évidents rencontrés à Atlanta. Dans sa conception comme dans son fonctionnement, l'ORTA a été une Autorité intégrée regroupant, sous une direction unique, toutes les fonctions de transport telles que la circulation routière, les transports publics routiers et ferroviaires, les services de transbordeurs, les interconnexions avec les aéroports, etc. Comme on le verra plus loin, l'ORTA a mis en place une capacité de transport pour les grandes manifestations en participant activement à diverses manifestations test "en grandeur réelle", comme les *Royal Easter Shows* de 1998, 1999 et 2000 au Parc olympique de Sydney.

Les phases de planification du transport pour les Jeux Olympiques et les étapes les plus importantes ont été les suivantes :

- Rapport sur le *Concept des opérations de transport*, préparé par le SOCOG et publié en juin 1997 (SOCOG 1997).
- Document de synthèse *Plan stratégique pour le transport à Sydney*, publié par l'ORTA en janvier 1998.
- Premier essai de transport en grandeur réelle au cours du *Royal Easter Show* de 1998 au Parc olympique, 29 mois environ avant les Jeux.
- Intégration des fonctions de transport pour les Jeux Olympiques à l'échelle de l'ensemble du système avec le concept d'exploitation et de gestion de chacun des sites (1998 et 1999).

- Approbation par le CIO du *Plan de transport pour les Jeux Olympiques* en octobre 1999, un an avant les Jeux (ORTA 1999).
- Mise au point finale d'un *Plan d'urgence*, 4 mois avant les Jeux.

La préparation des Jeux Olympiques de Sydney en 2000 a présenté une caractéristique particulièrement intéressante : le passage, 18 mois environ avant les Jeux, d'un système de planification et d'exploitation en réseau horizontal par domaines fonctionnels à des études verticales intégrées de l'exploitation des sites. Cette transition, privilégiant les sites (**Figure 8**), constituait une réorientation de la conception des Jeux vers les points d'interface réels entre les sports et le public : les sites des compétitions olympiques.

De même, tous les sites réservés à l'entraînement ou sur lesquels ne se dérouleraient pas des compétitions ont été soumis à un processus de vérification de tous les systèmes fonctionnels les desservant. Tous les sites ont été dotés d'une organisation standard, avec leur propre équipe de gestion et leur personnel, pour prendre en charge tous les aspects des activités du site avant et pendant les Jeux. Chaque site disposait par conséquent d'une organisation pleinement structurée, sous la direction d'un responsable du site aidé par toutes les unités fonctionnelles – sécurité, médicale et transport, entre autres – nécessaires.

La question essentielle de la priorité du transport à accorder aux divers groupes intéressés était également liée à la gestion du site. Pour les Jeux Olympiques, Sydney 2000 a défini comme suit, par ordre décroissant, les priorités en matière de transport (**Figure 9**) :

- Athlètes, officiels d'équipe et officiels techniques.
- Logistique, organismes de radiotélévision détenteurs des droits, main-d'œuvre et volontaires.
- Médias.
- Officiels olympiques et autres officiels-clés.
- Commanditaires.
- Spectateurs payants.
- Visiteurs sans billets.
- Grand public et circulation métropolitaine de base.

Les groupes (A+B) bénéficient de la plus haute priorité, puisque aucune manifestation ne peut se dérouler s'ils ne sont pas présents à l'avance sur le site.

Tous les groupes du haut de la liste (A à F) disposaient de transports gratuits de différents types :

- Transport pour la famille olympique (A à D).
- Transport pour les commanditaires (E).
- Les spectateurs munis de billets (F) pouvaient utiliser la plupart des transports en commun pendant 24 heures le jour de validité de leur billet.

A Sydney, les visiteurs sans billets (groupe G) pouvaient se rendre au Parc olympique (en nombre limité) et pouvaient profiter gratuitement du spectacle des Jeux en divers lieux de "retransmission en direct" répartis dans le centre de Sydney. Ces mesures visaient à permettre au plus grand nombre possible de profiter des Jeux et de leur ambiance. Mais elles visaient aussi à répartir la foule qui aurait

autrement encombré les sites touristiques les plus attrayants du centre de Sydney, tels que les quartiers de l'Opéra et des Quais circulaires, et le port de Darling.

Bien que la circulation générale (H) ait bénéficié de la priorité la moins élevée, la gestion de la circulation pendant les Jeux de Sydney a été conduite de telle sorte que les voisinages des sites olympiques sont demeurés très calmes, et que la circulation sur les principales artères urbaines a été moins intense pendant les Jeux qu'avant et après !

4.4. Le transport lors des Jeux de Sydney 2000 : un exceptionnel concept de gestion de la mobilité

La conception d'un système de transport pour les Jeux Olympiques dépend de nombreux facteurs tels que la forme urbaine de la ville hôte et la configuration de son réseau principal de transport (autoroutes, chemins de fer de la zone métropolitaine et métros). Les schémas habituels de déplacement des résidents, tant pour les trajets domicile-travail que pour les loisirs, sont d'une grande importance, de même que la structure générale des Jeux Olympiques du point de vue de la localisation géographique des principaux sites des compétitions par rapport aux infrastructures de transport primaires existantes (par exemple, le corridor olympique Est-Ouest de Sydney).

Avec 4 millions d'habitants répartis sur une très grande superficie, Sydney est une métropole de faible à très faible densité urbaine. Ses taux moyens de motorisation (les plus élevés du monde après ceux des États-Unis et du Canada) conduisent à une prédominance de la dépendance à l'égard de l'automobile. Dans la zone métropolitaine de Sydney, la répartition modale moyenne de la mobilité est la suivante : 80 à 85 pour cent des déplacements en voiture, 10 à 15 pour cent par les transports en commun et 5 pour cent par d'autres moyens (à pied, à bicyclette, etc.). A l'intérieur du CBD de Sydney, les ratios d'utilisation des transports en commun sont plus élevés (70 pour cent à l'heure de pointe des déplacements pendulaires du matin), de même que pour des manifestations comme le *Royal Easter Show*, une foire agricole traditionnelle très populaire, qui se tient chaque année près du CBD de Sydney (50 pour cent par les transports en commun).

On a considéré, dès le début de la planification du transport pour les Jeux Olympiques, que le maintien de la répartition existante entre modes de transport pendant les Jeux aboutirait à une congestion et un chaos absolus sur la plupart des grandes voies de communications de Sydney et sur les quelques autoroutes existantes. Mais le dossier de candidature de Sydney soulignait la volonté de la ville hôte d'organiser des Jeux respectant l'environnement dans tous les domaines, y compris celui du transport.

Les responsables de l'organisation du transport pour les Jeux Olympiques de Sydney ont procédé à un examen approfondi des opérations de transport pendant les Jeux d'Atlanta, en vue de recenser les éléments essentiels de la planification, de l'exploitation et de la gestion du transport qu'il conviendrait d'intégrer dans le Plan de transport de Sydney, afin d'éviter les pires "erreurs" qui avaient gêné, en la matière, les Jeux d'Atlanta. Trois de ces éléments sont cités ci-après :

- Intégration, au sein d'une Autorité "publique" unique, de toutes les fonctions de transport routier et de transport en commun, ainsi que des capacités de commandement, de contrôle et de communication des services de transport (débouchant sur la création de l'ORTA).

- Haute priorité accordée aux transports en commun pendant les Jeux Olympiques.
- Accent accru sur la communication publique.

Compte tenu du volume limité de nouvelles infrastructures de transport (liaison autoroutière et ferroviaire entre le CBD de Sydney et l'aéroport, et nouvelle station "Parc olympique"), le Plan de transport pour les Jeux Olympiques de Sydney préconisait au premier chef des mesures qui modifieraient radicalement les modes de déplacement des visiteurs et des spectateurs au lieu de développer des infrastructures de transport. Au vu de l'exceptionnelle ampleur de la demande prévue de déplacements en rapport avec les Jeux, le concept de transport visait à inverser totalement la répartition modale, afin que la part des transports en commun suburbains passe des 15 pour cent habituels à 85 pour cent au moins ! Le programme de transport a donc évolué dans le sens d'un plan "incitations et restrictions" associant un plein développement des services de transport en commun et des restrictions à l'utilisation des automobiles pendant les Jeux.

4.5. Le Plan de transport pour les Jeux Olympiques

On trouvera ci-après une liste des principales composantes du Plan de transport pour les Jeux Olympiques :

- Accessibilité de tous les sites olympiques par les transports en commun grâce au chemin de fer, à un réseau olympique de 13 lignes supplémentaires d'autobus, à des services de navettes à partir des gares de chemins de fer, ou à une combinaison de ces différents moyens.
- Tous les spectateurs munis de billets pouvaient utiliser gratuitement les transports en commun des Jeux Olympiques le jour de validité de leur billet d'accès.
- Contrôle complet de la circulation privée et publique à l'intérieur des sites des compétitions, se doublant d'une stricte interdiction de stationnement des spectateurs à l'intérieur de tous les périmètres des sites et alentour.
- Disponibilité de plus de 25 000 espaces gratuits de stationnement temporaires dans des parcs-relais le long des itinéraires des 13 lignes d'autobus et des navettes olympiques.
- Couloirs simples ou doubles réservés aux autobus olympiques sur les itinéraires olympiques essentiels, comme l'itinéraire de Victoria Road reliant le CBD de Sydney au Parc olympique.
- Réduction substantielle de la circulation automobile dans le CBD de Sydney pendant les Jeux, grâce à une série de mesures telles que l'interdiction totale, 24 heures sur 24, de stationnement dans les rues, la priorité aux piétons dans les rues du centre-ville, l'autorisation des livraisons dans le centre-ville uniquement pendant la nuit, et la création d'un circuit d'autobus desservant de manière efficace et fréquente le centre-ville.
- Mise en place d'un programme de grande ampleur de gestion de la demande de déplacement visant à réduire les déplacements en automobile pendant la durée des Jeux, par le biais de diverses mesures : télétravail, horaires de travail décalés, réduction des activités commerciales durant les Jeux, incitations aux salariés pour qu'ils prennent leurs congés, et prolongation des vacances scolaires dans tout l'État.

- A partir des tests de transport menés en 1998 à l'occasion du *Royal Easter Show*, une stratégie efficace de communication concernant le transport et la circulation a été mise au point en vue d'une large diffusion de tous les conseils appropriés en matière de transport et de déplacements en rapport avec les Jeux Olympiques.

Les services de transport associés aux Jeux Olympiques ont exigé une **flotte d'une ampleur exceptionnelle composée de 3 850 autobus, à laquelle s'ajoutait une flotte d'automobiles et de minibus d'environ 4 700 unités**, dont 2 700 exploitées par l'ORTA pour assurer les services de transport des groupes de clients olympiques. Le SOCOG et d'autres agences ont utilisé les 2 000 autres véhicules pour les besoins du personnel des Jeux.

4.6. Essais de transport et de circulation pour valider les politiques de mobilité olympique

Une évolution aussi spectaculaire de la mobilité, passant d'un système à prédominance de l'automobile à un système utilisant pleinement les transports en commun, était sans précédent à Sydney, en Australie ou dans n'importe quelle autre société axée sur l'automobile. Les responsables de la planification du transport à Sydney – l'ORTA – ont décidé que la seule façon d'évaluer de manière pragmatique la faisabilité d'un projet aussi audacieux était de le mettre à l'épreuve lors d'une très grande manifestation à Sydney (Bovy 1999a et 1999b).

L'ORTA a saisi l'occasion du transfert de la plus grande, la plus ancienne et la plus prestigieuse des foires agricoles d'Australie : le *Royal Easter Show*. Depuis 1882, cette foire se tenait sur le site de Moore Park, en bordure du CBD de Sydney. La réinstallation du *Royal Easter Show* sur un nouveau site dans le Parc olympique de Sydney – où commençaient à être construites la plupart des nouvelles installations olympiques – offrait une chance unique de mettre à l'essai un nouveau schéma de transport et de circulation suburbains.

Ouvert pendant deux semaines et attirant plus d'un million de visiteurs, avec un maximum journalier de 175 000 personnes, soit environ 40 pour cent de la charge de circulation attendue pendant les Jeux Olympiques, l'*Easter Show* offrait un commode "laboratoire de transport et de circulation". La station de métro à grande capacité "Parc olympique" ayant été achevée à l'avance, – 30 mois avant les Jeux –, on en a profité pour faire du *Royal Easter Show* de 1998 la première manifestation test pour le transport.

Ce premier test avait pour objet de donner une impulsion dans le sens d'un accroissement de la part des transports en commun parmi toutes les possibilités d'accès aux manifestations se déroulant à l'extérieur de Sydney, pour la faire passer de 15 à 25 pour cent, qui était le chiffre habituel, à au moins 75 pour cent, ce qui correspond à la part maximum des transports en commun dans le CBD de Sydney aux heures de pointe les jours ouvrables. Une gamme complète de services de transport en commun avait été offerte aux usagers :

- Services de trains directs et très fréquents vers la nouvelle station Parc olympique.
- Addition de huit lignes régionales d'autobus express couvrant les zones métropolitaines de Sydney non desservies par les trains de banlieue.
- Prix du transport en commun inclus dans le prix du billet pour l'*Easter Show*.

La possibilité d'accès en voiture particulière a été limitée : les 7 000 places de stationnement devaient obligatoirement être réservées à l'avance, au prix forfaitaire de 25 dollars australiens par voiture. En outre, le stationnement de visiteurs a été interdit sur une zone tampon résidentielle d'un kilomètre de profondeur autour du Parc olympique.

Associé à une campagne de communication intense et bien gérée, le "schéma de transport et de circulation du *Royal Easter Show* de 1998" a obtenu un succès considérable en termes de qualité d'accès, de convivialité et d'acceptation par le public. La part moyenne des transports en commun a dépassé les 88 pour cent (l'objectif prévu était de 75 pour cent) et le maximum a été atteint le lundi de Pâques, avec 93 pour cent des 175 000 visiteurs utilisant les transports en commun. Les espaces de stationnement de l'*Easter Show* ont été utilisés à moins de la moitié de leur capacité.

Cet essai à grande échelle a convaincu l'ORTA qu'avec le soutien d'encouragements et d'une publicité adéquats, un programme soigneusement planifié sur le thème "accessibilité à 100 pour cent par les transports en commun" serait approprié, efficace et souhaitable pour tous les sites de compétitions olympiques. En fait, tous les espaces de stationnement réservés aux spectateurs ont été éliminés lors du deuxième grand test de transport et de circulation, mené lors du *Royal Easter Show* de 1999, seules étant conservées les possibilités d'accès par les transports en commun.

Depuis les Jeux Olympiques de Barcelone, en 1992, tous les sites de compétitions olympiques doivent, en principe, être soumis à des essais opérationnels un an avant les Jeux. Les essais portent principalement sur la gestion et le déroulement de manifestations sportives dans chacun des sites prévus. A ce jour, aucun organisme n'a été aussi loin, dans les essais de transport et de circulation, que l'ORTA pour les Jeux de Sydney 2000. L'ampleur des investissements consacrés aux essais s'explique par le fait que ce concept audacieux cherchant à assurer la mobilité de "100 pour cent de spectateurs par les transports en commun" devait être validé, non seulement sur le plan technique et sur celui de la gestion, mais aussi du point de vue de son acceptation politique, par les médias et par le grand public.

Les essais opérationnels ne servent pas seulement à une validation fondamentale de la politique de transport et de circulation ; ils offrent aussi deux avantages significatifs auxquels on a reconnu, à Sydney, une valeur considérable : le développement d'une capacité de gestion, et la révision et l'optimisation du schéma de transport et de circulation.

C'est ainsi que la très forte pression s'exerçant sur la station Parc olympique (de 150 000 à 175 000 passagers à l'arrivée chaque jour) a conduit à concevoir pour la station un arrangement opérationnel entièrement à sens unique, avec des passerelles piétonnes, dans la perspective des 300 000 à 400 000 arrivées quotidiennes prévues pendant les Jeux.

4.7. Le succès du déroulement des Jeux : une médaille d'or pour les transports olympiques

De l'avis général, y compris des médias locaux souvent très critiques, le fonctionnement des transports olympiques de Sydney 2000 a été extraordinairement bon. La circulation a été de manière générale fluide, et l'environnement dans l'ensemble convivial, malgré les fortes pressions qui se sont exercées sur les sites olympiques clés. L'ORTA craignait surtout trois formes de défaillances des transports :

- Accident ou panne grave du réseau ferré urbain.
- Mauvaise gestion des autobus, confusion et erreurs d'itinéraires.

- Congestion de la circulation autour des groupes de sites olympiques et sur les grandes voies de communications menant au CBD de Sydney.

Transport ferroviaire. L'ORTA et le Cityrail ont eu de la chance, puisque les accidents se sont produits juste avant les Jeux Olympiques et quelques jours après la Cérémonie de clôture. Bien qu'il n'y ait pas eu de matériel roulant neuf, l'équipement disponible a été porté au plus haut niveau possible de maintenance et de conditions d'exploitation juste avant les Jeux. Le trafic marchandises a été dans une grande mesure éliminé. Tous les efforts ont été déployés pour assurer les services ferroviaires les plus fiables, étant donné que près de 80 pour cent de l'ensemble des spectateurs du Parc olympique utilisaient ce réseau, fonctionnant 24 heures sur 24. Une flotte de réserve d'urgence, composée de quelque 500 autobus, pouvait être mobilisée en cas de panne du réseau ferré, mais il n'a pas été nécessaire d'y avoir recours.

Les autobus. Les risques opérationnels de la plus grande flotte d'autobus jamais rassemblée (la flotte olympique était composée de 3 850 unités) n'ont été réellement perçus que quelques jours avant le début des Jeux, lorsqu'une série de problèmes a manqué de peu de provoquer un effondrement du système : dépôts d'autobus non testés et mal gérés ; difficultés dans l'assortiment des conducteurs et des autobus ; nombreux débrayages de conducteurs, dus à diverses sources de mécontentement en rapport entre autres avec l'hébergement, la nourriture, etc. ; méconnaissance du réseau routier de Sydney et des itinéraires olympiques, etc.

Ces problèmes d'autobus ont surgi alors que la plus grande partie de la famille olympique était déjà arrivée à Sydney, et que de nombreux services de transport étaient nécessaires pour les entraînements, la couverture médiatique, et les contrôles et ajustements techniques. La dernière semaine avant les Jeux constitue le véritable test de la capacité d'un organisateur à réagir de manière efficace. Il s'est avéré que l'ORTA a été capable, en 60 heures environ, de prendre toutes les mesures correctives permettant au réseau d'autobus de retrouver son niveau et de fonctionner plutôt bien pendant toute la durée des Jeux.

Forts encombrements de la circulation. Alors qu'ils étaient particulièrement redoutés par les organisateurs de grandes manifestations et par l'ORTA, il n'y a pas eu de forts encombrements de la circulation pendant les Jeux de Sydney. Le large éventail des mesures de gestion de la circulation mises en œuvre à Sydney a fonctionné de manière extraordinaire – mieux encore que ne l'espéraient les spécialistes de l'ORTA – au cours de ces semaines de congés scolaires. Selon certaines estimations, la circulation moyenne dans le centre-ville de Sydney a diminué d'environ 20 pour cent pendant les Jeux, résultat nettement meilleur que celui de toutes les précédentes tentatives de faire face à la circulation dans le CBD de Sydney.

Le calendrier des compétitions de Sydney 2000 et les estimations relatives au nombre de spectateurs avaient été utilisés par l'ORTA afin d'établir le profil, pour les 17 jours des Jeux Olympiques, du nombre total de spectateurs munis de billets, comme l'a montré la **Figure 6**. Le profil de la demande totale de déplacements est loin d'être optimal, puisque des capacités de transport très élevées et très coûteuses doivent être offertes uniquement pour la pointe du milieu des Jeux. Mais l'expérience de Sydney a fait clairement apparaître que l'augmentation progressive du nombre de spectateurs au cours de la première semaine était un facteur positif permettant au système de transport de s'adapter à l'accroissement rapide des charges de circulation, de spectateurs et logistique.

5. PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE SYDNEY SUR LES PLANS DE LA GESTION DU TRANSPORT ET DE LA MOBILITE

Les enseignements les plus significatifs à tirer de l'expérience du transport olympique de Sydney 2000 peuvent s'articuler autour des sept thèmes suivants : structure de gestion du transport, politiques publique et privée de transport, circulation de soutien et logistique, intégration de la billetterie et du transport, essais de gestion du transport et de la circulation, prestation des services de transport pendant les Jeux, transfert des connaissances et héritage dans le domaine du transport.

5.1. Nécessité d'une structure fortement intégrée de gestion du transport

L'une des principales décisions prises après les Jeux d'Atlanta a été de créer un organisme spécialement chargé des transports, l'ORTA (Autorité chargée des routes et du transport pour les Jeux Olympiques). Le Comité d'organisation des 17èmes Jeux Olympiques de Sydney (SOCOG) a ainsi délégué la totalité des activités relatives aux transports olympiques, depuis leur planification jusqu'à la prestation des services pendant les Jeux, à une seule agence du secteur public responsable de tous les modes de transport (circulation routière, transports publics routiers et ferroviaires, services de transbordeurs, interconnexions avec les aéroports, etc.) et toutes les fonctions de commandement, de contrôle et de communication (CCC) en rapport avec le transport. Cette décision s'est avérée extrêmement judicieuse.

L'existence d'une seule agence "publique" solide et spécialisée, intégrant toutes les fonctions de transports olympiques pour tous les groupes de clients, a contribué de manière significative au succès du fonctionnement des transports olympiques pendant les Jeux de Sydney 2000.

5.2. Politiques-clés de transport pour les grandes manifestations : recours aux transports en commun et maîtrise de l'accès automobile

En règle générale, les grandes manifestations réussies induisent des charges denses et élevées de circulation de spectateurs, qui viennent s'ajouter aux flux habituels de la circulation urbaine et métropolitaine. Seules des structures de transport très performantes peuvent faire face à ces flux, caractérisés par de très fortes pointes. Les autoroutes, voies express et boulevards urbains et métropolitains étant généralement surchargés, il faut disposer de réseaux métropolitains de transport rapide pour absorber la charge induite par les grandes manifestations spéciales. En fait, la plupart des infrastructures récentes, comme les nouveaux stades ou centres d'expositions, qui génèrent une circulation liée à de grandes manifestations, sont directement reliées à une ou plusieurs lignes de réseaux express ou à des lignes principales ou secondaires de rail lourd suburbain.

Il est indispensable que les infrastructures générant une circulation liée à de grandes manifestations soient reliées au réseau de transport rapide, et cette connexion devrait être un préalable à la construction de toute installation de plus de 50 000 places. A Sydney, la création du Parc olympique a été conditionnée par la construction d'une boucle ferroviaire et d'une station olympique dotée d'un triple quai à grande capacité. Les Jeux Olympiques n'auraient jamais pu y être organisés sans ces installations ferroviaires, qui offraient près de 80 pour cent de la capacité totale d'accès et de départ.

Faute d'une connexion directe à un réseau de transport rapide, les sites de moindre capacité accueillant de grandes manifestations doivent faire appel à des services de navettes efficaces utilisant des autobus à grande capacité, reliés à des stations de jonction du réseau de transport rapide. Dans le cas des Jeux de Sydney, les deux systèmes ont été utilisés : réseau de transport rapide direct et connexions indirectes par le biais de systèmes de navettes à hautes performances.

Mais l'expérience montre qu'il ne suffit pas de "donner un coup de pouce" aux services de transport en commun pour modifier de manière significative la répartition entre modes de transport et le comportement du public. De telles politiques doivent s'accompagner d'une réduction simultanée des possibilités d'accès en automobile, principalement en instaurant des restrictions, strictement surveillées, au stationnement. L'exploitation des sites où se tiennent de grandes manifestations exige la disponibilité de grandes surfaces de stationnement pour toutes les fonctions de soutien et logistiques. Les espaces de stationnement restants susceptibles d'être mis à la disposition des spectateurs sont souvent si réduits qu'il est plus efficace d'interdire entièrement le stationnement des spectateurs. Telle a été l'attitude adoptée à Sydney, où aucun espace de stationnement n'a été réservé aux spectateurs sur la plupart des sites olympiques.

Premiers Jeux du troisième millénaire, les Jeux de Sydney 2000 sont aussi les premiers à avoir choisi l'approche très efficace d'un accès de 100 pour cent des spectateurs par les transports en commun. L'expérience réussie des transports olympiques Sydney 2000, établissant la possibilité d'une mobilité urbaine plus durable, montrera certainement la voie à d'autres schémas de transport du même ordre pour les grandes manifestations.

5.3. Rôle crucial des fonctions de transport logistique

Dans les grandes manifestations, la circulation des spectateurs et des visiteurs emprunte ce que l'on définit comme "l'entrée principale". Toutes les fonctions de soutien et logistiques relèvent de "l'entrée de service" et constituent une partie essentielle, bien que souvent sous-estimée, du déroulement des grandes manifestations.

A Sydney, plus de 180 000 personnes accréditées de toutes catégories (athlètes, médias, officiels olympiques, main-d'œuvre, volontaires, etc.) ont participé au déroulement des Jeux. Par rapport au nombre record de 500 000 spectateurs munis de billets pour une journée, les tâches de soutien et logistiques étaient véritablement considérables.

Elles représentaient environ un tiers de l'ensemble des opérations en termes de volume de la demande de déplacements, mais sensiblement davantage en termes de ressources de transport, les exigences étant plus élevées sur les plans de la fiabilité, de la programmation et la ponctualité. Il est embarrassant qu'un millier de spectateurs arrivent en retard, mais il est inacceptable qu'un seul athlète, une équipe en compétition ou les officiels techniques responsables d'une épreuve le soient. C'est pourquoi le transport logistique est souvent le poste individuel le plus important dans le budget d'exploitation des transports olympiques.

Les fonctions de soutien et de circulation logistique sont d'une importance vitale pour le déroulement d'une grande manifestation. Elles augmentent la complexité et l'ampleur de l'ensemble des opérations de transport et elles doivent bénéficier d'une priorité élevée pour en améliorer la fiabilité – facteur essentiel pour le succès d'une grande manifestation ou d'une manifestation exceptionnelle.

5.4. Avantages de l'intégration de la billetterie olympique et des transports en commun

A Sydney, tous les spectateurs munis de billets pour les épreuves olympiques pouvaient utiliser gratuitement les services de transport en commun le jour de la compétition. Il en allait de même pour les membres de la famille olympique et pour la quasi-totalité des personnels de soutien et logistique accrédités.

Le couplage entre les billets pour une manifestation et l'accès par les transports en commun au site où elle se déroule constitue la plus forte incitation qui soit à l'utilisation de ce moyen de transport. Cette mesure (qualifiée de "transport gratuit") est en outre logique du point de vue opérationnel. En effet, une très forte densité de passagers dans les transports en commun rend pratiquement impossible le contrôle des titres de transport à l'arrivée ou au départ des sites olympiques. Tout contrôle des billets irait à l'opposé du but recherché en matière de débit de transport, alors que la rapidité et la capacité sont particulièrement nécessaires.

L'inclusion du prix du transport en commun dans celui des billets d'accès aux sites olympiques a constitué un moyen très efficace, attrayant et convivial de traitement des spectateurs. Ce système permet de réaliser des économies sensibles dans les opérations de transport et dans les contrôles de la billetterie. Ce type de mesure novatrice pourrait servir d'exemple à d'autres grandes manifestations.

5.5. Contribution des essais pré-olympiques au succès des opérations de transport au cours des Jeux

Il est impossible de procéder à des essais complets de très grandes manifestations telles que les Jeux Olympiques, parce que l'ensemble de l'organisation n'est en place que le jour de la Cérémonie d'ouverture. Les essais à grande échelle sont également très coûteux. Les Jeux de Sydney 2000 sont certainement parmi ceux qui ont fait l'objet du plus grand nombre d'essais préalables, non seulement dans le domaine des sports, mais aussi dans celui du transport.

Les raisons fondamentales de l'importance accordée aux essais dans le domaine des transports sont au nombre de cinq :

- Validation effective de politiques novatrices de mobilité telles que "l'accès aux sites des compétitions uniquement par les transports en commun".
- Formation des gestionnaires des transports olympiques et du personnel subalterne aux processus de commandement, contrôle et communication.
- Campagnes de relations publiques et de communication centrées autour d'un message simple : "les transports olympiques seront différents, mais ils fonctionneront bien".
- Développement et amélioration de l'intégration horizontale des sous-systèmes fonctionnels comme le transport, la sécurité, la billetterie, l'accréditation, et la gestion des ressources humaines.
- Accumulation de savoir-faire pour l'inventaire d'urgence de ce qui peut "mal tourner" et des réponses à la question "comment y faire face ?".

Des changements radicaux dans les schémas habituels de mobilité des spectateurs, tels que les exigeait le plan de transport de Sydney 2000, ne pouvaient être validés que par un essai au cours d'une grande manifestation populaire. Bien que les essais ne permettent pas de reproduire les conditions réelles de déroulement des Jeux, ils constituent un instrument essentiel pour consolider le savoir-faire en matière de gestion du transport et développer les capacités d'urgence.

5.6. Principales caractéristiques de la prestation de services de transport pendant les Jeux

Après la résolution de la crise des autobus, dans la semaine précédant l'ouverture officielle des Jeux, les opérations de transport olympique n'ont plus connu de heurts tout au long des Jeux. La charge de circulation s'est accrue entre le début et le milieu des Jeux (jours 8, 9 et 10) où, chaque jour, jusqu'à environ 500 000 spectateurs payants devaient être simultanément transportés vers plus de 20 sites. Les cinq caractéristiques principales étaient les suivantes :

- Bon déroulement des arrivées et des départs aux aéroports de Sydney (vols internationaux et vols intérieurs) grâce à la rationalisation et la bonne coordination des opérations entre le SOCOG, l'ORTA et l'aéroport de Sydney.
- Commandement et contrôle d'ensemble "en temps réel" de la situation du transport par l'intermédiaire du Centre de transport de Sydney, gérant de manière conjointe la circulation générale (Centre de contrôle de la RTA - Autorité des routes et la circulation) et tous les sous-systèmes de transport olympique (autobus olympiques, navettes, Cityrail, etc.) gérés par l'ORTA.
- Programme réussi de gestion de la demande de déplacements, qui a eu pour effet de réduire sensiblement la circulation générale à Sydney pendant les Jeux. Ce résultat a pu, dans une large mesure, être obtenu grâce à une campagne de communication patiente et bien orientée, menée avant les Jeux en direction des citoyens, des résidents, des commerces locaux et des grandes entreprises susceptibles d'être affectés.
- Contribution significative de milliers de volontaires aux opérations de transport, notamment par des orientations données aux spectateurs et au public en général.
- Excellents efforts de communication des médias métropolitains (journaux, radio et télévision) en temps réel pendant les Jeux. Constamment remises à jour et bien documentées, les informations de l'ORTA ont été transmises de manière précise au grand public (le Guide du spectateur Sydney 2000, par exemple).

Les Jeux de Sydney 2000 ont démontré qu'il était possible d'assurer avec succès le déplacement d'un demi-million de spectateurs olympiques les jours de pointe des Jeux en utilisant au maximum les ressources des transports en commun et en réduisant la circulation générale, par un recours approprié à la gestion de la demande de déplacements et aux plans de communication publique.

5.7. L'héritage des Jeux Olympiques sur les plans du transfert de connaissances et du transport

Leur ampleur et leur complexité font des Jeux Olympiques une manifestation sans équivalent, au cours de laquelle se déroulent 300 épreuves dans 28 disciplines sportives, et à laquelle participent 10 500 athlètes et environ 180 000 personnes accréditées, et assistent près de huit millions de

spectateurs payants. Mais les Jeux Olympiques d'été et d'hiver ont aussi un caractère répétitif, puisqu'ils sont organisés tous les quatre ans, sur différents sites, tout comme d'autres manifestations exceptionnelles sportives.

Pour tirer le plus grand avantage de l'expérience olympique de Sydney et permettre le meilleur transfert possible de connaissances, le CIO a pris deux types de mesures (CIO - TOK 2000a et 2000b) :

- Confier sous contrat au SOCOG et aux agences connexes telles que l'ORTA et l'OCA, la préparation de plus de 100 manuels sur le thème du transfert de la connaissance olympique (TOK), couvrant tous les aspects fonctionnels des Jeux.
- Envoyer des équipes d'observateurs à Sydney pour couvrir tous les aspects du déroulement des Jeux. Les informations recueillies ont été jointes aux conclusions du séminaire de compte-rendu de Sydney 2000, qui s'est tenu à Athènes un mois après la fin des Jeux Paralympiques (IOC 2000a et 2000b).

Outre le CIO, les organisateurs des prochains Jeux Olympiques d'été, qui se dérouleront à Athènes en 2004, ont naturellement suivi très attentivement Sydney 2000 (ATHOC 2001). De nombreuses autres organisations, et en particulier les représentants des villes candidates aux Jeux Olympiques de 2008, avaient leur propre programme d'observation.

Le développement d'installations sportives de grande qualité à Sydney sera probablement considéré comme l'un des grands héritages des Jeux de Sydney 2000 pour la zone métropolitaine. Du point de vue du transport, l'amélioration des capacités du réseau Cityrail et des transports en commun connexes, qui permettent d'accueillir de manière efficace un grand nombre de passagers, constitue un héritage positif. Des schémas de mobilité plus viables pour les grandes manifestations culturelles, musicales ou sportives se déroulant au Parc olympique ou ailleurs à Sydney tireront avantage de l'expérience olympique. Les Jeux ont par ailleurs projeté une excellente image de Sydney et de l'Australie à des milliards de téléspectateurs de par le monde (Hollway 2001).

Tenus pour "les meilleurs Jeux Olympiques jamais organisés", les Jeux de Sydney 2000 ont offert, pour l'organisation des manifestations sportives exceptionnelles, un "laboratoire en grandeur réelle" extrêmement précieux dans des domaines comme celui du transport, où des schémas de gestion de la mobilité novateurs et plus durables sont particulièrement nécessaires.

6. LES LIMITES A LA CROISSANCE CONTINUE DES MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES

Bien que les manifestations exceptionnelles telles que les Jeux Olympiques aient de manière générale le même programme, leur complexité organisationnelle, leur ampleur et leur "esprit" varient considérablement d'une ville hôte à celle qui lui succède, quatre ans plus tard. Les différences

fondamentales, en termes de culture et de formes urbaines, mais aussi de conditions climatiques, sont telles qu'il est difficile de comparer les Jeux Olympiques de Barcelone à ceux d'Atlanta, et que les Jeux d'Athènes 2004 seront certainement très différents de ceux de Sydney 2000.

6.1. Athènes 2004 n'est pas Sydney 2000

La structure spatiale des Jeux diffère de manière radicale pour diverses raisons : caractéristiques et contraintes géographiques de la zone métropolitaine ; répartition et taille des sites des épreuves ; concentration ou dispersion des activités, distances respectives entre elles et temps de déplacements. Les différences sensibles entre les réseaux de transports métropolitains impliquent des différences dans les schémas de transport et de logistique olympiques.

Les zones métropolitaines d'Athènes et de Sydney ont une population identique, de l'ordre de 4 millions d'habitants. Toutes deux sont des villes implantées en bord de mer, avec de grands ports. Encerclée par quatre chaînes de montagnes et comportant, sur de grandes portions de son territoire, des constructions à étages multiples, Athènes présente une densité urbaine beaucoup plus forte que celle de Sydney, ce qui entraîne une circulation notoirement difficile et un encombrement du stationnement. Les réseaux d'autoroutes et de rail lourd d'Athènes sont à l'heure actuelle bien moins développés que ceux de Sydney. Le laxisme dans le comportement en matière de stationnement, ainsi que l'absence de voies de circulation réservées aux autobus et de mesures adéquates visant à faire respecter la réglementation de la circulation, qui s'ajoutent à un manque général de discipline dans la circulation, rendent extrêmement difficile une gestion efficace de la circulation.

Contrairement à Sydney, où le plan de masse des sites olympiques était à peu près linéaire (Figure 5), le système olympique d'Athènes est dispersé, en forme d'étoile, comme le montre la **Figure 10**. Trois groupes de sites olympiques regroupent à peu près 80 pour cent des activités olympiques, le groupe principal étant situé à OAKA - Parc olympique d'Athènes, à environ 6 kilomètres au Nord du centre-ville, et deux groupes secondaires au Sud, le long de la côte.

Inconvénient majeur, la localisation du Village olympique d'Athènes, construit pour héberger environ 16 500 athlètes et officiels d'équipe comme à Sydney, est périphérique, de sorte que les athlètes doivent effectuer de très longs trajets pour rejoindre la plupart des sites. S'ajoutant à la dispersion des sites des compétitions olympiques, cela représente une très lourde charge pour le transport de la famille olympique et des spectateurs en général.

A la différence de Sydney, Athènes connaît actuellement une période de très profonde "révolution" de ses infrastructures de transport, marquée par l'ouverture (en mars 2001) d'un nouvel aéroport international de grande capacité, l'extension, lente mais progressive, d'un réseau moderne et bien conçu de métro, et la construction d'environ 100 kilomètres d'autoroutes urbaines à plusieurs voies (une première à Athènes, dans un corridor Est-Ouest, au Nord du centre-ville, et dans un corridor Nord-Sud, à l'Ouest du centre-ville et jusqu'à la côte).

L'objectif est de compléter ce réseau par une nouvelle ligne de 35 kilomètres de chemin de fer de banlieue reliant le centre-ville d'Athènes à une gare située juste au Nord du Parc olympique et du nouvel aéroport d'Athènes, et par une nouvelle ligne de 25 kilomètres à deux voies de métro léger reliant les stations des lignes 1 et 2 du métro d'Athènes à la zone côtière, au Sud-Est, où se dérouleront environ 40 pour cent des compétitions olympiques et où les transports en commun sont à l'heure actuelle insuffisants.

Étant donné que de nombreux sites olympiques doivent être construits dans le même temps, on peut craindre que toutes les infrastructures de transport promises ne soient pas achevées en temps utile (juillet 2004).

Comme on l'a indiqué plus haut, la gestion actuelle de la circulation n'a pas suivi le progrès (absence de centre intégré de commandement et de contrôle de la circulation), et peu de mesures sont prises pour faire respecter les règles de la circulation. Il sera indispensable, pour que la circulation s'écoule de manière raisonnable pendant les Jeux, que des progrès sensibles soient réalisés dans le domaine de l'éducation des automobilistes et que la police fasse strictement respecter les dispositions essentielles telles que les voies réservées aux autobus. Il est prévu, à ce propos, d'améliorer et de surveiller les 14 kilomètres actuels de voies réservées, très peu respectées, et de porter progressivement ces voies à 100 kilomètres pour les Jeux Olympiques de 2004.

Comme celui de Sydney, le **Plan stratégique olympique d'Athènes vise à ce que 100 pour cent des spectateurs parviennent par les transports en commun à tous les sites urbains**. Les espaces de stationnement étant extrêmement rares à Athènes, ils seront entièrement réservés, autour des sites olympiques, aux services de soutien logistique ("entrée de service"). Les spectateurs devront utiliser le réseau existant de transports en commun, dont la capacité sera plus que triplée par les nouveaux projets évoqués ci-dessus, ... s'ils sont prêts à temps !

Le défi est véritablement considérable. Si les projets prévus se réalisent, Athènes et la région de l'Attique hériteront des Jeux Olympiques d'un système de transports en commun sensiblement amélioré et d'un meilleur réseau routier. Une partie des coûts, considérables, des infrastructures de transport sera couverte par un important soutien financier de l'Union Européenne.

6.2. Quelles limites aux manifestations exceptionnelles sportives ?

Il est un fait bien établi que les Jeux de Sydney 2000 se sont extraordinairement bien déroulés en termes de "régularité" organisationnelle, de convivialité, et d'absence d'accidents sérieux. Mais les programmes d'observation, tant les programmes officiels que ceux du CIO, ont montré que ces Jeux étaient proches de la limite de la viabilité dans de nombreux domaines, dont celui du transport.

Avec 180 000 personnes accréditées dans toutes les fonctions possibles pour "seulement" 10 500 athlètes, et des foules dépassant, les jours de pointe, les 500 000 spectateurs payants, dont 80 pour cent environ empruntant le réseau ferré, les pressions sur les organisateurs ont atteint des limites extrêmes. En matière de transport ferroviaire, même un déraillement mineur à proximité du Parc olympique aurait compromis le fonctionnement du système pendant des heures, avec de graves perturbations dans de nombreux secteurs et d'énormes coûts supplémentaires.

Compte tenu de la taille actuelle des Jeux Olympiques d'été, il semble désormais impossible qu'une zone métropolitaine de moins de 4 millions d'habitants et ne disposant pas déjà d'un excellent réseau de transports en commun ferroviaires à haute capacité reliant la plupart des sites olympiques clés, qu'il s'agisse des sites des épreuves ou des autres sites, soit en mesure d'organiser les Jeux. Ces villes doivent aussi posséder un très grand nombre d'installations sportives modernes et bien reliées, pour assurer leur soutien logistique, aux réseaux métropolitains de routes et d'autoroutes. Il conviendrait, pour réduire sensiblement la demande de déplacements, que le Village olympique et le Centre des médias des villes hôtes soient aussi proches que possible du centre de gravité des Jeux.

Comme le montre la **Figure 11**, la croissance du nombre des athlètes et des épreuves sportives est plus lente que celle d'autres paramètres. En fait, depuis Atlanta, le nombre d'athlètes demeure à peu près constant, tandis que le nombre total de personnes accréditées continue de connaître une explosion dans la plupart des domaines, et notamment ceux des médias, des volontaires et de la main-d'œuvre.

Le Comité International Olympique (CIO) a mené une analyse systématique approfondie des Jeux récents ; cette analyse a montré que les limites ont été atteintes dans nombre d'autres domaines : hébergement, taille des sites des épreuves sportives, technologie, ressources financières locales et régionales, impacts environnementaux de divers types, etc. La question de la sécurité devient aussi de plus en plus complexe, et ses coûts de plus en plus élevés.

En sa qualité d'ancien Président des Commissions de coordination olympique des Jeux de Sydney 2000 et d'Athènes 2004, le Président du CIO, M. J. Rogge, a demandé que soient menés un examen et une évaluation internes approfondis de tous les paramètres-clés mettant en regard, d'une part, l'attrait des Jeux Olympiques et la popularité dont ils jouissent partout dans le monde, et d'autre part leur ampleur, leur énorme complexité et l'explosion de leurs coûts.

Les premières conclusions des études montrent que, pour le même nombre d'athlètes et d'épreuves, une réorganisation et une optimisation radicales de nombreux secteurs fonctionnels et logistiques permettraient de réduire de manière significative l'ampleur d'ensemble des Jeux Olympiques sans en amoindrir la notoriété. L'un des facteurs-clés réside dans une meilleure surveillance des Jeux Olympiques, depuis leur "début réel", le processus d'appel d'offres, jusqu'à leur déroulement et l'évaluation de leur héritage potentiel. Le programme TOK – Transfert des connaissances (CIO 2000a et 2000b) est une nouvelle grande entreprise du CIO, qui a débuté avec les Jeux de Sydney, un an environ avant le début des Jeux.

BIBLIOGRAPHIE

SOCOG-IOC (2001), "*Official Report of the Games of the XXVII Olympiad, Sydney 2000*", chap.10 "Out and about, moving around the city and the venues", Sydney et Lausanne, (en préparation, publication prévue pour la fin 2001).

Chappelet J.L. (2001a), "*The Peculiarity of Managing Sports Events*", AISTS-SEMOS, Académie internationale des sciences et techniques du sport - Séminaire pour l'organisation et la gestion des événements sportifs, Lausanne.

Bovy Ph. (2001a), "*Large Scale Sports Event Transport*", AISTS-SEMOS, Académie internationale des sciences et techniques du sport - Séminaire pour l'organisation et la gestion des événements sportifs, Lausanne.

Bovy Ph. (2001b), "*Olympic transport until today...and towards 2004*", Conférence à l'ATHOC et à l'Institut hellénique des ingénieurs du transport, Athènes, juin 2001.

Vercammen P. et Massiani J. (2001), "*Les transports: un atout pour la candidature aux Jeux Olympiques de Paris 2008*", Revue Transport-Environnement-Circulation, N° 165, Paris mai-juin 2001.

Centre des Nations Unies pour les établissements humains - Habitat (2001), "*Cities in a Globalizing World- Global report on Human Settlements 2001*", Earthscan, Londres.

Bovy Ph. (2001c), "*Exceptional Mobility management for large Events : Transport Issues for the Sydney 2000 Olympics*", Congrès mondial de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), Londres, mai 2001.

Hollway S. (2001), "*Bienfaits durables des Jeux Olympiques pour l'Australie*", CIO – Revue Olympique, Lausanne, avril-mai 2001.

CIO Revue Olympique (2001), "*Sport et tourisme*", CIO - Lausanne, No XXVII-38, avril-mai 2001.

Chappelet J.L. (2001b), "*Risk management for Large-Scale Events: the Case of the Winter Olympics*", European Journal for Sport Management – Numéro spécial 2001 – Managing Olympic Games and Olympic Sports, EASM / ISEF, Florence, Italie.

ATHOC (2001), "*Sydney 2000 Olympic Transport Evaluation*", ATHOC Transport Division, Athènes.

Preuss H. (2000), "*Economics of the Olympic Games - Hosting the Games 1972-2000*", Walla Walla Press et Université de la Nouvelle-Galles du Sud, Sydney.

CIO (2000a), "*Transfer of Knowledge Programme : IOC Observers Report Sydney 2000*", Coordination des Jeux Olympiques - Département des sports du CIO, Lausanne.

CIO (2000b), "*Transfer of Knowledge Programme, Sydney 2000 - ATHOC Briefing*", Athènes et CIO-Lausanne.

- Chappelet J.L. (2000), "*Le Management des Jeux Olympiques : les leçons de Sydney*", Revue Olympique N° XXVII-35, Lausanne, octobre/novembre 2000.
- SYDNEY 2000 (2000), "*Official Spectator Guide*", (guide de 132 pages, avec 13 cartes d'ensemble, 35 cartes des sites, 5 cartes des manifestations olympiques de la ville et 25 cartes des parcs-relais), Sydney, été 2000.
- Curnow A. (2000), "*Games Plan : Sydney's Traffic Olympics*", Traffic Technology International, février/mars 2000.
- Bovy Ph. (1999a), "*Des tests de gestion du trafic pour les Jeux Olympiques de Sydney 2000*", Revue Transports n° 397, Paris, septembre/octobre 1999.
- Bovy Ph. (1999b), "*Les grandes manifestations: des laboratoires en vraie grandeur de gestion des déplacements*", Revue Transports n° 397, Paris, septembre/octobre 1999.
- TRANSPORTS (1999), "*Gestion des mobilités lors des grandes manifestations*", (12 articles sur les grandes manifestations, dont trois sur la Coupe du monde de football (France, 1998) ainsi que sur d'autres manifestations exceptionnelles, sportives, culturelles et religieuses), Revue Transports n° 397, Paris, septembre/octobre 1999.
- ORTA, (1999), "*Olympic Transport Plan*", Olympic Road and Transport Authority, Sydney.
- Diagonal (1999), "*Les effets durables de l'éphémère : les cas de Grenoble 1968, Los Angeles 1984, Barcelone 1992*", Revue des équipes d'urbanisme no 136, Paris, mars/avril 1999.
- SOCOG (1997), "*Transport Concept of Operations*", Comité d'organisation des Jeux Olympiques, Sydney.
- Graham S., Goldblatt J.J, et Delpy L. (1995), "*The Ultimate Guide to Sport Event Management and Marketing*", Mc Graw Hill, Londres.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

- Figure 1 :** Système et stratégies de transport pour les grandes manifestations sportives
- Figure 2 :** Programmation pour plusieurs sports et plusieurs manifestations
- Figure 3 :** Plan d'un site générique, et fonctions d'accessibilité et de transport
- Figure 4 :** Les Jeux Olympiques d'été de Sydney en chiffres
- Figure 5 :** Carte d'ensemble des sites olympiques et du réseau de transport métropolitain de Sydney 2000
- Figure 6 :** Demande indicative quotidienne de déplacement de spectateurs payants (non compris les commanditaires, la logistique et la circulation de visiteurs non munis de billets)
- Figure 7 :** Grandes étapes de l'organisation des Jeux de Sydney, 1993-2000
- Figure 8 :** Intégration des systèmes fonctionnels des Jeux et de l'exploitation et la gestion des sites
- Figure 9 :** Différents plans et priorités en matière de transport pour différents groupes de clients
- Figure 10 :** Jeux Olympiques d'Athènes 2004 – Plan préliminaire de la zone métropolitaine
- Figure 11 :** Statistiques essentielles et tendances des Jeux Olympiques d'été de 1980 à 2004

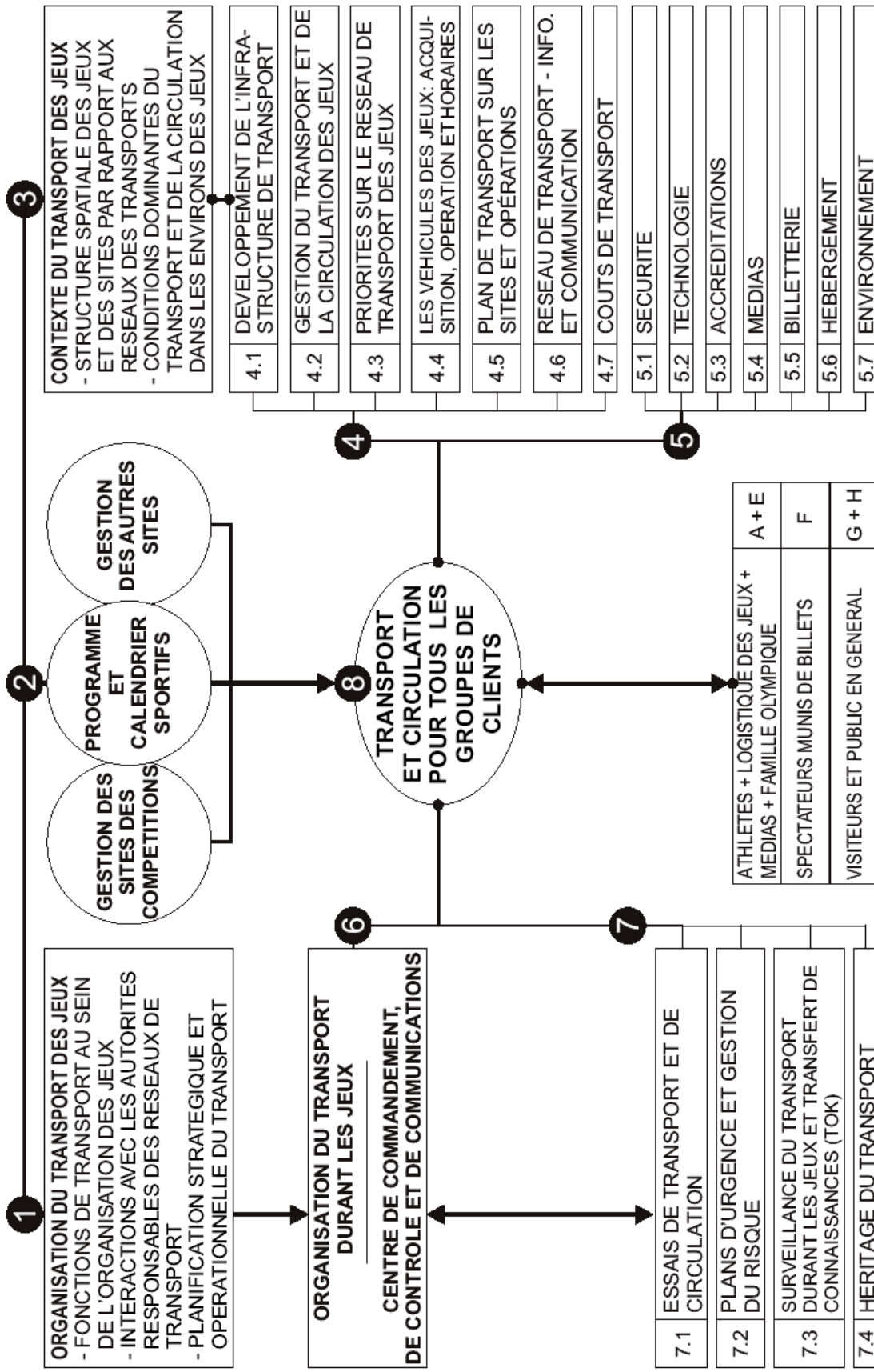


Figure 1 : Système et stratégies de transport pour les grandes manifestations sportives
292 © CEMLI, 2003

SPORTS ET DISCIPLINES	AVANT LES JEUX										PENDANT LES JEUX											
	MANIFESTATIONS TEST		SEANCES ENTRAINEMENT		CEREMONIE OUVERTURE		JOUR 1		JOUR 2		JOUR 3		JOUR 4		...		CEREMONIE CLOTURE					
	am	s	am	s	am	s	am	s	am	s	am	s	am	s	am	s	am	s				
A																						
B																						
C																						
D1																						
D2																						
D3																						
E																						
F																						
...																						
...																						
X																						

Légende :

am : matin

pm : après-midi

s : soirée

Figure 2 : Programmation pour plusieurs sports et plusieurs manifestations

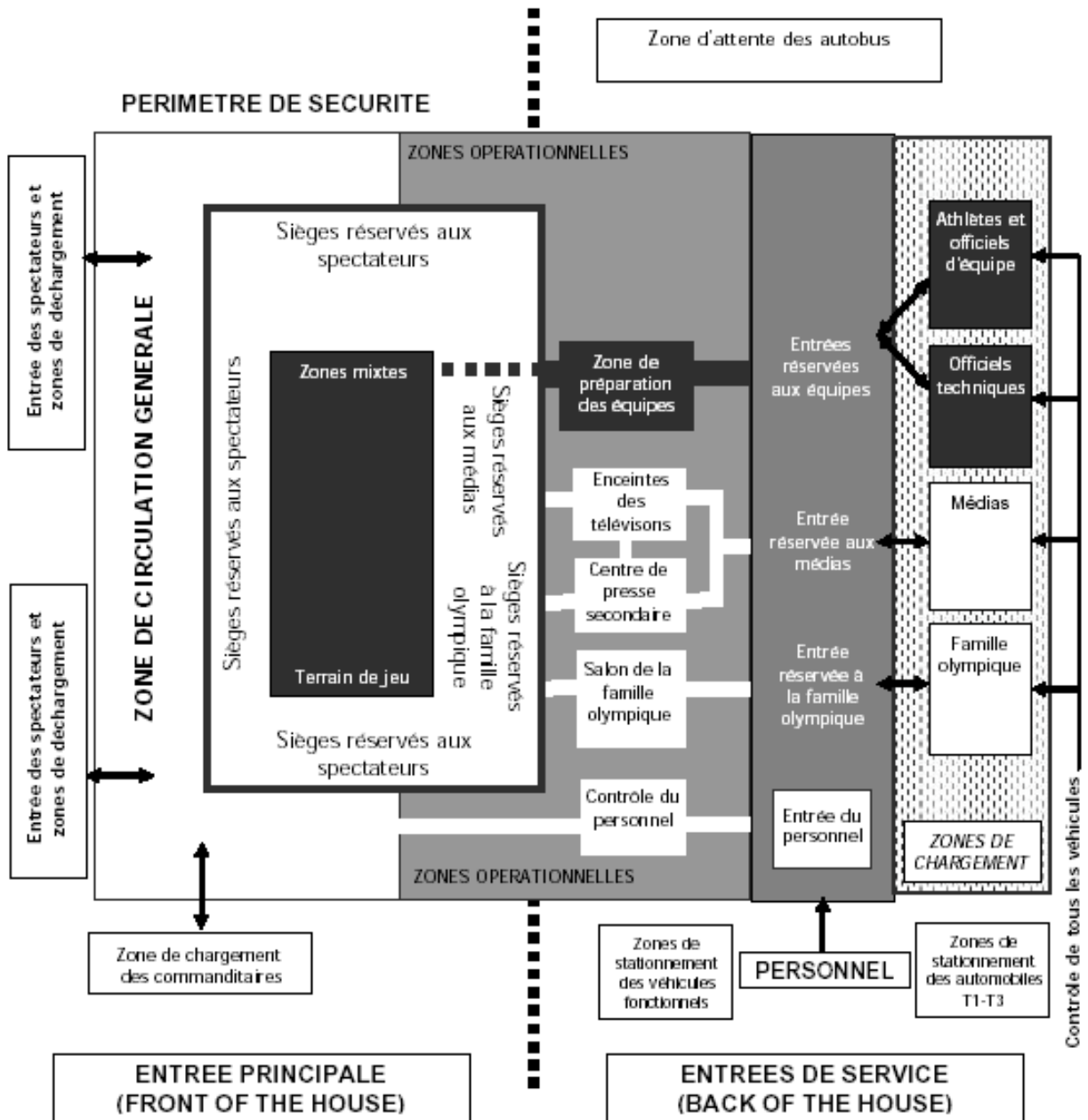


Figure 3 : Plan d'un site générique et fonctions d'accessibilité et de transport

Figure 4. Les Jeux Olympiques d'été de Sydney en chiffres

	Nombre	Total
1. Durée des Jeux		
Jeux Olympiques		17
Paralympiques		11
Durée opérationnelle de l'ensemble des Jeux		60
2. Sports et manifestations		
Délégations nationales		199
Nombre de sports olympiques		28
Disciplines olympiques		39
Compétitions – Total		300
* Compétitions – Hommes	168	
* Compétitions – Dames	120	
* Compétitions – Mixtes	12	
3. Participants aux Jeux		
Athlètes et officiels d'équipe – Total		18 400
* Athlètes – Hommes	6 700	
* Athlètes – Dames	4 100	
* Officiels d'équipe	7 600	
Officiels techniques		2 300
CIO		1 500
Médias accrédités – Total (approximatif)		19 800
* Journalistes et photographes	5 300	
* Organismes de radiotélévision détenteurs des droits	11 000	
* Organismes de radiotélévision du pays hôte	3 500	
Volontaires (approximatif)		41 000
Main-d'œuvre (approximatif)		103 000
Spectateurs payants (approximatif)		7 000 000
4. Plan de masse des Jeux (Figure 5)		
Sites des compétitions		32
Sites de compétitions (isolés et groupes)		13
Sites autres que ceux des compétitions		25
Sites d'entraînement (dont 17 pour le football)		55
5. Sécurité		
Vérification des personnes – Total		6 900 000
* Au village olympique	900 000	
* Au parc olympique	5 500 000	
* A d'autres sites olympiques	500 000	
Véhicules fouillés		250 000
6. Transports olympiques		
Flotte d'autobus olympiques		3 850
Flotte d'automobiles et de minibus olympiques		4 700
Personnel de l'ORTA avant les Jeux (permanents en 2000)		230
Personnel de l'ORTA durant les Jeux (volontaires compris)		12 100

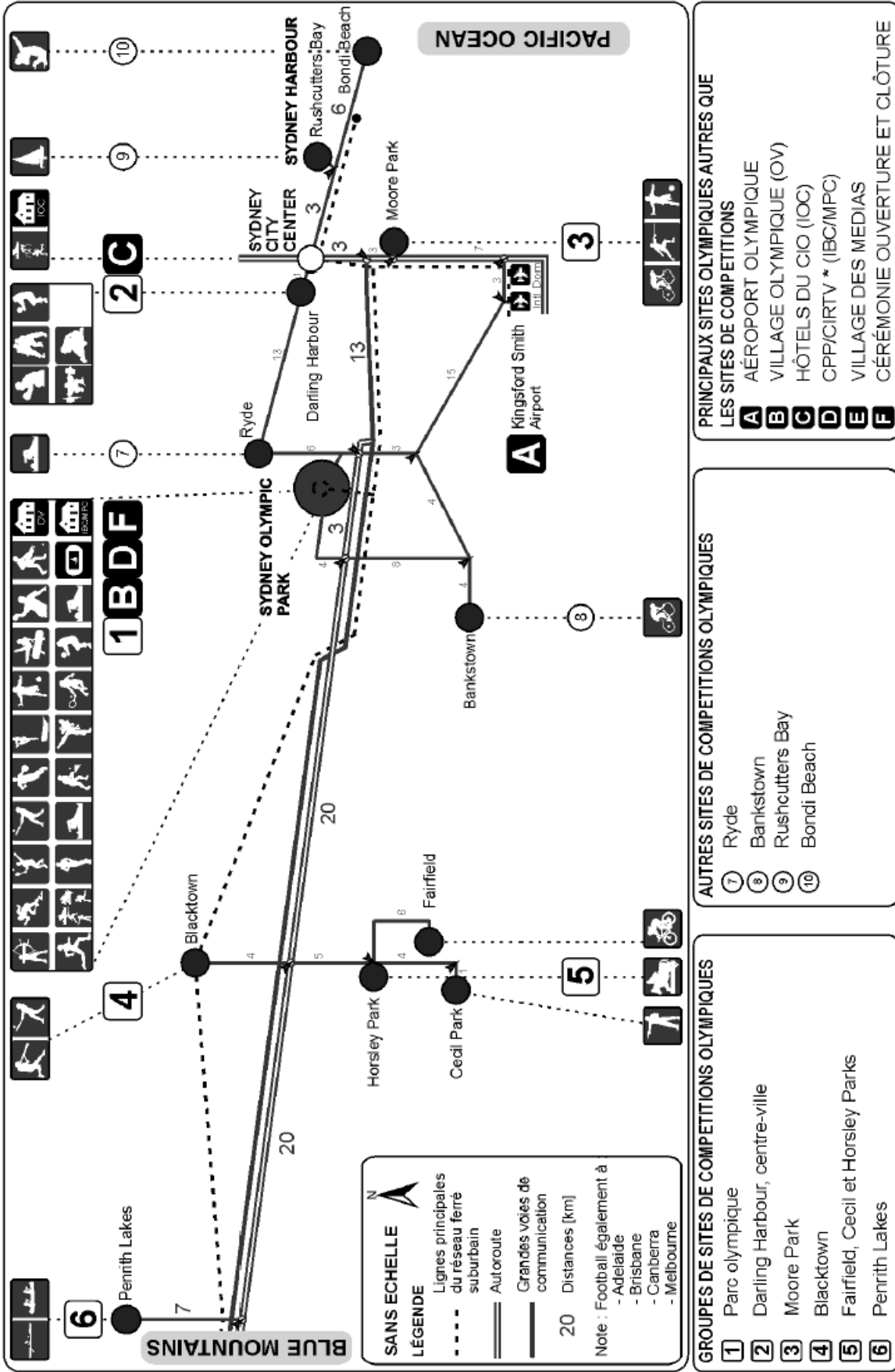
7. Nombre de spectateurs		
(spectateurs payants, Figure 6)		
Total spectateurs payants (Sydney et international)		8 000 000
Nombre record de spectateurs pour une journée (à Sydney)		500 000
Présence record au Parc olympique (y compris visiteurs, commanditaires, et personnels de soutien et logistique)		600 000
Pourcentage moyen d'utilisation des capacités des sites olympiques	92 %	
8. Coût et financement des Jeux		
Budget total des Jeux (millions AUS\$)		2 400
Budget d'exploitation net des Jeux (millions AUS\$)		2 000
Répartition approximative des recettes		
* Droits de retransmission TV	47 %	
* Commanditaires	28%	
* Ventes des billets	22 %	
* Autres	3%	

Notes : (certains chiffres sont encore de nature indicative, en attendant le rapport final sur les Jeux :

* section 3 – toutes les valeurs sont arrondies à +/- 100

* sections 5 et 7 – toutes les valeurs sont arrondies à +/- 50 000

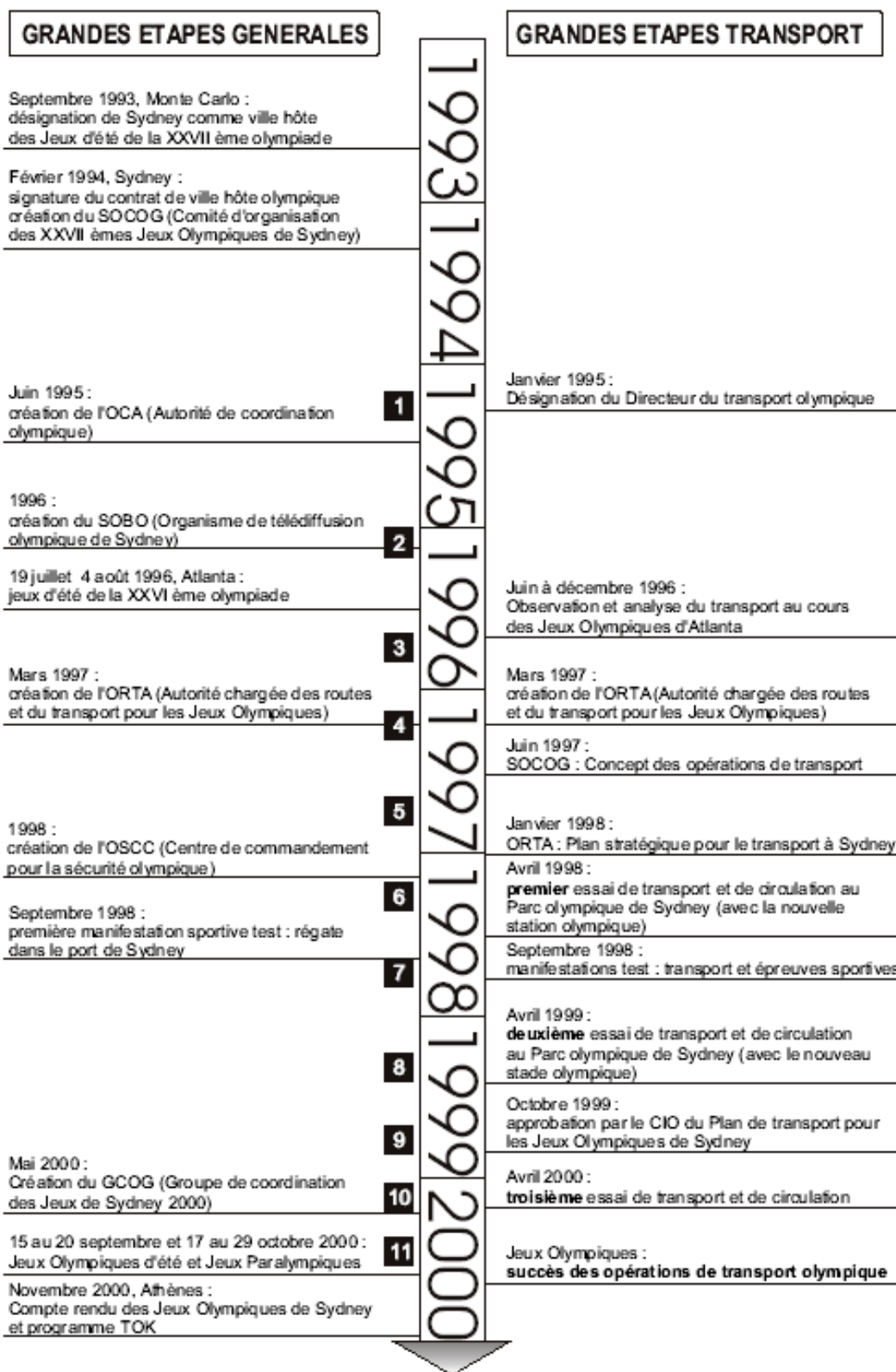
Sources : SOCOG, ORTA, CIO/Séminaire sur le transfert de connaissances, Athènes, novembre 2000.



* MPC: Centre de presse principal / CIRTV: Centre international de radio et de télévision

Figure 5 : Carte d'ensemble des sites olympiques et du réseau de transport métropolitain de Sydney 2000

© CEMT, 2003



1 - 11 Examen complet de la préparation des Jeux par le Comité de coordination du CIO pour les Jeux Olympiques de Sydney (tous les six mois)

Figure 7: Grandes étapes de l'organisation des Jeux de Sydney, 1993 - 2000

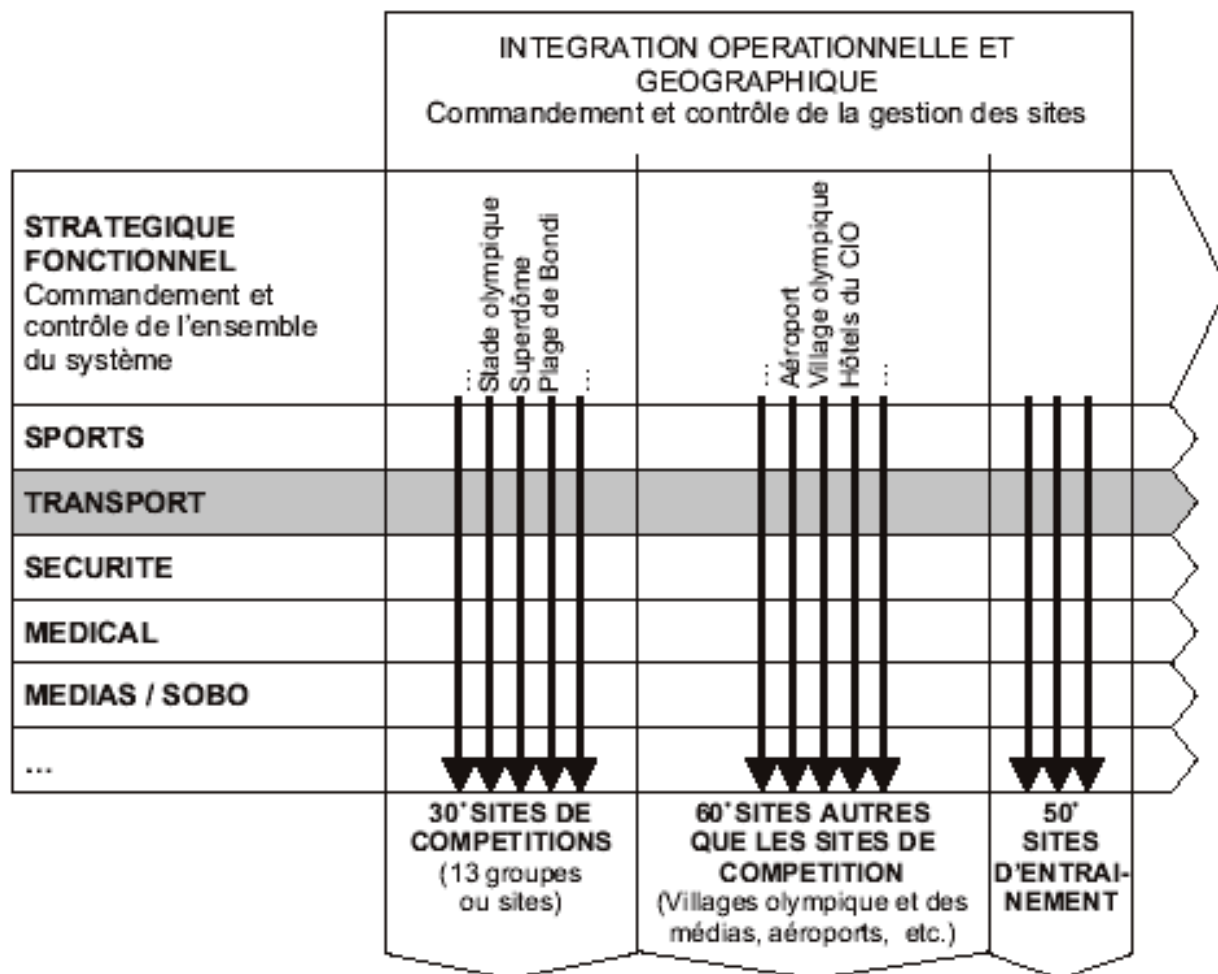


Fig 8 : Intégration des systèmes fonctionnels des Jeux et de l'exploitation et la gestion des sites

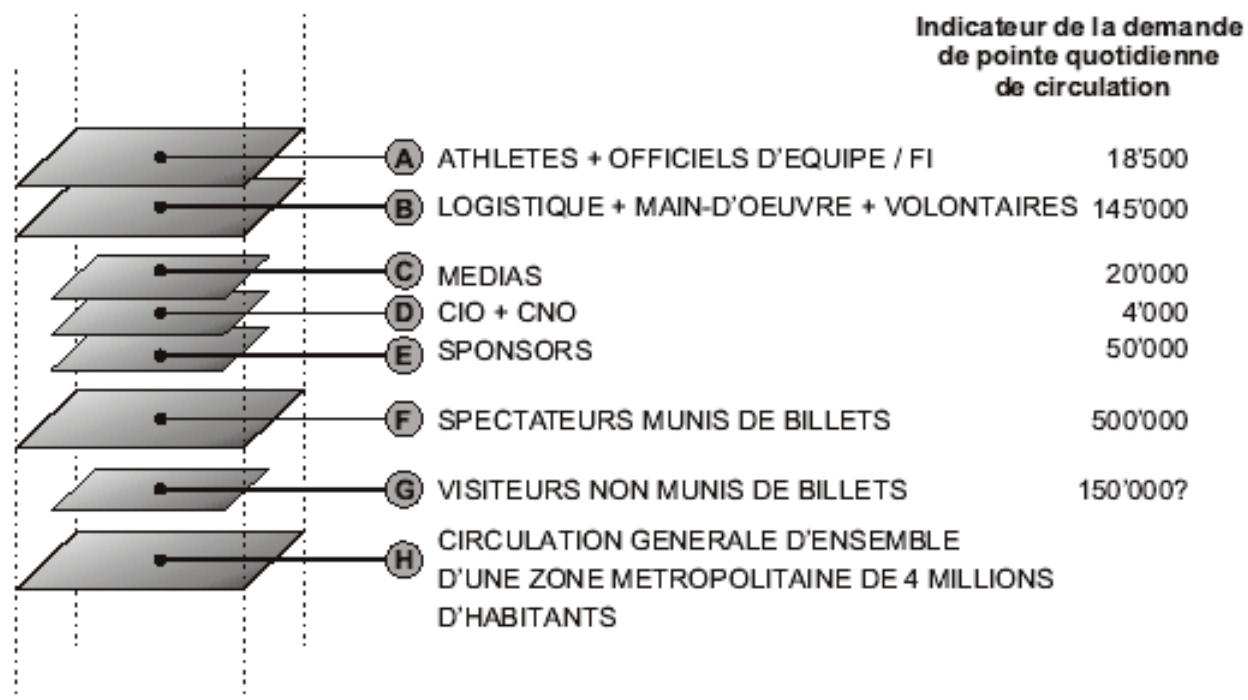
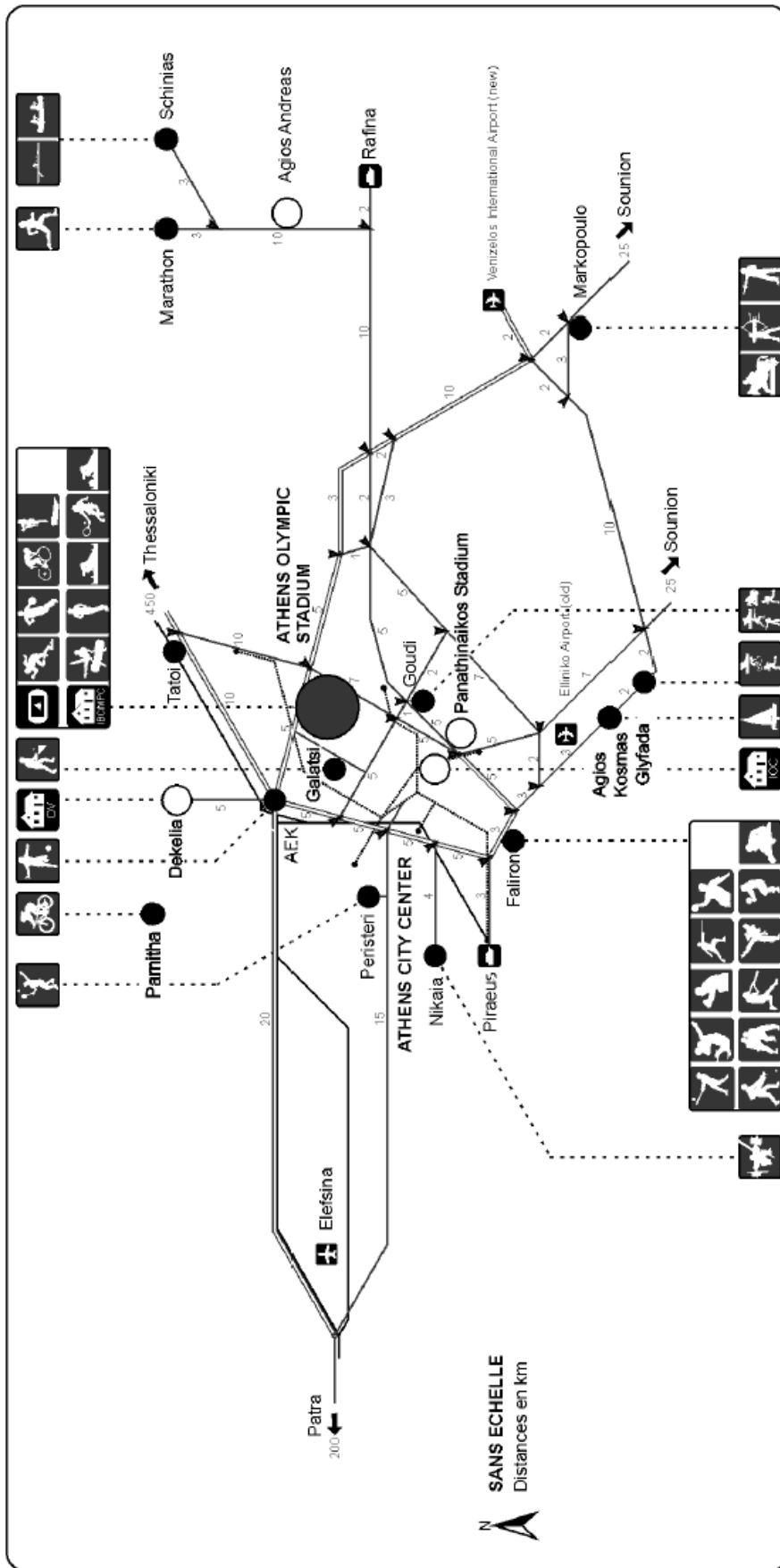


Figure 9 : Différents plans et priorités en matière de transport pour différents groupes de clients



Sites	OI. Stadium	AEK	Gouli	Dekelia	City Center	Pamitha	Peristeri	Nikaia	Falliron	A. Kosmas	Glyfa da	Markopoulo	Marathon	Schinas	Total
IOC Hotel	-	-	-	-	yes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
OI. Village	-	-	-	yes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
MPC/IBC	yes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Num. Sports	9	1	1	-	-	1	1	1	11	1	1	3	1	2	34
[km/mi]															
OI. Stadium	-	5/10	5/10	10/15	10/15	15/15	15/15	20/20	20/20	25/20	27/25	25/30	35/40	35/40	
OI. Village	10/15	15/15	5/10	20/20	-	25/25	10/15	10/15	10/10	15/15	17/20	25/30	35/40	35/40	
City Center	20/20	20/20	10/10	25/25	10/10	30/30	15/15	10/10	-	5/10	7/15	25/30	40/45	40/45	
New I. Airport	25/20	25/30	20/25	30/35	20/25	35/40	35/40	40/40	30/30	20/20	18/20	5/10	35/40	35/40	

Figure 10 : Jeux olympiques d'Athènes 2004 - Plan préliminaire de la zone métropolitaine (Dossier de candidature 1997)

	Moscou 1980	Barcelone 1992	Sydney 2000	Athènes 2004
Intervalle (années)	-	+12	+8	+4
CNO	145	172	199	200 (?)
SPORTS (nombre)	21	25	28	28 (?)
EPREUVES (nombre)	203	257	300	300 (?)
• Epreuves dames	50	86	120	120 (?)
ATHLETES + OFFICIELS D'EQUIPE	8'300	17'000	18'400	18'000 (?)
MEDIAS ACCREDITES	8'000	12'000	19'800	20'000 (?)
BILLETS VENDUS (millions)	5.3	3.8	8.0	5.4 (?)
TOTAL DROIT TV (mio. USD)	90	635	1330	(?)

(?) Estimation novembre 2001

Figure 11 : Statistiques essentielles et tendances des Jeux Olympiques d'été de 1980 à 2004 EPFL/ChL/19.12.01

AUTRES COMMUNICATIONS

Lors de la Table Ronde, plusieurs participants ont remis des contributions écrites. Ces contributions sont reproduites ci-après à titre d'informations complémentaires.

KIM, K.-J. (Corée) : Plans de transport pour la Coupe du Monde en 2002 en Corée et au Japon	307
MARIE, P. (France) : Ville de Cannes.....	334
RYDZKOWSKI, W. (Pologne) : Visite du Pape Jean-Paul II en Pologne en 1999	342

RÉPUBLIQUE DE CORÉE

Kwang-Jae KIM
Directeur, Division de la politique des
transports et de la logistique
Ministère de la Construction et des
Transports

PLANS DE TRANSPORT POUR LA COUPE DU MONDE 2002 EN CORÉE ET AU JAPON

SOMMAIRE

Introduction	309
1. Aperçu général de la manifestation et de l'organisation des transports	310
1.1. La manifestation	310
1.2. Organisation des transports	311
2. Objectifs et stratégie de base.....	312
2.1. Objectifs	312
2.2. Stratégie.....	312
2.3. Agencement des plans de transport	312
3. Plan de transport pour les spectateurs.....	313
3.1. Stratégie.....	313
3.2. Préparation.....	314
3.3. Objectifs fondamentaux des plans de transport.....	316
3.4. Le plan de transport.....	316
4. Plan de transport pour les membres de la FIFA, de ses organisations apparentées et des personnels des médias.....	321
4.1. Dirigeants et personnel de la FIFA.....	321
4.2. Arbitres	322
4.3. Personnels de la presse	322
4.4. Centres des transports et bureaux d'information.....	323
5. Transport aérien : sûreté et sécurité	324

6. Autres questions.....	326
6.1. Mesures de contrôle de l'immigration.....	326
6.2. Mesures de sécurité rapprochée.....	326
6.3. Coopération avec les pays participants.....	326
CONCLUSION.....	327
ANNEXE : Prévisions de la demande de transport pour la Coupe du Monde de la FIFA 2002.....	328

INTRODUCTION

La République de Corée a accueilli plusieurs manifestations internationales de grande ampleur, notamment les Jeux d'Asie de 1986, les Jeux olympiques de Séoul en 1988, l'Exposition universelle de Taejon de 1993, entre autres. La Coupe du Monde de la FIFA 2002 organisée en Corée et au Japon (31 mai-30 juin) et les Jeux d'Asie de Busan (29 septembre-14 octobre) s'y tiendront cette année. Ces manifestations d'ampleur exceptionnelle posent toujours des problèmes de transport : une circulation très dense, des encombrements, des contraintes considérables pour les résidents et des incidences importantes sur l'environnement.

En Corée, des déplacements massifs de personnes ont lieu pendant une période de quatre à six jours en janvier ou février à l'occasion du Nouvel an lunaire ainsi que pendant une période de même durée en septembre pour le Chuseok (Fête de la Moisson), lorsque les gens retournent chez eux pour passer quelques jours en famille. Comme le volume du trafic, dans ces périodes, est supérieur de 150 pour cent à la normale, les autorités coréennes prennent habituellement l'initiative d'offrir des transports commodes, efficaces et sûrs pour limiter la congestion autant que possible et faire face à l'augmentation de la circulation.

Les plans de transport pour ces périodes exceptionnelles sont établis et appliqués en trois étapes :

- En premier lieu, on calcule des estimations de l'augmentation de la demande de transport.
- Deuxièmement, on calcule la capacité supplémentaire requise dans tous les modes de transport sur la base de ces estimations, en tirant au maximum parti des ressources disponibles et en cherchant à limiter le plus possible l'usage de la voiture ainsi qu'à favoriser des transports sûrs et la sécurité en général.
- Troisièmement, les mesures susmentionnées sont mises en œuvre par une *Task Force* mixte spéciale qui se compose de représentants du Ministère de la Construction et des Transports, des Chemins de fer nationaux coréens, de la Police nationale et d'autres organismes publics concernés.

La Coupe du Monde de la FIFA est une manifestation mondiale, non seulement pour les fans de football, mais aussi pour d'autres gens dans le monde entier. Celle de 2002 se singularise du fait que c'est la première rencontre mondiale du 21^{ème} siècle, la première Coupe du Monde qui se déroule en Asie, et la première aussi qui est accueillie en partenariat par deux pays. On prévoit que plus de 42 millions de personnes suivront l'événement à la télévision ou dans d'autres médias et que, pour le moins, plusieurs millions de participants et de spectateurs se déplaceront entre les lieux de compétition. Les transports seront donc l'une des clés du succès de la manifestation.

Étant donné que la Coupe du Monde de cette année est accueillie simultanément par la Corée et le Japon, chacun de ces pays est responsable de la sûreté et de la sécurité des transports. Les autorités coréennes préparent actuellement des aménagements de transport pour cette manifestation, en tirant les enseignements de l'expérience acquise, non seulement à l'occasion de plusieurs autres grandes manifestations internationales, notamment les Jeux d'Asie de 1986, les Jeux olympiques de Séoul en 1988 et l'Exposition universelle de Taejon en 1993, mais aussi pendant les fêtes spéciales de fin d'année du pays.

Les trois autorités chargées de l'organisation se sont vu attribuer des rôles différents dans l'établissement des plans de transport pour la Coupe du Monde. Le Comité organisateur de la Coupe du Monde est chargé des estimations de la demande de transport ainsi que des arrangements à prévoir pour les déplacements des membres de la FIFA et des organisations qui y sont apparentées ainsi que des journalistes, tandis que le Ministère de la Construction et des Transports est responsable des transports internationaux et interrégionaux. Les autorités compétentes des dix lieux de compétition sont chargées de faciliter l'écoulement du trafic dans leur juridiction.

1. APERÇU GENERAL DE LA MANIFESTATION ET DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS

Avant de se pencher sur l'organisation des transports pour la Coupe du Monde, il importe de récapituler les caractéristiques principales de cet événement ainsi que le calendrier des matches.

1.1. La manifestation

Cette manifestation s'étendra sur 31 jours : elle débutera le 31 mai par le match d'ouverture entre la France et le Sénégal qui se jouera à Séoul (Corée), pour finir le 30 juin à Yokohama (Japon). Au total, 64 matches se joueront en divers lieux de la Corée et du Japon, 32 dans chaque pays.

Au premier tour, les 32 équipes qualifiées seront réparties en 8 groupes de 4 (poule). Chaque équipe affronte les trois autres et les deux équipes qui finissent en tête du groupe sont qualifiées pour la phase suivante. Les rencontres suivantes, et jusqu'à la finale, se disputent par élimination directe. Les matches d'ouverture et pour la troisième place auront lieu en Corée, tandis que la finale se jouera au Japon. Les principales données chiffrées concernant la Coupe du Monde de cette année figurent dans le Tableau ci-après :

Tableau 1. **Principales données chiffrées concernant la Coupe du Monde de la FIFA 2002**

- ◇ Période : 31 mai (vendredi) ~ 30 juin (dimanche), 2002, soit 31 jours
- ◇ Lieux : 20 villes -10 en Corée, 10 au Japon
 - Corée : Séoul, Busan, Daegu, Incheon, Gwangju, Taejon, Ulsan, Suwon, Jeonju, Seogwipo
 - Japon : Yokohama, Ibaraki, Miyagi, Sapporo, Niigata, Saitama, Kôbe, Oita, Ôsaka, Shizuoka
- ◇ Participants : estimation - 1.6 million (total de personnes-jours)
 - Membres de la FIFA et organisations apparentées, médias, etc. : environ 13 000
 - Visiteurs étrangers : 350 000 (dont membres de la FIFA et de ses organisations apparentées, etc.)
- ◇ Matches : 32 en Corée, 32 au Japon
 - Corée : Matches de poule (24 matches), huitièmes de finale (4), quarts de finale (2), demi-finale (1), match pour la 3ème place (1)
 - Match d'ouverture (31 mai) en Corée (Séoul), finale (30 juin) au Japon (Yokohama)

1.2. Organisation des transports

Les transports devront être assurés pendant une période de 50 jours, car presque toutes les équipes qui se sont qualifiées pour la Coupe à l'issue de la phase préliminaire arriveront en Corée et au Japon deux ou trois semaines avant la cérémonie d'ouverture pour installer leur camp d'entraînement, s'adapter au décalage horaire, s'entraîner et parfaire leur tactique.

Le nombre total de visiteurs étrangers devrait dépasser 350 000 personnes, dont 340 000 spectateurs et 13 000 membres de la FIFA et de ses organisations apparentées, sponsors, journalistes, etc. La répartition de ces 13 000 personnes est la suivante :

-- joueurs	800	-- arbitres	80
-- responsables de la FIFA	250	-- participants au Congrès de la FIFA	700
-- sponsors	1 300	-- personnels des médias	10 000

On estime également que quelque 1.74 million de déplacements seront effectués par des spectateurs des pays d'accueil pour les allers-retours jusqu'aux dix lieux de compétition et que 1.59 million de trajets au total seront réalisés dans les dix lieux de compétition concernés.

Tous les modes de transport, notamment les services aériens réguliers ou non sur les routes internationales et les réseaux intérieurs, le ferroviaire, les services d'autobus, les taxis, les métros, les voitures de location, les ferries, etc. devront faire face à l'affluence de deux millions de personnes supplémentaires, dont 350 000 visiteurs étrangers et environ deux millions de spectateurs nationaux. En outre, des règlements seront appliqués pour garantir une mobilité fluide, efficiente et commode, ainsi que la sécurité et la sûreté des transports.

2. OBJECTIFS ET STRATEGIE DE BASE

2.1. Objectifs

Pour que la Coupe du Monde de la FIFA 2002 soit très réussie, des plans de transport bien conçus revêtent une importance décisive. Le principal objectif visé est de définir et de mettre en œuvre des plans de transport efficaces pour les spectateurs nationaux et étrangers, ainsi que pour les membres de la FIFA et des organismes qui y sont liés, notamment les officiels de la FIFA, les arbitres, les équipes, les sponsors, etc. en proposant des services de transport sûrs, sécurisés, propres et respectueux de l'environnement.

Les objectifs précis sont les suivants :

- offrir des services de transport réguliers, commodes et efficaces ;
- garantir aux personnels des médias des services de transport sûrs et sécurisés pendant la Coupe du Monde ;
- assurer des transports propres et respectueux de l'environnement avec un minimum de congestion.

2.2. Stratégie

Des plans de transport détaillés seront conçus et mis en œuvre par l'administration centrale et les autorités locales dont relèvent les dix lieux de compétition ainsi que par le Comité organisateur coréen de la Coupe du Monde de la FIFA (désigné ci-après par le sigle "KOWOC"). Les rôles et fonctions respectivement dévolus à ces trois niveaux d'organisation seront attribués en coopération.

La stratégie peut se résumer comme suit :

- Premièrement, agrandir et moderniser les installations de transport existantes, notamment la signalisation routière, et même construire de nouvelles installations, si besoin est.
- Deuxièmement, porter au maximum la capacité des modes de transport public dans des limites compatibles avec la sécurité de chaque mode.
- Enfin, prendre des mesures pour réduire l'usage de la voiture particulière et gérer les flux de trafic pendant le déroulement des diverses festivités, des événements culturels, etc.

2.3. Agencement des plans de transport

Le Tableau ci-après présente les bases de l'agencement des plans de transport.

Tableau 2. **Agencement des plans de transport**

- Établir et mettre en œuvre le *Plan de transport détaillé* aux niveaux de l'administration centrale et des collectivités locales en vue d'offrir des services efficaces aux spectateurs. Le Plan se compose de deux parties :
 - Le *Programme spécial de transport pour la Coupe du Monde de la FIFA 2002* qui relève de l'administration centrale.
 - Un *Plan de transport* pour chaque ville d'accueil qui relève des collectivités locales.
- Préparer le *Plan de transport détaillé* en vue de mettre des services de transport sûrs et pratiques à disposition des membres de la FIFA et de ses organisations apparentées ainsi que des personnels des médias, avec des plans distincts pour les équipes, les arbitres, les délégations de la FIFA, les médias et d'autres groupes.
- Renforcer la coopération mutuelle et obtenir le soutien des autorités compétentes en vue d'établir des plans de transport entre les lieux de compétition et à l'intérieur de ceux-ci.

3. PLAN DE TRANSPORT POUR LES SPECTATEURS

3.1. Stratégie

Un plan de transport bien conçu est essentiel pour que la manifestation se déroule harmonieusement. Selon deux prévisions de la demande de transport pendant la manifestation, la première établie en septembre 2000 et la seconde en janvier 2002, immédiatement après le tirage au sort de la phase finale des 32 équipes qualifiées le 1er décembre 2001, environ 340 000 visiteurs étrangers et près de 1 780 000 Coréens se déplaceront en direction ou en provenance des dix lieux de compétition en Corée. On estime que, les jours de match, environ 1 590 000 trajets seront effectués au total dans les dix lieux de compétition.

Le Ministère de la Construction et des Transports a créé l'*Équipe chargée de la planification des transports pour la Coupe du Monde* en mai 2001. Cette équipe a élaboré les plans de transport en fonction des dates des matches :

- o Phase 1 : avant le tirage au sort de la phase finale le 1er décembre 2001
 - Développement régulier des installations de transport et vérification de la signalisation routière.

- Exécution de diverses activités préparatoires telles que l'amélioration des services de transport et la promotion de systèmes de transport avancés.
 - Lancement d'une campagne de sécurité des transports dans les médias, ainsi que par le biais des cours de conduite automobile et des employés des entreprises et des administrations de transport public.
- o Phase 2 : à partir du tirage au sort de la phase finale et jusqu'au match d'ouverture
- Dernières vérifications de l'état de préparation des installations et de toutes les infrastructures de transport.
 - Calcul de prévisions précises de l'augmentation de la demande de transports internationaux, régionaux et entre les lieux de compétition, ainsi que de la demande locale dans les villes d'accueil ; le calendrier des rencontres est conçu pour permettre de prévoir exactement la demande de transport.
 - Établissement des plans de transport détaillés pour accroître la capacité de tous les modes de transport public sur la base de la demande prévue.
 - Élaboration des mesures de régulation de la circulation pour faire face à l'augmentation du trafic et réduire l'usage de la voiture afin d'atténuer le plus possible la congestion.
 - Mise en œuvre des mesures de sécurité.
- o Phase 3 : Depuis le début de la Coupe du Monde jusqu'au match final
- Les programmes de transport seront appliqués afin d'accroître la capacité de tous les modes de transport public, et les mesures nécessaires seront prises pour faire face à l'augmentation du trafic et réduire l'usage de la voiture particulière.
 - Le KOWOC a mis en place une *Équipe spéciale de planification des transports* qui est chargée de mettre en œuvre le plan de transport pour les membres de la FIFA et de ses organisations apparentées, les personnels des médias, etc.
 - le Ministère de la Construction et des Transports, le KOWOC et les autorités compétentes des dix lieux de compétition collaboreront étroitement.

3.2. Préparation

Depuis que la décision a été prise, il y a sept ans, d'attribuer l'organisation de la Coupe du Monde de la FIFA 2002 à la Corée et au Japon, le Gouvernement coréen n'a pas cessé de construire, d'agrandir et de moderniser ses infrastructures de transport, la signalisation routière et d'autres équipements connexes.

Aéroports

Le nouvel aéroport international d'Incheon a été ouvert le 29 mars 2001, tandis que le nouveau terminal international de l'aéroport de Daegu était achevé en mai 2001. De même, l'aéroport international de Yangyang a été terminé et mis en service en mars 2002, et le nouveau terminal de passagers de l'aéroport de Gimhae sera achevé en mai 2001, juste avant le début de la compétition.

Réseau routier

Construction et extension de sept grandes routes, de routes nationales et de voies d'accès aux stades :

- Les nouvelles grandes routes construites sont notamment la grande route centrale (Daegu-Chuncheon : 280 kilomètres), celle de Suhhaean (Séoul/Incheon-Mokpo : 353 kilomètres) et celle de Taejon-Jinju (161 kilomètres) ; elles ont été achevées et mises en service fin 2001. L'extension de routes existantes, par exemple celles de Youngdong (171 kilomètres) et de Jungbu (Hanam-Hobub : 41 kilomètres), s'est également terminée en décembre 2001.
- L'élargissement des chaussées des routes nationales, qui a concerné 22 tronçons de 40 routes nationales représentant au total 168 kilomètres, est arrivé à son terme en 2001. Par exemple, le tronçon Suwon-Gwangju (22.2 kilomètres) de la route nationale N° 43, le tronçon Dongducheon-Jeonkok (19 kilomètres) de la N°3, le tronçon Oksan-Daeya (13 kilomètres) de la N° 21, le tronçon Chungsong-Pacheon de la N° 31, le tronçon Bubjeon-Socheon (21 kilomètres) de la N° 36, ainsi que d'autres tronçons ont été achevés et ouverts à la circulation en 2001. Cette année, 62 tronçons de routes nationales d'une longueur totale de 486 kilomètres seront élargis ou construits.
- Des crédits ont été prévus dans le budget de l'État pour financer la construction de routes d'accès à Seogwipo, Jeonju et Gwangju, ainsi que l'extension de la route industrielle de Seobu sur l'île de Jeju. La construction de la nouvelle route d'accès au stade d'Ulsan pour la Coupe du Monde (0.6 kilomètres), qui sera reliée à la route nationale N° 14, sera achevée en mai 2002.

Chemins de fer

Les pouvoirs publics se sont attachés sans relâche à améliorer les lignes régionales de chemins de fer et les métros dans les villes métropolitaines. Le doublement des voies de la ligne reliant Songjungri et Imsungri (59.7 kilomètres) et de la ligne de Honam qui relie Séoul à Mokpo -- ville située dans l'extrémité sud-orientale de la péninsule coréenne -- en passant par Taejon et Kwangju, a été achevé en décembre 2001 ; le doublement des voies du tronçon Bupyong-Juan (5.6 kilomètres) de la ligne de Gyeongin (Séoul ~Incheon) (27 kilomètres) sera terminé en janvier 2002.

Les lignes N° 6, 7 et 8 du métro de Séoul et la ligne N° 2 du métro de Busan ont été achevées en 2000 et en 2001 et sont actuellement en service.

Signalisation routière

Pour faciliter la circulation des visiteurs étrangers, la taille et le texte des panneaux de signalisation routière ont été agrandis 1.5 fois, et les caractères anglais et chinois ont été vérifiés. En outre, 36 041 nouveaux panneaux ont été installés sur les grandes routes et les routes nationales, alors que 71 pour cent des panneaux placés sur des routes locales (64 591) -- qui relèvent des collectivités locales -- sont en cours de vérification.

Sensibilisation à la sécurité routière

Des annonces et des campagnes publicitaires de sensibilisation à la sécurité routière ont été diffusées à la télévision, à la radio et dans la presse écrite. On s'efforce également d'y sensibiliser les dirigeants d'entreprises de transport, notamment les compagnies d'autobus ou de taxis et les transporteurs routiers.

3.3. Objectifs fondamentaux des plans de transport

Pour garantir la réussite de la Coupe du Monde de la FIFA 2002, des plans de transport détaillés seront conçus et appliqués par l'administration centrale et les autorités locales dont relèvent les dix lieux de compétition ainsi que par le Comité organisateur coréen de la Coupe du Monde de la FIFA (KOWOC). A ces trois niveaux, tout doit être mis en œuvre, non seulement pour remplir les rôles et les fonctions respectivement dévolus, mais aussi pour assurer une étroite collaboration.

- Premièrement, il faut agrandir et moderniser les installations de transport existantes, notamment la signalisation routière, et même construire de nouvelles installations, si besoin est.
- Deuxièmement, il faut porter au maximum la capacité des modes de transport public dans les limites compatibles avec la sécurité de chaque mode.
- Enfin, il faut prendre des mesures pour réduire l'usage de la voiture particulière et gérer les flux de trafic pendant le déroulement des diverses festivités, des événements culturels, etc.

Les objectifs fondamentaux des plans de transport sont d'établir et de mettre en œuvre le *Plan de transport détaillé* aux niveaux de l'administration centrale et des collectivités locales en vue d'offrir des services efficaces aux spectateurs ; de préparer le *Plan de transport détaillé* en vue de mettre des services de transport sûrs et pratiques à disposition des membres de la FIFA et de ses organisations apparentées ainsi que des personnels des médias, avec des plans distincts pour les équipes, les arbitres, les délégations de la FIFA, les médias et d'autres groupes. Il faut également renforcer la coopération mutuelle et obtenir le soutien des autorités compétentes en vue d'établir des plans de transport entre les lieux de compétition et à l'intérieur de ceux-ci. Le Plan se compose de deux parties : le *Programme spécial de transport pour la Coupe du Monde de la FIFA 2002* qui relève de l'administration centrale et le *Plan de transport* pour chaque lieu de compétition, qui relève des collectivités locales.

3.4. Le plan de transport

Le plan de transport comporte deux volets : les programmes de transport public d'une part, les mesures de gestion de la demande de transport, de l'autre. Il vise précisément à accroître la capacité de transport des compagnies aériennes, des chemins de fer, des autobus express, etc. en vue de faire face à l'augmentation de la demande, d'améliorer les services de transport dans leur ensemble et de faire mieux prendre conscience des questions de sûreté et de sécurité pendant toute la période où se déroulera la Coupe du Monde. Ce plan a également pour but de réduire l'utilisation des véhicules, notamment la voiture particulière, pour assurer une circulation fluide.

3.4.1. Prévisions de la demande

Il a tout d'abord fallu estimer le volume total du trafic. Pour établir des prévisions détaillées de la demande de transport des 16 pays à partir du tirage au sort de la phase finale, le *Korea Transport Institute* (KOTI) a procédé à une deuxième estimation en 2002, après celle effectuée en 2000.

Selon ces estimations, le nombre total de visiteurs étrangers devrait dépasser les 350 000 personnes, dont 340 000 spectateurs et 13 000 membres de la FIFA et de ses organisations apparentées, sponsors, personnels des médias, etc. Ce chiffre comprend quelque 140 000 spectateurs provenant du Japon, 60 000 de la Chine et 140 000 des 14 autres pays. On a estimé également à 1.74 million le nombre de trajets allers et retours des spectateurs jusqu'aux dix lieux de compétition, dont 1.6 million de trajets effectués par des étrangers et 0.58 million par des Coréens. Selon les estimations, la demande totale de transport, pour les dix lieux de compétition pris ensemble pendant toute la durée de la compétition, atteindra au total 1.59 million de trajets -- dont 0.95 million effectués par des étrangers et 0.64 million par des Coréens. Les prévisions détaillées de la demande de transport figurent en annexe.

Le plan de transport sera revu en permanence, à la lumière des prévisions de la demande, des résultats des matches et des chiffres de ventes de billets, étant donné que les ressortissants des pays participants se déplaceront entre la Corée et le Japon pour les huitièmes de finale qui se joueront du 15 au 18 juin, pour la demi-finale le 29 juin et pour la finale le 30 juin.

3.4.2. Le plan de transport pour les spectateurs étrangers

Si la plupart des étrangers préféreront sans doute voyager en empruntant leurs compagnies aériennes nationales respectives, le nombre de vols augmentera aussi sur les lignes coréennes. Le nombre de vols réguliers directs à destination de la Chine, de la France, des États-Unis et du Brésil s'accroîtra. Des vols supplémentaires et des charters commenceront à être assurés deux ou trois semaines avant le début de la Coupe du Monde et se prolongeront jusqu'à une semaine après la fin.

A l'heure actuelle, 1 165 vols réguliers sont exploités par semaine sur 248 routes internationales, dont 464 à destination de la Chine, de la France, des États-Unis et du Brésil. Les vols charters et supplémentaires pourront être proposés en fonction de la demande prévue des 11 autres pays pour lesquels il n'existe pas actuellement de services réguliers. Le plan de transport devrait également mettre à profit la capacité en sièges inutilisée des compagnies aériennes nationales, dont les coefficients de remplissage sont en moyenne de 70-80 pour cent pendant les mois de mai et de juin.

Japon

Le nombre de vols sur les routes existantes entre la Corée et le Japon sera accru et des vols sans escale et charters relieront les lieux de compétition des deux pays. En outre, des vols supplémentaires et charters provisoires seront assurés pour les membres de la FIFA et de ses organisations apparentées, les joueurs et les spectateurs entre les huitièmes de finale et la finale. Des services charters assureront la liaison entre Kimpo (ancien aéroport international de Séoul, actuellement utilisé pour les vols intérieurs) et Haneda pendant la Coupe du Monde, afin de répondre à la demande accrue de transport entre les deux pays co-organisateurs.

En outre, davantage de services de ferries seront assurés entre Busan en Corée et Hakada au Japon, ainsi qu'entre Ulsan en Corée et Kokura au Japon.

Chine

Les pays d'où sont attendus un très grand nombre de spectateurs retiendront particulièrement l'attention. Les vols à destination de Beijing, Shanghai et Shenyang seront multipliés et de nouveaux vols réguliers sans escale seront lancés entre les régions chinoises et les lieux de compétition de la Coupe du Monde en Corée. Des services supplémentaires et des vols charters seront exploités pendant et après les matches où jouera l'équipe chinoise (4 juin à Kwangju, 8 juin à Seogwipo et 13 juin à Séoul). Actuellement, il existe 210 vols hebdomadaires répartis sur 42 routes à destination de la Chine.

Les services de ferries seront plus nombreux également. Les services entre Incheon, sur la côte Ouest de la Corée, et Weihai, sur la côte Est de la Chine, ainsi qu'entre Incheon et Qingdao, sur la côte Est de la Chine également, seront intensifiés. En outre, de nouveaux services seront lancés entre Pyeongtaek (Corée) et un autre port chinois.

États-Unis

Des vols plus fréquents seront assurés à destination des États-Unis et les accords de partage de code se multiplieront dans le cadre de l'accord bilatéral d'ouverture des espaces aériens conclu entre les deux pays. Cet accord permet d'augmenter, sans imposer de limites, le nombre de services ou de nouvelles routes exploitables par les compagnies aériennes.

Autres pays

Le nombre de vols à destination d'autres pays augmentera également et les accords de partage de code se multiplieront dans le cadre des accords bilatéraux concernant les services de transport aérien entre ces pays et la Corée. Des vols supplémentaires et des vols charters seront prévus, en fonction de la demande.

Liaisons entre les lieux de compétition

Des plans seront établis pour relier les lieux de compétition entre eux et ménager des entrées et des sorties pratiques, tout en renforçant la sécurité partout. Entre l'aéroport d'Incheon et les lieux de compétition, le nombre de vols réguliers sera accru et des services supplémentaires ainsi que des vols charters viendront s'y ajouter. A présent, il y a quatre vols hebdomadaires (1 370 sièges) d'Incheon à Jeju et 28 (7 817 sièges) d'Incheon à Busan.

Services aéroportuaires

Des bureaux d'accueil, des présentoirs avec des dépliants d'information, etc. seront installés à l'aéroport international d'Incheon et des installations telles que parcs de stationnement et restaurants seront améliorées dans les principaux aéroports. Des équipes de soutien, notamment une *Task force* chargée de la sécurité de l'immigration, seront créées au début de mars 2002 et les installations de décollage/atterrissage, les dispositifs de secours d'urgence, etc. feront l'objet de divers contrôles de sécurité.

3.4.3. *Transport entre lieux de compétition*

La capacité des transports publics sera accrue pour répondre à la demande. Par exemple, on devrait chercher des moyens d'utiliser les sièges inoccupés dans la mesure où les coefficients de remplissage des autobus, des chemins de fer et des avions sont faibles en mai et juin, à l'exception des week-ends. Bien entendu, la sécurité doit toujours être la première priorité dans l'élaboration des plans de transport.

Pour les rencontres qui se dérouleront le week-end (à Incheon, Daegu, Ulsan et Seogwipo), des services supplémentaires seront mis en place. Les itinéraires des autobus rapides qui desservent tout le pays, mais non les stades seront modifiés pour en assurer la desserte. On envisage d'affréter des autobus pour le transport de groupes.

Les panneaux d'information seront améliorés et des conseils seront dispensés aux visiteurs étrangers, notamment sous forme de guides pour les transports distribués dans les avions, les autobus, les trains et les autres modes de transport empruntés pour se rendre aux stades. A partir de janvier 2002, il sera possible de réserver des billets de train sur Internet. Des bénévoles seront présents dans les aéroports, les principales gares ferroviaires et les terminaux des lignes d'autobus à partir du début mai pour aider les visiteurs étrangers. Pour faciliter les déplacements des très nombreux visiteurs attendus en provenance de la Chine et du Japon, on augmentera le nombre de panneaux de signalisation routière en caractères chinois et la réglementation sera modifiée pour permettre l'application de cette mesure.

3.4.4. *Transport dans les lieux de compétition*

Les transports publics seront le point fort des plans de transport des lieux de compétition et des dispositions précises seront prévues avant chaque match.

Dispositions générales

Des cartes de transport seront délivrées et des parcs de stationnement seront aménagés. Des informations sur les parcs de stationnement éloignés, les services de navette par autobus entre les stades, etc. seront communiquées à l'avance.

Des plans et des tickets de métro/autobus seront proposés, afin d'encourager les spectateurs à emprunter les transports publics. La capacité et la fréquence des services de transport public seront accrues pendant les périodes de matches dans le même but. Les services de navettes par autobus reliant les gares ferroviaires, les terminaux d'autobus express, les aéroports et les principaux hôtels aux stades seront également multipliés.

D'autres projets sont à l'étude, notamment celui d'offrir des titres de transport public couplés à des tickets de transport spéciaux à tarif réduit pour chaque ville d'accueil.

Gestion de la demande de transport

Afin de réduire le nombre de véhicules circulant sur le réseau routier, des dispositions de circulation alternée selon que le numéro d'immatriculation se termine par un chiffre pair ou impair seront imposées dans les zones métropolitaines et dans d'autres régions les jours précédant les rencontres et les jours de match. L'importance et la durée des restrictions de circulation des véhicules seront décidées par les autorités locales de chaque ville d'accueil.

Mesures de régulation de la circulation

Des mesures spéciales de régulation de la circulation seront appliquées avant et après les rencontres dans les zones où des encombrements sont prévisibles, notamment autour des stades et près des péages. Les administrations locales établiront des plans de circulation pour les stades, afin de garantir la sécurité et de prévenir la congestion. La police imposera également des restrictions de circulation et les fera respecter. Des manifestations culturelles et promotionnelles devraient également contribuer à disperser la circulation avant et après les matches.

Taxis

Divers types de services de taxis seront assurés pour améliorer la qualité des prestations, en particulier pour les visiteurs étrangers. Pour leur faciliter les choses, il leur sera délivré un reçu pour chaque course, des systèmes d'interprétation seront offerts et les cartes de crédit seront acceptées. Ces nouveaux services seront d'abord mis en place dans les villes où les matches ont lieu, puis étendu à d'autres régions ultérieurement.

Des taxis collectifs en monospace transportant de 6 à 10 personnes sont actuellement en service à titre expérimental à Séoul, Incheon et Kwangju, pour étendre ensuite l'expérience à d'autres grandes agglomérations dans tout le pays. Il y aura également des taxis spéciaux "Coupe du Monde" -- les taxis de la municipalité de Séoul et deux compagnies de taxis privées les ont adoptés à titre pilote et ils seront en service dans les dix lieux de compétition ultérieurement.

Des équipes d'inspecteurs seront chargées, dans chaque ville d'accueil, de lutter contre les pratiques illicites telles que le refus de prendre des voyageurs. Des simulations en vraie grandeur avec des étrangers seront organisés pour tester et améliorer les services.

Autobus

Les équipements seront améliorés, notamment les terminus d'autobus, et les bonnes pratiques de conduite des chauffeurs seront évaluées et perfectionnées. Parmi les autres améliorations, on peut citer des panneaux de signalisation faciles à comprendre, les annonces faites dans les autobus aussi bien en anglais qu'en coréen, et la mise à disposition des horaires des matches et de plans des stades dans les autobus circulant dans les villes d'accueil de la compétition.

De nouveaux services d'autobus seront mis en place et les services existants seront renforcés.

4. PLAN DE TRANSPORT POUR LES MEMBRES DE LA FIFA, DE SES ORGANISATIONS APPARENTEES ET DES PERSONNELS DES MEDIAS

4.1. Dirigeants et personnel de la FIFA

Les dirigeants et le personnel de la FIFA auront besoin de moyens de transport pendant 51 jours, du 15 mai au 4 juillet 2002. Les catégories de véhicules mis à leur disposition sont au nombre de trois : très hautes personnalités -- voitures avec chauffeur ; personnes de marque -- voitures partagées par deux personnes ; autres -- voitures partagées par trois personnes.

Très hautes personnalités	Président de la FIFA, vice-présidents de la FIFA, membres du Comité exécutif de la FIFA, Présidents des Confédérations, Secrétaire général de la FIFA, Président d'honneur de la FIFA
	Coordinateur général (s'il est en mission), responsables médias du football dans tous les lieux de compétition (1 voiture partagée par lieu de compétition), membres du Groupe d'étude technique dans tous les lieux de compétition (1 voiture partagée par lieu de compétition), Commissaire de match (lors des rencontres), coordinateur des contrôles de dopage (lors des rencontres)
Personnes de marque	Membres de la Commission d'organisation de la Coupe du Monde de la FIFA Corée/Japon 2002, hôtes d'honneur (VIP)
Autres	Membres des commissions permanentes de la FIFA et des instances juridiques, membres du personnel de la FIFA
Autobus	Groupes tels que membres du personnel de la FIFA, invités, etc. (Participants au Congrès de la FIFA, dîner officiel, matches, etc.)

Note : Classification fondée sur les directives protocolaires pour la Coupe du Monde de la FIFA Corée/Japon 2002.

Les transports pour les officiels de la FIFA entre la Corée et le Japon ou entre les lieux de compétition seront gérés par le Comité organisateur local (LOC) uniquement quand les officiels seront "en mission". Des vols réguliers seront assurés entre la Corée et le Japon, de même que des vols réguliers et des déplacements en train pour les longs parcours dans le pays hôte.

Comme pour la Coupe des Confédérations de la FIFA 2001, des billets ouverts seront payés par la FIFA aux membres de la délégation de la FIFA (le Coordinateur général, les Responsables médias, le Groupe d'étude technique (GET), etc.) et aux arbitres pour leurs déplacements entre la Corée et le Japon.

Les autres moyens de transport mis à disposition sont notamment :

Pour les arrivées : des voitures avec chauffeur viendront accueillir les très hautes personnalités à l'aéroport ; les autres officiels utiliseront des voitures partagées et des navettes pour se rendre aux hôtels. Les dispositions détaillées seront établies en fonction des heures d'arrivée.

Pour les diverses manifestations (Congrès de la FIFA, dîner officiel, matches, etc.) : les très hautes personnalités y seront conduites en voiture avec chauffeur, les autres participants le seront en autobus, en principe.

Pendant la Coupe du Monde : des voitures ou le transport aérien (ferroviaire) + voiture seront programmés en fonction du calendrier des matches. Les jours de match, les officiels seront conduits en autobus à Séoul, Incheon, Suwon, Taejon et Jeonju et ramenés au quartier général de la FIFA à Séoul où ils résideront. Ils voyageront par avion de Séoul à Daegu, Ulsan, Busan, Gwangju et Seogwipo, puis en voiture de l'aéroport ou la gare jusqu'au lieu de la compétition. Les hôtels où ils seront hébergés peuvent changer. Le principe est que les voitures serviront à gagner les lieux de compétition, lorsqu'il ne sera pas possible d'assurer le transport par avion.

Tous les véhicules mis à disposition par le Comité organisateur local (LOC) seront équipés de dispositifs d'interprétation, afin de surmonter les problèmes de langue ; les passagers et les chauffeurs seront connectés à un centre d'interprétation. Des services linguistiques en anglais, japonais, chinois, français et espagnol seront assurés.

4.2. Arbitres

Au total, 80 arbitres -- 40 en Corée, 40 au Japon -- prendront part à la Coupe du Monde pendant une durée de 43 jours, du 20 mai au 1er juillet. En Corée, ils seront logés au Swiss Grand Hotel (SG).

Les arbitres se déplaceront en véhicule avec chauffeur dans les villes hôtes et jusqu'aux lieux de compétition. Deux voitures particulières, deux minibus, un autobus et un véhicule transportant les bagages seront mis à leur disposition pour les acheminer de l'aéroport jusqu'au quartier général des arbitres (SG), aux stades et à d'autres manifestations officielles les concernant.

De même que les dirigeants et le personnel de la FIFA, les arbitres prendront des vols réguliers pour voyager entre la Corée et le Japon, ainsi que sur de longues distances en Corée.

Services de transport : des voitures particulières ou des trains seront utilisés pour conduire les arbitres sur le lieu de compétition à Séoul, Incheon, Suwon, Taejon et Jeonju la veille du match ou le jour même. Pour les déplacements vers les lieux de compétition éloignés à Daegu, Ulsan, Busan, Gwangju et Seogwipo, les arbitres emprunteront des vols réguliers ou des services ferroviaires la veille du match ou le jour même, en plus des véhicules au départ du centre des transports de chaque lieu de compétition.

4.3. Personnels de la presse

Les équipes de presse seront présentes en même temps que les arbitres : 43 jours allant du 20 mai au 1er juillet. Elles se déplaceront surtout en autobus-navettes. A Séoul, les transports seront assurés entre le Centre international des médias (CIM), les hôtels et les principales destinations en cas de parcours de moins d'une heure à partir du CIM, ainsi qu'entre le CIM et les stades (aller et retour) à Séoul, Incheon et Suwon les jours de match. Dans les autres lieux de compétition, à l'exception d'Incheon et de Suwon, le transport sera assuré les jours de match entre le stade, les hôtels où seront logés les journalistes et les endroits les plus importants du lieu de compétition.

Ces services seront gratuits pour les journalistes ayant obtenu l'accréditation. Des pourparlers sont en cours avec WCABK sur les horaires des navettes. Les personnels de la presse pourront prendre les autobus des aéroports, notamment les *Airport Limousine Buses*, gratuits de l'aéroport jusqu'au centre de Séoul. Des coupons de transport en autobus leur seront remis au Bureau des transports de l'aéroport international d'Incheon après vérification de leur pièce d'identité. Pour les déplacements entre la Corée et le Japon ainsi qu'entre les lieux de compétition, les membres de la presse seront prioritaires sur les avions, les chemins de fer ou les services d'autobus express.

Un guide pour les journalistes contenant des renseignements utiles, notamment des cartes des lieux de compétition, et indiquant les distances et les durées estimatives des trajets, sera distribué dans les bureaux d'information.

La "*KOWOC Transportation & Tourism Service Agency (KTSA - Hodo Tour)*" aura un bureau au Centre international des médias (CIM) et dans les Centres des stades pour les médias (CSM), afin de faciliter les réservations et la délivrance des billets d'avion, de chemin de fer et d'autobus. Ces CSM donneront des renseignements sur les services de réservation et les locations de voitures.

4.4. Centres des transports et bureaux d'information

Le Centre des transports de l'hôtel où se trouvera le siège de la FIFA sera ouvert du 15 mai au 7 juillet. Ses principales fonctions seront les suivantes :

- superviser les transports ;
- assurer et gérer les communications entre les centres des transports des lieux de compétition et les bureaux des transports ;
- gérer le parc de véhicules communs (véhicules et chauffeurs) ;
- gérer le parc de véhicules à usage exclusif (équipes et VIP), vérifier et confirmer leur localisation ;
- gérer le ravitaillement en carburant, l'entretien et le lavage des voitures ;
- gérer et assurer le bon fonctionnement des autobus charters, des voitures de fret, des voitures de location, etc.
- gérer et assurer le bon fonctionnement des autobus-navettes pour les personnels des médias ;
- gérer et réserver les véhicules. Préparer des équipes de secours en cas d'urgence ;
- produire, distribuer et contrôler les laissez-passer pour les parcs de stationnement.

Cinq ou six bureaux d'information sur les transports seront installés à l'aéroport international d'Incheon, à l'aéroport de Kimpo, à l'hôtel où se trouvera la siège de la FIFA, au CIM et au quartier général des arbitres. Ces bureaux d'information auront des horaires souples, en fonction des heures d'arrivée et de départ. Leurs principales fonctions seront les suivantes :

- maintenir le contact avec le Centre des transports du siège ;
- attribuer les voitures partagées aux membres de la FIFA et de ses organisations apparentées et les acheminer ;
- distribuer des guides sur les transports ;
- réserver et prendre les billets d'avion, de train, etc. (délivrés par la *KOWOC Transportation & Tourism Service Agency (KTSA -- Hodo Tour)*) ;
- donner des informations sur les services de navettes par autobus ;
- aider à organiser les locations de voitures et les autobus charters et fournir des renseignements sur les déplacements.

Les bureaux d'information sur les transports seront installés dans les dix lieux de compétition aux aéroports, aux hôtels où se trouveront les sièges, aux stades (dans les CSM) et dans les gares, selon la localisation des lieux de compétition. A Séoul, un bureau sera en place au stade seulement. A Suwon et à Incheon, des bureaux seront installés dans les hôtels où se trouveront les sièges, les stades et les gares, tandis que dans les sept autres villes d'accueil, ils le seront dans les aéroports, les hôtels où se trouveront les sièges, les stades et les gares. Dans les gares, les bureaux d'information sur les transports seront à côté des bureaux d'information pour les touristes. Les principales fonctions des bureaux d'information sur les transports seront les suivantes :

- maintenir le contact avec le Centre des transports du siège ;
- attribuer les voitures partagées aux membres de la FIFA et de ses organisations apparentées et les acheminer ;
- distribuer des guides sur les transports ;
- réserver et prendre les billets d'avion, de train, etc. (délivrés par la *KOWOC Transportation & Tourism Service Agency* (KTTSA -- Hodo Tour)) ;
- donner des informations sur les services de navettes par autobus ;
- aider à organiser les locations de voitures et les autobus charters et fournir des renseignements sur les déplacements.

5. TRANSPORT AERIEN : SURETE ET SECURITE

Les mesures de sécurité seront axées sur le renforcement de la sécurité dans les zones extérieures de stationnement des avions, l'amélioration des capacités de réaction des membres des équipages en cas d'urgence et la supervision du personnel de maintenance de cabine.

Le contrôle des passagers et du fret aérien ainsi que les mesures antiterroristes seront mis en œuvre pour éliminer les menaces pesant sur la sécurité des aéroports ; les contrôles seront renforcés dans les zones de sécurité, notamment les zones à accès interdit ou restreint. Les contrôleurs bénéficieront d'une formation spécialement renforcée à cet effet.

Les aires de stationnement pour les vols charters reliant la Corée et le Japon, ainsi que pour les vols transportant les joueurs de la Coupe du Monde doivent être sécurisés, outre les contrôles habituels visant à assurer le fonctionnement et l'entretien normaux des installations d'atterrissage et de décollage.

D'autres domaines qui doivent faire l'objet d'une sécurité renforcée sont les suivants : information pour l'aviation, surveillance radar et procédures d'urgence en contrôle de la circulation aérienne pour faire face à des actes de piraterie ou à d'autres accidents d'aviation. Il sera procédé à des simulations d'opérations antiterroristes et d'intervention en cas d'accidents impliquant des aéronefs. La coopération entre les services médicaux, de lutte contre l'incendie, d'alimentation en énergie électrique et de secours d'urgence sera intensifiée. Enfin, des mesures seront définies pour faire face à d'éventuelles anomalies dues à de mauvaises conditions météorologiques ou à des catastrophes naturelles.

La sécurité est un domaine qui ne saurait être négligé et il faut mettre au point à l'avance les mesures permettant de réagir rapidement en cas d'urgence. A cet égard, il importe que la coopération soit permanente et efficace entre les services concernés et la police des aéroports, en particulier en ce qui concerne les hooligans, etc., en renforçant simultanément l'ensemble des activités des forces de l'ordre pendant toute la Coupe du Monde. Les mesures à prendre sont notamment les suivantes :

- coopérer étroitement avec les services de renseignement et les organisations sportives du monde entier pour recueillir des informations à l'avance, établir des listes noires des personnes ayant participé à des actes de terrorisme ou de hooliganisme, ou susceptibles de le faire, et leur refuser l'entrée en Corée ;
- mettre en place des équipes de contrôle de l'immigration dans les aéroports et les ports maritimes, renforcer le contrôle des passeports et la recherche de visiteurs provenant des pays dits terroristes en vue d'empêcher l'entrée en Corée de personnes suspectes ainsi que d'armes à feu, d'explosifs et d'autres objets dangereux ;
- associer les forces du Ministère de la Défense Nationale, des services de police et du service national de renseignements ; accroître la vigilance dans l'espace aérien, sur terre et en mer, ce qui suppose, bien entendu, une surveillance des suspects pour détecter et supprimer les risques à l'avance ;
- imposer l'interdiction de survoler les stades pendant les matches pour prévenir les attaques aériennes, tout en mettant en place des contrôles de sécurité plus stricts dans les vols, afin d'empêcher des actes terroristes tels que détournements d'avions ou attentats suicides ; renforcer la sécurité dans les lieux de compétition, les installations publiques clés et les zones fréquentées par des foules importantes ; et
- assurer une protection totale des équipes et des officiels séjournant en Corée. Des équipes spéciales de protection rapprochée accompagneront les équipes et les VIP pendant tout leur séjour en Corée. Toutes les denrées alimentaires et boissons, tous les courriers et colis remis aux participants seront rigoureusement vérifiés. Une autre mesure de précaution consistera à héberger les équipes rivales et leurs supporters dans des hôtels différents et à attribuer à ces derniers des places dans des secteurs des tribunes séparés pour éviter les affrontements.

Les sécurité sur les stades doit aussi retenir particulièrement l'attention, et les mesures ci-après ont été mises en place :

- un Centre de contrôle central supervisera, dans chaque stade, tous les aspects de la sécurité, notamment la protection du stade, les contrôles de sécurité, les mesures antiterroristes et anti-hooliganisme, la lutte contre l'incendie et l'évacuation ;
- les spectateurs seront soumis à quatre contrôles au total, depuis le moment où ils arrivent au stade et celui où ils gagnent leur place, pour veiller à empêcher l'entrée de personnes ou d'objets dangereux ;
- des installations de haute sécurité et des caméras vidéo en circuit fermé ont été installées, et des fossés ont été creusés entre le terrain et les tribunes pour empêcher les hooligans de pénétrer sur le terrain ; en outre, les tribunes ont été divisées en quatre secteurs pour empêcher les hooligans de se déplacer à l'intérieur du stade ;

- les réseaux d'électricité, de gaz, de produits pétroliers et de communications seront vérifiés à l'intérieur et autour des stades ;
- des unités de police spéciales, des équipes anti-hooligans ainsi que des équipes de pompiers et d'évacuation seront déployées en divers endroits pour faire face à d'éventuels problèmes ; des chiens renifleurs seront utilisés pour la détection d'explosifs dans les stades et la surveillance par la police sera intensifiée, afin de prévenir les attentats terroristes ou d'autres incidents ;
- l'armée et la police seront maintenues en alerte élevée pendant toute la durée de la manifestation ; elles mèneront des opérations de surveillance spéciale dans le relief, les plages, les fleuves et d'autres zones vulnérables proches des stades, ainsi que dans l'espace aérien au-dessus des stades dans les zones de non-survol.

6. AUTRES QUESTIONS

6.1. Mesures de contrôle de l'immigration

Des équipes mixtes de contrôle de l'immigration, composées d'agents du service national du renseignement, du Ministère de la Justice et du service des douanes, opéreront dans les grands aéroports et les ports maritimes, afin de renforcer les contrôles de passeports et de douanes et de faciliter les formalités d'immigration.

6.2. Mesures de sécurité rapprochée

Des unités de protection rapprochée seront affectées aux équipes participantes et aux VIP depuis leur arrivée jusqu'à leur départ. Ces unités seront responsables de déceler et de supprimer les risques encourus par les personnes placées sous leur protection et d'escorter les voitures des équipes et des VIP.

6.3. Coopération avec les pays participants

Le conseil de sécurité mixte Corée/Japon pour la Coupe du Monde jouera un rôle précieux pour mettre les informations en commun et intensifier la coopération. Des circuits de communication seront établis avec les responsables de la sécurité des 32 pays participants détachés en Corée en vue d'échanger les informations.

CONCLUSION

En qualité de co-organisateur de la Coupe du Monde de la FIFA 2002, le Gouvernement coréen entend offrir un système de transport commode, efficace, sûr et sécurisé, afin que cette manifestation soit la Coupe du Monde la plus réussie de toutes. A cette fin, il a divisé l'événement en trois étapes et établi des plans de transport pour chacune d'elles :

- Étape 1 : avant le tirage au sort de la phase finale le 1er décembre 2001 ;
- Étape 2 : depuis le tirage au sort de la phase finale jusqu'au match d'ouverture
- Étape 3 : jusqu'à la finale

Les objectifs fondamentaux des plans de transport sont d'établir et de mettre en œuvre le *Plan de transport détaillé* aux niveaux de l'administration centrale et des collectivités locales en vue d'offrir des services efficaces aux spectateurs ; de préparer le *Plan de transport détaillé* en vue de mettre des services de transport sûrs et pratiques à disposition des membres de la FIFA et de ses organisations apparentées ainsi que des personnels des médias, avec des plans distincts pour les équipes, les arbitres, les délégations de la FIFA, les médias et d'autres groupes ; de renforcer la coopération mutuelle et d'obtenir le soutien des autorités compétentes en vue d'établir des plans de transport entre les lieux de compétition et à l'intérieur de ceux-ci.

Le Plan se compose de deux parties : Le *Programme spécial de transport pour la Coupe du Monde de la FIFA 2002* qui relève de l'administration centrale et le *Plan de transport* pour chaque lieu de compétition, qui relève des collectivités locales.

L'objectif de ces plans de transport est de maximiser la fréquentation des transports publics tout en préservant la sécurité et de réduire le plus possible la congestion pendant le déroulement de la manifestation. D'autres mesures sont notamment : l'affectation anticipée de parcs de stationnement, la limitation de l'usage de la voiture particulière en appliquant la circulation alternée des voitures à numéros d'immatriculation pair/impair la veille des matchs et le jour même, l'instauration de zones à circulation restreinte, la mise en place d'autobus-navettes entre les stades et les parcs de stationnement éloignés, les tickets à tarif réduit pour encourager les spectateurs à emprunter les transports publics. Diverses autres mesures seront appliquées deux à trois semaines avant le match d'ouverture et jusqu'à la semaine consécutive à la finale.

Le programme visant à maximiser la fréquentation des transports publics sera révisé en permanence, compte tenu des prévisions de la demande et d'autres facteurs, par exemple les résultats des matches et les chiffres de ventes de billets, étant donné que les ressortissants des pays participants se déplaceront entre la Corée et le Japon pour les huitièmes de finale qui se joueront du 15 au 18 juin, pour la demi-finale le 29 juin et pour la finale le 30 juin.

L'autre pays hôte, le Japon, prépare actuellement aussi des plans de transport très semblables. Les deux pays co-organisateur coopèrent pour faire en sorte que la Coupe du Monde -- première grande manifestation du 21ème siècle et premier événement de cette nature accueilli en partenariat par ces deux pays -- soit un grand succès.

ANNEXE

Prévisions de la demande de transport pour la Coupe du Monde de la FIFA 2002 (en Corée)

1. Demande de transport pendant la manifestation

(1) Transports internationaux (nombre de personnes)

- o Étranger ⇒ Corée : environ 197 000 (dont Japon ⇒ Corée : environ 147 000)
- o Corée ⇒ Étranger : environ 207 000 (dont Corée ⇒ Japon : environ 137 000)
- o **Nombre total de visiteurs : environ 344 000**
 - 1ère phase : environ 250 000
 - 2ème phase : environ 94 000

(2) Transports intérieurs entre/dans les 10 lieux de compétition en Corée

- o **Nombre total de trajets : environ 1 740 000 (spectateurs nationaux 580 000 ; spectateurs étrangers 1 116 000)**
- o **Répartition modale :**
 - autobus : environ 680 000 (39.1 pour cent)
 - ferroviaire : environ 430 000 (24.6 pour cent)
 - aérien : environ 310 000 (18.1 pour cent)
 - automobile : environ 320 000(18.2 pour cent)

(3) Demande de transport dans les 10 lieux de compétition (total)

- o **Nombre total de trajets: environ 1 590 000 (spectateurs nationaux 640 000 ; étrangers 950 000)**
- o **Répartition modale :**
 - autobus : environ 671000 (42.2 pour cent)
 - ferroviaire : environ 345 000 (21.7 pour cent)
 - aérien : environ 286 000 (18.0 pour cent)
 - automobile : environ 288000(18.1 pour cent)

2. Méthode d'établissement des prévisions : Ces estimations préliminaires de la demande sont fondées sur les résultats du tirage au sort de la phase finale, les chiffres de ventes de billets du KOWOC, des enquêtes sur les acheteurs de billets et des consultations avec des spécialistes.

3. Détails sur les transports internationaux

(1) Visiteurs par mode et lieu d'embarquement : Total 344 000 personnes

- o transport aérien : 335 000 (99.4 pour cent)
 - aéroport international d'Incheon : environ 323 000 (94 pour cent)
(dont liaisons entre Incheon et d'autres aéroports intérieurs le jour d'arrivée : environ 209 000)
 - autres aéroports intérieurs : environ 323 000 (94 pour cent)
- o transport maritime : 9 000 (0.6 pour cent)

(2) Visiteurs par nationalité

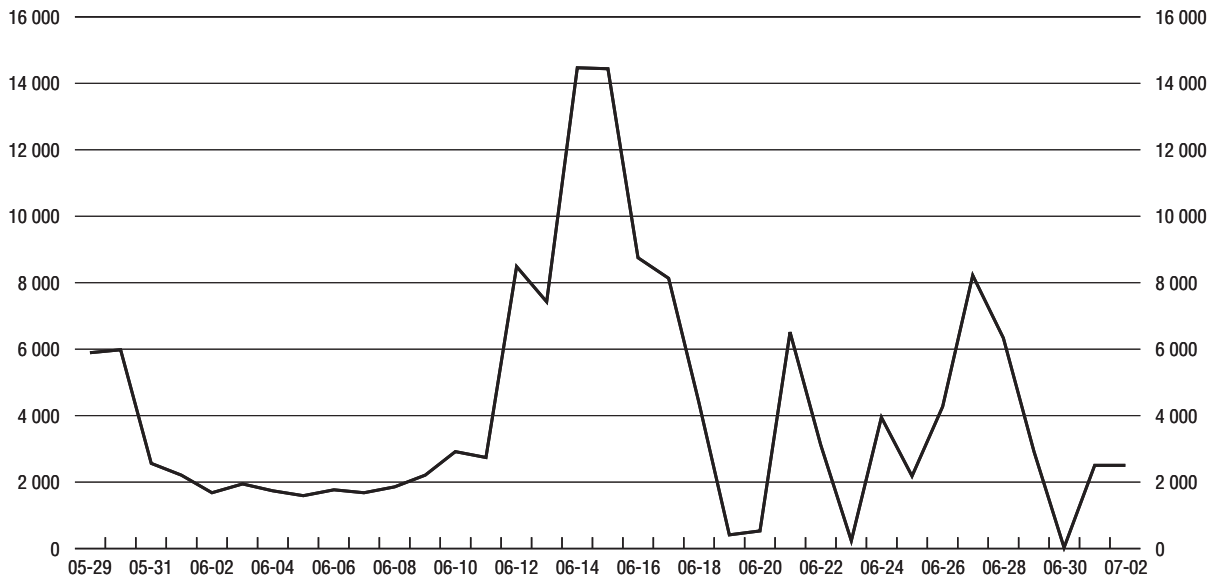
(1 000 personnes)

Liaison	Aérien	Maritime	Total
Japon → Corée	142	3	145
Chine → Corée	54	6	60
Autres → Corée	139	-	139
Total	335	9	344

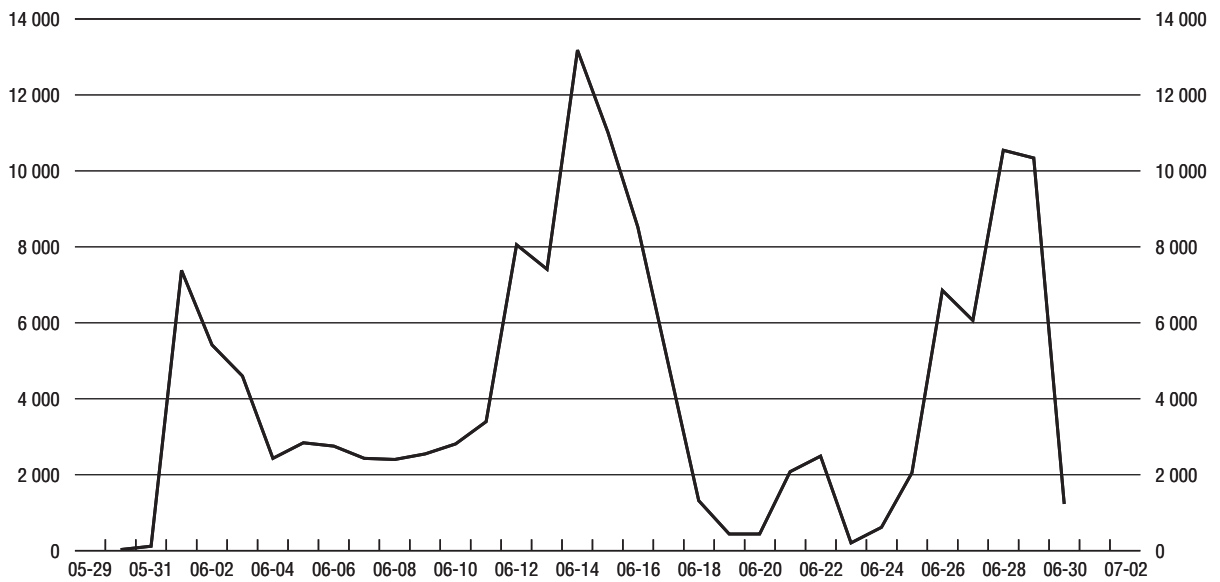
(3) Analyse de l'offre et de la demande sur les principales liaisons aériennes entre la Corée et le Japon

Liaison	Dates	Demande	Écart négatif
Séoul → Tokyo	1-3 juin	5 718-7 118	-515 à -1 915
	11-17 juin	6 377-9 411	-1 173 à -4 208
	26 juin	5 417	-268
	28-29 juin	7 313-7 355	-2 110 à -2 151
Séoul → Kansai	1-3 juin	3 623-4 463	-623 à -1 463
	5-6 juin	3 070-3 100	-70 à -100
	9-16 juin	3 009-4 224	-10 à -1 224
	28-29 juin	3 652-3 770	-652 à -770

O Départs



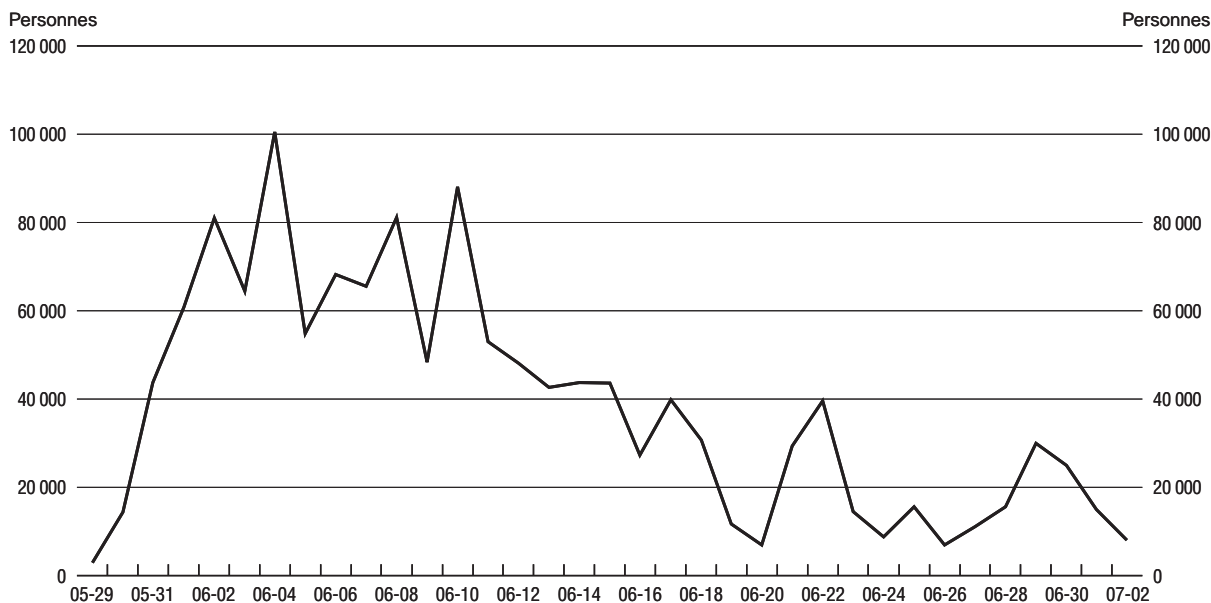
o Arrivées



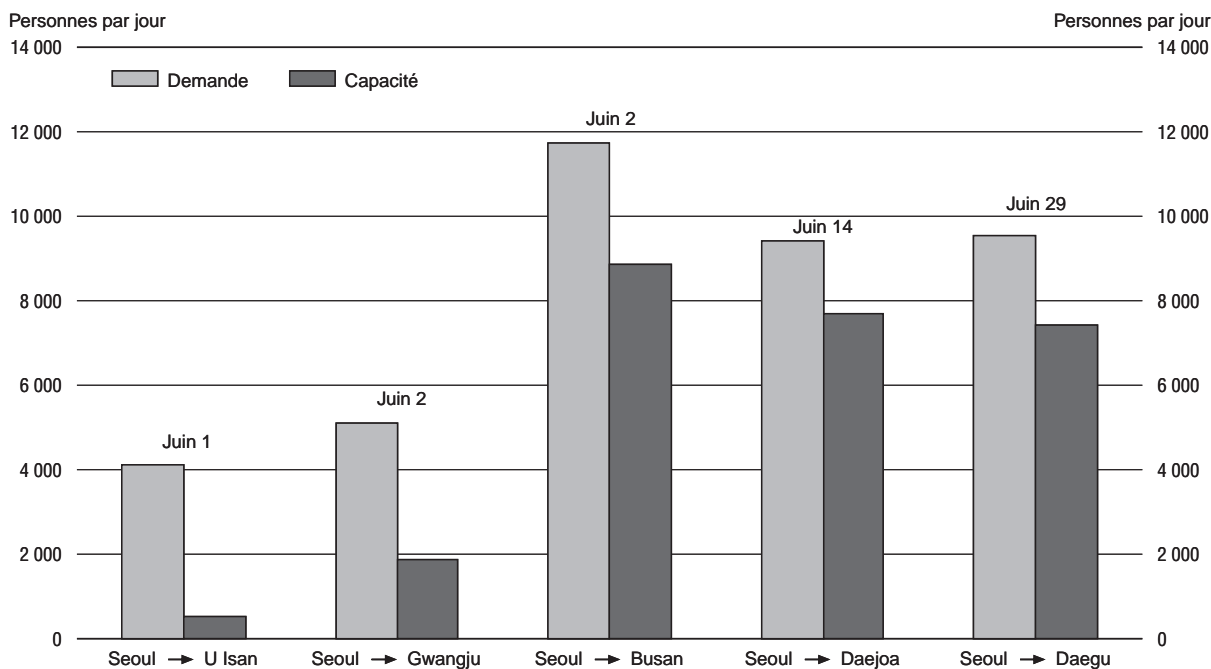
4. Transports intérieurs

(1) Pointes de la demande totale de transports intérieurs

- o environ 20 pour cent (351 000 personnes), la demande étant la plus forte les 2, 4, 8 et 10 juin.

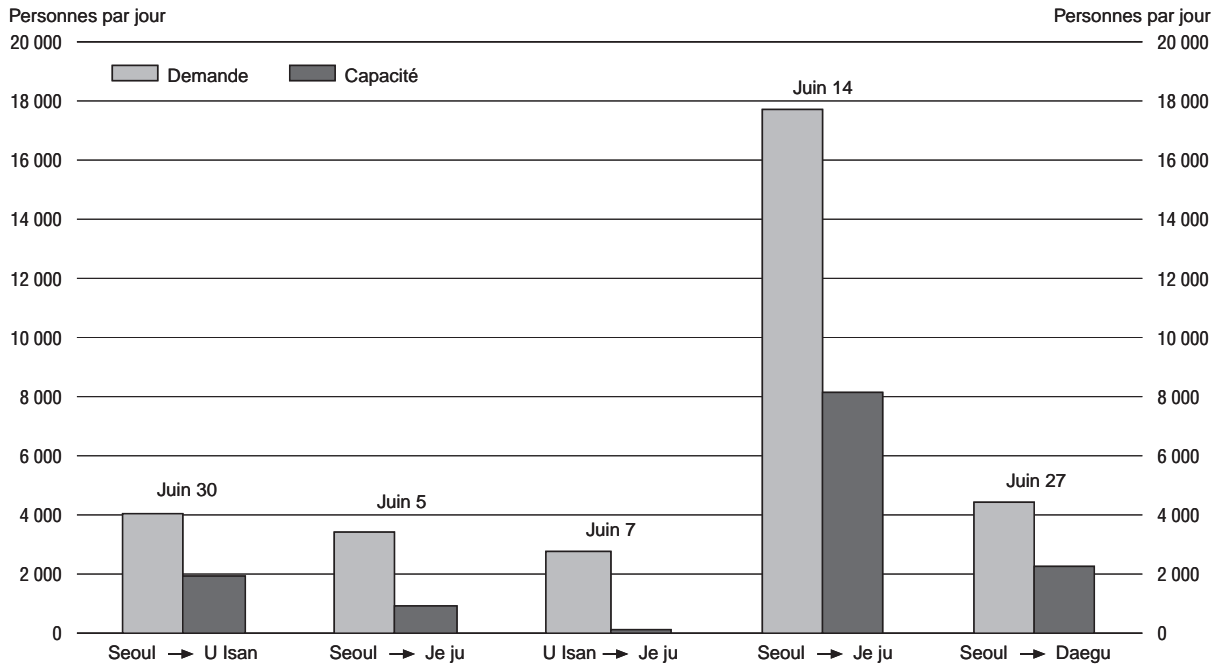


- o Transport ferroviaire : Capacité insuffisante sur 55 liaisons au total



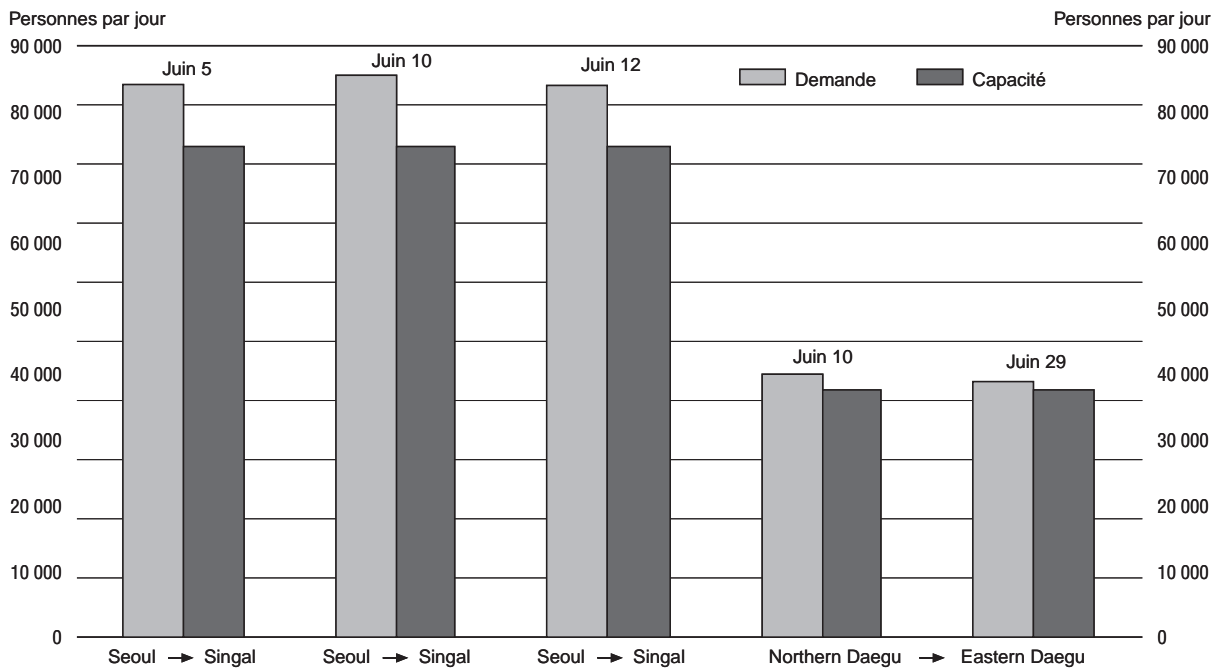
Pointes sur les routes principales : insuffisance de capacité comprise entre 1 000 et 4 000.

o Transport aérien : Capacité insuffisante sur 74 liaisons au total



Pointes sur les routes principales : insuffisance de capacité comprise entre 2 000 et 10 000.

o Voies express : capacité insuffisante sur 13 liaisons au total



Pointes sur les routes principales : congestion comprise entre 1.02 et 1.15 véhicules/capacité.

BIBLIOGRAPHIE

Prévisions préliminaires de la demande de transport pour la Coupe du Monde de la FIFA 2002, *Korea Transport Institute*, Kyunggi-Do, Corée, 2000 (en coréen seulement).

Prévisions de la demande de transport pour la Coupe du Monde de la FIFA 2002, *Korea Transport Institute*, Kyunggi-Do, Corée, 2002 (en coréen seulement).

Plans de transport pour les Jeux olympiques de 1988, Ministère des Transports (qui a précédé l'actuel Ministère de la Construction et des Transports), Séoul, Corée, 1988 (en coréen seulement).

Plan de transport pour l'EXPO de Taejon de 1993, Ministère des Transports, Séoul, Corée, 1993 (en coréen seulement).

Plans spéciaux de transport pour les festivités du Nouvel an lunaire et de la pleine lune (1999, 2000, 2001), Ministère de la Construction et des Transports, Séoul, Corée, (en coréen seulement).

FRANCE

**Philippe MARIE
Ingénieur en Chef
Responsable des Transports
Cannes**

VILLE DE CANNES

SOMMAIRE

1.	LA MOBILITÉ A CANNES	335
1.1.	Démarche PDU.....	335
1.2.	Contexte cannois	335
2.	LE PDU DE CANNES	336
2.1.	Redistribution des trafics	336
2.2.	Sécurisation des modes doux.....	336
3.	ORGANISATION DES MANIFESTATIONS CANNOISES	337
3.1.	Applicabilité de mesures issues du PDU lors du FIF	337
3.2.	Coordination des opérateurs de la sécurité.....	338
	CONCLUSION	340

Cannes, décembre 2001

1. LA MOBILITE A CANNES

La mobilité à Cannes présente des spécificités liées au contexte cannois ; la ville de Cannes est le premier pôle de Congrès et de Manifestations en France hors Paris.

La planification de la mobilité s'impose dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains piloté par le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Cannes, Le Cannet, Mandelieu, La Napoule.

La programmation des mesures issues de ce PDU intègre des préconisations relatives à l'accessibilité des secteurs centraux.

1.1. Démarche PDU

Le PDU vise, par un meilleur partage de l'espace public, une qualité de vie et une qualité de ville.

La circulation motorisée crée des conflits entre piétons, deux-roues et automobilistes, et porte atteinte à la sécurité et à la santé humaine en milieu urbain.

La prise de conscience des enjeux liés à la lutte contre l'insécurité routière oblige à réduire autant que faire se peut les conflits entre vie urbaine et circulation routière.

1.2. Contexte cannois

L'accessibilité des secteurs centraux est primordiale pour la ville de Cannes, cette accessibilité ne pouvant être assurée qu'avec une organisation spécifique.

En effet, ville de 70 000 habitants, Cannes accueille lors de certaines manifestations plus du triple de sa population ; les tonnages de déchets produits par la collectivité correspondent à ceux d'une ville de 200 à 250 000 habitants durant certaines périodes de congrès ou de manifestations.

Les infrastructures routières ne sont pas dimensionnées pour assumer l'afflux de ces personnes ; il faut donc gérer les déplacements de manière à garantir l'accès de la ville au plus grand nombre sans compromettre la sûreté des espaces publics.

2. LE PDU DE CANNES

Les objectifs du PDU de Cannes portent sur :

- Une régulation des flux motorisés.
- Une accessibilité des espaces centraux.
- Un développement des transports collectifs.

Le scénario volontariste décline une programmation de mesures correspondant à une politique volontariste de transports d'agglomération visant à rééquilibrer les différents modes de déplacement :

- Mise en œuvre d'un réseau TCSP avec rabattement des lignes de bus.
- Maîtrise des déplacements automobiles et du stationnement.
- Partage de l'espace urbain en faveur de modes doux : piéton, deux-roues.

Ces mesures visant un rééquilibrage de l'exploitation de la voirie constituent un engagement concret de qualité de vie et de qualité de ville.

2.1. Redistribution des trafics

Il s'agit de réduire les flux motorisés sur les espaces centraux en équipant la ville d'un système de régulation des accès et en organisant les itinéraires poids lourds dans l'agglomération.

L'enjeu porte sur la hiérarchisation du réseau de voirie ; alléger les axes les plus chargés et notamment les accès aux secteurs centraux.

L'importance des déplacements oblige à répartir sur les secteurs centraux les espaces occupés par la voiture, celle-ci occupant jusqu'à 80 pour cent de la voirie.

2.2. Le Plan de Déplacements de Secteur de Cannes-centre

Le PDU décline les orientations générales sur cinq secteurs de l'agglomération dont celui de Cannes-centre.

La demande de circulation et de stationnement ne peut être assurée pour tous les déplacements. Il y a un déficit d'espace pour la voiture. Le PDS de Cannes-centre projette un programme d'aménagements et d'équipements en fonction des orientations suivantes :

- Le partage de l'espace urbain : via l'extension de la zone piétonne sur le littoral, via le système de régulation des flux motorisés avec priorité bus, via le développement de ligne TCSP en hypercentre de Cannes.
- La hiérarchisation du réseau voirie : via la limitation du trafic de transit, via la définition des accès de ville, via des itinéraires de contournement du centre, via le traitement des carrefours importants, via la création de zones 30 au sud de la gare SNCF.

3. ORGANISATION DES MANIFESTATIONS CANNOISES

3.1. Applicabilité immédiate des mesures issues du PDU

Les manifestations organisées à Cannes font du Centre Croisette le Centre Urbain le plus attractif de la région.

La convergence des déplacements vers un hypercentre d'une superficie de moins de 2 km² oblige à organiser l'ensemble des accès et transports de personnes et de marchandises.

Les manifestations cannoises génèrent :

Des besoins de transport de marchandises considérables sur une période de congrès couvrant les deux tiers de l'année pour l'organisation de 110 manifestations ou congrès au Palais des Festivals et 400 séminaires (congrès organisés dans les grands hôtels de la Croisette).

Un afflux de personnes générant des déplacements en continu tout au long de la journée ; ces manifestations ont drainé plus de 400 000 participants en 2000.

Une occupation de l'espace urbain qui oblige à gérer la saturation et à s'attacher à la sécurité.

3.1.1. A titre d'exemple, le dispositif Festival International du Film (FIF) particulièrement intéressant à exposer

Ces mesures constituent une prévention de la saturation des voies et donc de sauvegarde de l'accessibilité de la cité.

- ❖ *Extension de la zone piétonne sur toute la chaussée Sud de la Croisette.*
- ❖ *Réduction de la nuisance automobile sur la Croisette avec accès réglementé à partir de certaines heures, neutralisé à d'autres heures.*
- ❖ *Signalisation renforcée des accès aux parkings du centre-ville.*
- ❖ *Incitation au contournement du centre-ville.*
- ❖ *Création de nouveaux itinéraires d'accès aux centres pour une meilleure répartition des flux ; itinéraires présentés pour être les nouveaux itinéraires d'accès au Centre Croisette.*
- ❖ *Extension de l'amplitude de desserte transport du boulevard de la Croisette par Bus Urbain.*

3.1.2. Réglementation de circulation du FIF

Le Festival International du Film (FIF) est une manifestation dont la notoriété, l'organisation, et l'importance oblige à réglementer les accès au Palais des Festivals et des Congrès :

En effet :

- ❖ **Les abords immédiats** du Palais des Festivals et des Congrès **doivent accueillir quotidiennement des regroupements et des personnes pouvant aller jusqu'à 10 ou 15 000** personnes aux heures de pointes de fin d'après-midi.
- ❖ **Le prolongement de ces abords immédiats connaît une fréquentation piétonne dense.**
- ❖ **L'espace disponible pour l'ensemble de ces regroupements ou déplacements de personnes, est insuffisant pour des modes de déplacements tels que la voiture particulière.**

Dans ce contexte, une réglementation de la circulation est mise en place pour reporter le transit automobile en marge du centre-Croisette ; ce report doit permettre :

- ❖ **Une extension permanente de la trame piétonne sur la chaussée Sud du Boulevard de la Croisette et la Pantiero.**
- ❖ **Une mise en double sens de la chaussée Nord du Boulevard de la Croisette et de la Pantiero.**
- ❖ **Une mise en zone piétonne des abords immédiats du palais des Festivals et des Congrès en fin d'après-midi, soirée.**

Ce dispositif est mis en œuvre dans les conditions suivantes :

- ❖ **Le centre-Croisette doit rester accessible à partir de la Couverture de la Voie Ferrée** par ses transversales, sauf la rue Jean de Riouffe en fin d'après-midi, soirée :
 - premier dispositif de déviation mis en place à 15 heures en après-midi, aux extrémités du Centre-Croisette (pont Alexandre III, rue du Port) ;
 - deuxième dispositif de déviation mis en place à 17 heures, pour la protection des abords du Palais des Festivals ;
 - respect des interdictions de stationner sur le Boulevard de la Croisette et des horaires de livraison jusqu'à 10 heures du matin.
- ❖ **Le réseau de transport urbains et les taxis doivent assurer une continuité de service des déplacements de personnes, avec extension de l'amplitude de service du service bus urbain de la Croisette.**
- ❖ **Le contrôle du dispositif appliqué doit s'effectuer à partir de règles simples** : des points de déviation, horaires de mise en place du dispositif et gestion des véhicules autorisés (officiels, services publics...).

3.2. Coordination des différents acteurs

Les dispositifs spécifiques de manifestations telles que le Festival International du Film destinés à garantir la sécurité et la sûreté obligent à mettre en œuvre une coordination optimale des différents acteurs, le pilotage de ce dispositif est placé sous l'Autorité du Préfet des Alpes Maritimes.

3.2.1. Consistance du dispositif

Ce dispositif présente une forte mobilisation des services de la ville de Cannes et s'articule autour de quatre axes :

❖ ***Établissement d'une permanence au niveau des Commissaires de Police***

Le Commissaire Central prend à son compte les problèmes posés par le déroulement de la manifestation.

❖ ***Existence d'un PC opérationnel :***

Ce PC opérationnel 24h/24h réunit Police Nationale, Police Municipale et CRS avec liaisons radio et téléphoniques pour une communication optimisée.

❖ ***Principe de réunions de travail quotidiennes :***

Des organisateurs, représentants des services impliqués dans le déroulement de la manifestation, des responsables de Police Nationale, Municipale.

❖ ***Principe d'une cellule de commandement :***

En cas d'événements sérieux nécessitant des décisions rapides et appropriées (alerte à la bombe, accidents, attentats...).

3.2.2. Missions de la sécurité et d'ordre public

Mission d'ordre public :

Il s'agit d'assurer un service d'ordre permanent sur la Croisette et au Palais, une protection particulière du site avec des mesures antiterroristes, des mesures de sécurisation pour prévenir les troubles de l'ordre public, dans le centre-ville et en gare de Cannes.

Mission de circulation :

Un plan de circulation spécifique est prévu par arrêté municipal et largement médiatisé auprès de la population résidente et touristique.

Mission de lutte contre la délinquance :

L'afflux de plusieurs dizaines de milliers de personnes génère un développement de la petite et moyenne délinquance. Le dispositif de prévention est renforcé et les possibilités d'intervention en flagrant délit augmentées. L'accueil du public est assuré également la nuit.

EN CONCLUSION

Les congrès et manifestations de notoriété internationales se déroulant à *CANNES* constituent le moteur d'un ensemble d'activités essentielles pour l'économie de la cité.

Les actions de la Ville de Cannes font de l'accessibilité une priorité dans la programmation des mesures de réglementation de la voie publique, notamment à l'occasion de ces manifestations.

La planification de la mobilité dans le cadre de ces manifestations permet de promouvoir dans leurs mises en application concrète, un partage de l'espace urbain, et une sûreté de son usage pour le bien commun des résidents et des hôtes de la cité.

54^e FESTIVAL INTERNATIONAL DU FILM / 54th INTERNATIONAL FILM FESTIVAL

RÈGLEMENTATION DE LA CIRCULATION, EN CENTRE VILLE, DU 9 MAI 2001 À 8H TRAFFIC REGULATIONS, IN THE CITY CENTRE, 9 MAY 2001 (6:00am) to 21 MAY 2001 (8:00am)



- Zone piétonne / Pedestrian zone
- Sens de circulation / Direction of traffic
- Points de déviation mis en place à 15h / Detours set up at 3:00pm
- Points de déviation mis en place à 17h / Detours set up at 5:00pm
- Déviation à partir de 17h / Detour after 5:00pm
- Déviation à partir de 17h / Detour after 5:00pm
- Points de déviation complémentaires / Additional detours
- Déviation complémentaire / Additional detour
- Parkings / Car Parks
- Hôtels / Hotels
- Marchés / Markets



© 2001 Cannes Film Festival. All rights reserved.

POLOGNE

Włodzimierz RYDZKOWSKI
Chairman of Department
University of Gdansk
Department of Transportation Policy
SOPOT

VISITE DU PAPE JEAN-PAUL II EN POLOGNE EN 1999

1. Généralités

L'organisation des transports publics doit être modifiée lors de toute manifestation de masse, et souvent celle de la circulation également. Il est crucial d'adapter les transports et la circulation en fonction des caractéristiques particulières de chaque manifestation de masse et du nombre de participants.

Les pèlerinages du Pape sont des manifestations de masse très spécifiques, dont trois aspects semblent essentiels :

- à chaque événement en présence du Pape, le nombre de participants se situe entre 200 000 et un million de personnes ;
- ces rassemblements peuvent durer jusqu'à 12 heures, ce qui est beaucoup plus long que la durée moyenne des manifestations de masse ;
- chaque Sainte Messe célébrée par le Pape réunit des personnes de tous âges et nombre d'entre elles sont handicapées.

Ce sont des paramètres dont il faut toujours tenir compte dans l'organisation de la circulation des piétons et des transports sur le site où se tient un rassemblement avec le Pape.

La visite du Pape à Sopot a été très particulière en raison d'un certain nombre de facteurs. S'agissant du premier jour du pèlerinage du Pape en Pologne, il fallait organiser une cérémonie officielle d'accueil par les représentants de l'État, dont notamment le Président de la Pologne. Cette cérémonie, qui était aussi une manifestation de grande ampleur imposant des conditions précises de transport et de circulation, eut lieu à l'aéroport de Rebiechowo. En général, des centaines de milliers de spectateurs se massent le long des rues ou des routes parcourues par le Pape, ce qui exige également des mesures spéciales de sécurité et d'organisation. A Tricity, quelque 300 000 personnes se tenaient le long des rues où passait le Pape. Il importe de réunir les conditions requises pour que les divers services de soutien puissent opérer comme il convient lors de son passage et également, si possible, pour que la ville puisse continuer à fonctionner normalement pendant ce temps.

2. Les services de transport liés à la visite du Pape

Le déroulement dans le temps des différentes étapes de la visite était d'une importance décisive. Ces étapes étaient les suivantes :

- 11.30 - 12.30 : arrivée et cérémonie d'accueil à l'aéroport (première étape),
- 12.30 - 13.30 : déplacement jusqu'à la résidence (première partie),
- 15.00 - 16.00 : déplacement jusqu'au lieu de la Sainte Messe (deuxième partie),
- 17.15 - 19.45 : Sainte Messe à l'Hippodrome,
- 20.15 - 21.00 : déplacement jusqu'à la résidence (troisième partie),
- 7.00 - 7.30 : passage à l'Hippodrome (quatrième partie),
- 8.35 : cérémonie d'adieu à l'Hippodrome et départ pour Pelplin.

Chaque cérémonie et chaque passage, qui présentaient des caractéristiques différentes, étaient sécurisés séparément. Le réseau de transport de Tricity, de par sa spécificité, a posé des problèmes supplémentaires : une seule grande artère relie les trois agglomérations qui composent la conurbation et les autres voies présentent une capacité de circulation beaucoup plus réduite. Si l'artère principale (Aleja Grundwaldzka à Gdańsk, Aleja Niepodległości à Sopot, Aleja Zwyciestwa à Gdynia) est fermée à la circulation, les autres voies ne peuvent pas absorber la totalité du trafic. A Sopot, la situation était encore plus difficile, car la fermeture de l'artère principale y bloque toute circulation. Étant donné que l'itinéraire de la visite du Pape parcourait des parties de l'artère principale et la traversait à certains endroits, il était essentiel de prévoir un horaire strict de fermeture et d'ouverture à la circulation coïncidant avec le déroulement de la visite et pouvant s'adapter constamment à l'évolution de la situation. Il a donc fallu interrompre la circulation à Sopot et mettre en place, dans la partie basse de Tricity, un réseau de voies de contournement pour assurer les divers services urbains. Le bon fonctionnement du réseau de trains rapides de Tricity (SKM) a facilité les choses, de même que les distances relativement courtes séparant les gares du SKM du lieu où le Pape célébrait le service religieux et de l'itinéraire de ses déplacements.

Compte tenu de ce qui précède, nous avons tablé sur les hypothèses suivantes :

Concernant la visite, il s'est dégagé trois catégories de problèmes :

- les changements d'organisation de la circulation liés à l'itinéraire de passage du Pape dans Tricity,
- l'organisation de la circulation, afin d'assurer des moyens de transport et d'accès appropriés pour se rendre sur le lieu du service de la Sainte Messe,
- l'organisation de la circulation sur le lieu du service de la Sainte Messe (l'Hippodrome) .

Le choix des hypothèses était dicté par la nécessité de faire en sorte que le Pape puisse traverser Tricity sans encombre, de garantir aux participants et aux spectateurs un accès sûr aux rues empruntées par le Pape, et d'assurer la sécurité des participants et des habitants de Tricity. Il importait également de faciliter l'accès des pèlerins au lieu de célébration de la Sainte Messe et leur retour après le service.

L'itinéraire suivi par le Pape était divisé en quatre parties :

- première partie : aéroport de Rebiechowo - rue Slowackiego - avenue Grunwaldzka - rue Opata Rybińskiego - rue Cystersów ;
- deuxième partie : rue Cystersów - avenue Grunwaldzka - avenue Niepodległości - rue 3Maja - rue Łokietka - rue Polna - Hippodrome ;
- troisième partie : Hippodrome - rue Subisława - rue Pomorska - avenue Grunwaldzka - rue Opata Rybińskiego - rue Cystersów ;
- quatrième partie : rue Cystersów - rue Opata Rybińskiego - avenue Grunwaldzka - rue Pomorska - Hippodrome.

En outre, pour garantir la sécurité, certains itinéraires de secours étaient prévus. Les règles suivantes devaient être obligatoirement respectées sur tout l'itinéraire :

- fermeture des voies à la circulation deux heures avant le passage
- fermeture des carrefours à la circulation une heure avant le passage
- arrêt de la circulation de tramways 30 minutes avant le passage.

Il est à noter à cet égard que les pèlerins entraient dans l'Hippodrome au même moment où le Pape traversait Tricity : pour faciliter et sécuriser l'accès à l'Hippodrome, il fallait organiser le transport pour 750 000 personnes environ, sans croiser le parcours du Pape.

Les hypothèses adoptées étaient les suivantes :

Les pèlerins arrivant d'ailleurs en voiture ou autocar devaient se garer dans des parcs de stationnement mis en place à Gdańsk et à Gdynia, le trafic routier devait être totalement interrompu à Sopot (seules les voitures bénéficiant de permis spéciaux étant autorisées à y circuler) et les parcs de stationnement devaient être situés dans des endroits où les transports publics seraient aisément accessibles.

Le stationnement était organisé comme suit :

- Gdańsk - 17 parcs de stationnement pour les autocars et quelque 1 800 places de stationnement pour les voitures ;
- Gdynia - 4 parcs de stationnement pour les autocars et 1 260 places de stationnement pour les voitures ;
- places de stationnement pour les voitures à Tricity et parcs de stationnement à proximité des supermarchés ;

- quelque 2 000 places de stationnement pour les voitures à Sopot dans la journée précédant la visite du Pape.

Tous les parcs de stationnement se trouvaient en des endroits permettant d'accéder facilement au lieu de célébration de la Sainte Messe. Les trains rapides SKM de Tricity transportaient les voyageurs jusqu'aux gares de Sopot et de Gdańsk Żabianka, tandis que des autobus et des tramways les acheminaient jusqu'au terminus de Żabianka (des arrêts spéciaux étaient prévus). Des cheminements piétonniers étaient spécialement aménagés depuis Przymorze, Sopot et Gdynia. A la base, le principe était d'organiser toute la circulation de manière à éviter que les itinéraires des transports publics, des piétons et de passage du Pape ne se croisent, ce qui a contribué à réduire le risque lié à une aussi grande affluence.

Le fonctionnement des transports publics était réparti en deux phases :

- la première concernait le transport des pèlerins jusqu'au lieu de la visite du Pape ; elle commençait tôt le matin et se terminait à 15 heures ; l'acheminement était coordonné avec les horaires des trains en provenance d'autres villes de Pologne ;
- la seconde consistait à assurer le transport des pèlerins, de façon régulière et en toute sécurité après le service de la Sainte Messe ; elle exigeait une régulation modulée en permanence en fonction de la situation ; un système spécial de communications par radio et téléphone était mis en œuvre à cet effet.

La troisième catégorie de problèmes avait trait à la circulation dans les rues et à celle des piétons à l'Hippodrome même : pour en assurer la fluidité, un réseau de voirie et de sentiers pour piétons avait été organisé.

- L'Hippodrome était divisé en trois zones principales : A, B et C -- d'une superficie totale de 23.45 hectares. Selon les estimations, le lieu pouvait accueillir 820 000 participants. 14 voies d'entrée étaient réparties en fonction de la division de l'espace en zones. Pour chaque zone, des voies d'entrée et de sortie spéciales étaient préparées pour l'évacuation des pèlerins. La capacité de chaque issue était estimée avec précision, en prenant pour hypothèse que 3 000 personnes pouvaient passer par une largeur d'un mètre en une heure.
- La solution exposée ci-dessus pour la circulation sur le lieu du service religieux devait être coordonnée avec les moyens de transport à l'extérieur du site. Il était capital de faire sortir tous les pèlerins après le service.

3. Évaluation des services de transport autour de la visite du Pape

L'analyse des hypothèses retenues lors des préparatifs de la visite ainsi que le déroulement de la visite elle-même ont montré que certains éléments étaient surestimés et que, pour d'autres, les prévisions étaient erronées. On peut toutefois affirmer que les hypothèses générales se sont avérées justes et que les systèmes de transports publics et de circulation des piétons étaient efficaces. L'analyse détaillée des divers éléments pris en compte en préparant la visite révèle que le volume du trafic d'autocars et de voitures était surestimé. On s'est trompé aussi dans la prévision des lieux d'où arrivaient les pèlerins. Par exemple, nombre d'entre eux étaient attendus en provenance du Nord-Ouest de la Pologne, d'où l'installation à Gdynia de plusieurs parcs de stationnement dont, en fait, une faible

partie seulement a été utilisée. En revanche, on a sous-estimé le nombre de pèlerins de Tricity même, qui sont venus à pied et ont provoqué de graves problèmes de circulation dans le complexe de Zabianka.

Une autre défaillance importante dans les prévisions tenait à la dimension sociale de l'événement. Après le service, de nombreux pèlerins voulaient voir le Pape sur le trajet du retour vers son lieu de résidence, et le nombre de personnes cherchant à se rassembler sur le bord de la route empruntée par le Pape a largement dépassé la capacité de la voirie dans la "troisième partie" de l'itinéraire. En conséquence, les circuits empruntés par les piétons traversaient les rues où devait passer le Pape. Un autre aspect qui appelait une meilleure préparation était la maîtrise du flux du public après le service. Jusqu'à présent, on s'attachait surtout à la gestion de l'arrivée des gens à une manifestation de masse. Or, l'expérience de la visite du Pape a permis de constater que l'évacuation du public devait aussi faire l'objet d'un contrôle et d'une gestion très rigoureux, de manière à faire correspondre le flux de sortie avec la capacité des transports publics et des rues empruntées. Le problème semble particulièrement complexe dans la mesure où la foule quittant une manifestation de grande ampleur se presse en un temps beaucoup plus bref : les gens sont fatigués et ont hâte de partir. En l'absence d'un contrôle et d'une supervision appropriés, il peut se former des encombrements dangereux de piétons aux arrêts des transports publics ou dans les gares ferroviaires, qui risquent aussi de bloquer les issues et d'empêcher l'accès des services de secours d'urgence. Les participants handicapés posent également un problème dans les manifestations de masse : il faut prévoir avec soin à leur intention des voies d'évacuation et une bonne accessibilité des transports publics, sinon ils risquent de se mélanger avec la foule qui se retire du lieu de la manifestation.

La fermeture à la circulation de la voirie à Sopot était absolument justifiée. Elle a grandement renforcé la sécurité des piétons. En éliminant tout croisement entre les divers itinéraires, on a contribué à éviter des encombrements dangereux. A l'avenir, il semble souhaitable de prévoir davantage de moyens de contrôle de la circulation et d'assistance médicale à l'extérieur du site principal de la manifestation. Lorsque les participants commencent à quitter les lieux, le service médical ainsi que celui qui contrôle la circulation et les forces de police regroupés dans le périmètre de la manifestation ne sont pas en mesure d'offrir leurs services à ceux qui en ont besoin en dehors de ce périmètre. Il est important de diviser l'ensemble du site en différentes zones et de garantir l'efficacité des communications entre les divers services concernés (par radio et téléphone). La circulation des personnes qui quittent le lieu de la manifestation doit être régulée et bien maîtrisée.

Pour évaluer de façon appropriée l'organisation de la visite du Pape, on devrait la comparer à celle de nombre d'autres manifestations de masse. Les similitudes son nombreuses, mais aussi les différences. Tous les événements de grande ampleur sont organisés de manière analogue. Tous les facteurs internes, ainsi que les facteurs liés au transport et à la sécurité, doivent être pris en compte. Les différences tiennent à l'ampleur de la manifestation et à certaines caractéristiques spécifiques des visites du Pape. Rares sont les rassemblements qui réunissent des participants de tous âges -- depuis des octogénaires jusqu'à des enfants amenés par leurs parents -- en si grand nombre et pendant si longtemps. Une autre différence importante tient à l'objectif de la venue des pèlerins et à leur discipline : c'est un public plus docile et plus facile à contrôler et à maîtriser que d'autres car, d'une manière générale, il accepte et suit les instructions que donne le service de contrôle de la circulation. Néanmoins, les pèlerins peuvent réagir avec une charge affective relativement forte et sont souvent plus fatigués que les participants d'autres manifestations de masse.

Dans les autres manifestations de masse, les participants sont en général moins nombreux, du même groupe d'âge et souvent moins disciplinés. D'autres problèmes que posent des rassemblements de grande ampleur sont liés à l'absorption d'alcool et à l'usage de drogues. Il peut se produire des situations plus dangereuses, dont il est souvent difficile de se rendre maître, même si le public est moins nombreux.

Dans toute manifestation de masse, il importe d'organiser les voies d'évacuation ainsi que de réguler la circulation et les transports publics en permanence, selon les besoins. Si la situation est bien prise en main, le flot de personnes adopte le même comportement, mais, en cas de perte de contrôle et de danger, les participants aux concerts sont beaucoup moins disciplinés que des pèlerins.

4. Conclusions

L'évaluation de l'organisation de la visite du Pape à Tricity permet d'affirmer que les hypothèses générales adoptées dans la phase de préparation étaient bonnes. Il n'y pas eu de problèmes sur les parcours du Pape. Les horaires de fermeture à la circulation des différentes rues et les méthodes employées pour assurer la sécurité se sont avérés judicieux également. L'utilisation des transports publics et le regroupement des voitures des visiteurs dans des parcs de stationnement spéciaux ont contribué à empêcher les encombrements, comme ils ont évité aux visiteurs de s'égarer. Même si la demande d'espace de stationnement était surestimée, il apparaît indispensable d'aménager ce type de parcs de stationnement pour toute manifestation de masse.

En outre, il importe au plus haut point de fermer à la circulation certaines zones, en tenant compte de l'ampleur de l'événement. Cela contribue à améliorer la sécurité des participants et facilite le travail des différents services publics. A l'avenir, il serait souhaitable d'accorder plus d'attention à renforcer la coordination entre les transports publics et l'évacuation du public. Il ne faudrait pas divulguer les horaires et l'itinéraire de passage du Pape après le service de la Sainte Messe.

Le présent document est établi en utilisant la documentation préparée par :

Józef Somiński

Jacek Gzowski

Maciej Berent

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

SOMMAIRE

1. LES CARACTÉRISTIQUES DES MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES	353
2. LES OBJECTIFS ET LA CONCEPTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS.....	354
3. LES PRÉVISIONS	356
4. LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE	357
5. LA COMMUNICATION DE L'INFORMATION	358
6. LA CHAÎNE DE RESPONSABILITÉS.....	359
7. LA SÉCURITÉ.....	360
8. LE BILAN	361
9. CONCLUSIONS.....	362

1. LES CARACTÉRISTIQUES DES MANIFESTATIONS EXCEPTIONNELLES

Les manifestations exceptionnelles ne constituent pas un ensemble homogène. Pour s'en convaincre, il suffit de comparer la Coupe du Monde de Football ou le Tour de France cycliste. Chacune de ses manifestations a ses caractéristiques propres. D'une manière générale, on peut tenter de dresser une typologie de ces événements à partir de critères discriminants. On distinguera ainsi par exemple :

- Le type d'événement, selon qu'il est à capacité d'accueil de spectateurs ouverte ou prédéterminée (stade), selon que les événements ont lieu sur un seul site ou sur plusieurs sites, et selon son ampleur, c'est-à-dire le nombre de spectateurs par jour. Ici, l'on peut encore distinguer la moyenne journalière de phénomènes de pointes.
- La durée de l'événement, selon qu'il s'étale sur un seul jour (concours hippique), deux ou trois semaines (Jeux Olympiques), voire plusieurs mois comme une Exposition Universelle. On peut également distinguer, selon sa périodicité, selon qu'il y a eu des éditions antérieures sur le même site ou sur des sites différents et, enfin, selon que l'événement a lieu en soirée ou, au contraire, de jour.
- La localisation est un autre facteur de discrimination, selon que l'événement a lieu sur un seul site ou des sites différents, en centre-ville ou dans le périurbain, en des lieux bien définis ou le long d'un itinéraire.

Sans constituer une liste exhaustive, dans la mesure où une typologie est très difficile à établir car beaucoup de variables interviennent, les caractéristiques qui viennent d'être citées contribuent à distinguer les événements exceptionnels les uns des autres et permettent surtout de comprendre que derrière le vocable "événements publics exceptionnels" se cache une réalité très variée. Encore faudrait-il considérer qu'une manifestation publique peut être faite de différents événements élémentaires dont l'intégration globale assure la manifestation, à l'image des Jeux Olympiques qui sont constitués de différentes épreuves successives ou simultanées. Chacun de ces événements a des implications en terme de transports, notamment pour ce qui est de la logistique derrière chaque épreuve ou événement élémentaire.

Précisément, dans le cas de Jeux Olympiques par exemple, il n'y a pas lieu de penser uniquement au transport des spectateurs sur le site ou les sites, mais il faut penser à l'ensemble de la logistique qui permet aux événements de se dérouler, comme le transport en temps approprié des différents athlètes, le transport de ceux qui assurent la couverture médiatique des épreuves, les déplacements de la famille olympique comme les arbitres ou bénévoles d'encadrement, le transport de tout ce qui a trait à l'intendance comme la nourriture, le matériel spécifique, etc.

L'ensemble de ces constats met en lumière l'importance du temps de préparation de la manifestation. Dans les petites manifestations, le temps de préparation est souvent court et, pour celles-ci, lorsque l'organisateur a un intérêt commercial, il lui arrive souvent de négliger le processus d'encadrement de la manifestation et, notamment, de délaissé le transport et la sécurité dont il rejette la responsabilité sur les autorités publiques. Dans ce cas de figure, il semble acquis à l'organisateur que ce n'est pas à lui de s'occuper des transports. A leur tour, il arrive souvent aux hommes politiques, lorsqu'ils organisent un événement, de considérer que le transport va de soi et d'oublier le temps de préparation, en particulier celui du transporteur. Ce dernier doit alors aller chercher l'information. Dans les faits, il existe toujours une responsabilité vis-à-vis du public, mais cette dernière n'est pas appréciée de la même manière, selon que l'on a affaire à un événement dont il existe des précédents et un événement impromptu.

Il y a lieu de considérer que chaque manifestation est un cas particulier lorsqu'elle ne se répète pas sur un même site à intervalle de temps régulier. Si elle se répète, les événements antérieurs peuvent servir de jalon pour organiser la manifestation, mais il y a toujours des différences. En effet, même si les manifestations se ressemblent, de grandes différences apparaissent d'une analyse attentive de chaque occurrence, *a fortiori* si elles n'ont pas lieu sur le même site.

Même si cela est complexe, il peut s'avérer utile d'avoir une typologie des événements publics exceptionnels pour en extraire des caractéristiques types des transports et la Table Ronde a émis le vœu que ce travail de typologie soit poursuivi.

2. LES OBJECTIFS ET LA CONCEPTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS

Les objectifs d'événements exceptionnels peuvent être festifs, religieux, sociaux, sportifs, culturels ou commerciaux. Les pouvoirs publics cherchent à en retirer une image de marque qui se décline en matière de transports par des objectifs de sécurité, d'environnement, de fiabilité, de propreté. Ces objectifs propres aux transports sont différents par nature de l'objectif principal de l'événement qui est d'être intéressant, voire fascinant. Le fonctionnement du transport est marqué d'un objectif de précision et de fiabilité qui s'intègre dans l'objectif global de l'événement.

Le transport par lui-même est relié à tous les éléments constitutifs de l'événement. Il est par exemple lié à la sécurité, à l'hébergement, à l'intendance, à l'information, etc. De ce fait, les experts de la Table Ronde ont insisté sur le fait que plutôt que de parler de transports, on devrait évoquer la logistique d'un événement exceptionnel.

Dans les grands événements, cette logistique s'avère coûteuse, puisqu'elle incorpore des coûts infrastructurels avec des coûts d'exploitation. Ces coûts sont sensibles aux erreurs de gestions comme la sous- ou la surestimation des pointes de trafic. Elle est également sensible aux imprévus comme l'annulation et le report d'une épreuve dans le cadre de Jeux Olympiques. En outre, la logistique est dépendante de la qualité de l'information qui est adressée au public, aux acteurs et au personnel.

Dans le cadre des Jeux Olympiques, cette logistique doit assimiler l'existence de différentes priorités que sont le transport des athlètes, des VIP, des sponsors, du public, etc. L'ensemble de cette logistique n'apparaît pas dans le décor, mais elle conditionne la réussite de la manifestation. Elle doit donc recevoir beaucoup d'attention. Dans cette perspective, le transport apparaît être l'élément liant d'un puzzle, élément qui est à la fois complexe et stratégique.

Cette complexité est rejetée pour partie en dehors de la manifestation, là où les déplacements liés à l'événement s'ajoutent aux déplacements habituels de l'agglomération pour en rendre la gestion éminemment plus complexe. Ceci nécessite des mesures fortes de gestion des transports et, en particulier, de la circulation automobile. De plus, il ne faut pas simplement gérer des flux globalement, mais une inscription de ceux-ci dans le temps et dans l'espace, avec des phénomènes de pointes.

Ceci amène bien souvent les pouvoirs publics à souhaiter les transports les plus efficaces, les plus sûrs et les plus propres, soit à vouloir organiser des transports de masse prévenants pour l'environnement, c'est-à-dire à planifier la desserte de l'événement à partir des transports publics et à limiter les transports en voiture particulière qui peuvent se voir être interdits certains jours.

Il est clair qu'un événement exceptionnel doit être accepté par la population locale et ceci implique de modérer la charge qui s'exerce sur les voies publiques et de bien cibler les restrictions. Le côté festif et convivial d'un événement, son atmosphère amicale, l'ouverture culturelle et la complicité collective d'une manifestation ne doivent pas être perdus par des transports qui, par exemple, ne présentent pas un haut degré de sécurité. Développer un transport de masse qui diminue l'impact sur les résidents locaux peut être un moyen de parvenir à cette fin dans le cas par exemple d'une Exposition Universelle ou des Jeux Olympiques qui furent fréquemment cités au cours de la Table Ronde. De tels investissements, favorables à l'environnement pendant et après l'événement, en rehaussent l'image auprès du public. Ils constituent des legs formidables de l'événement en question. Dans ce sens, on peut parler "d'effets durables de l'éphémère" et de laboratoire de nouvelles formes de mobilité qui auront des conséquences inscrites dans la durée.

Quelle que soit la taille de l'événement et *a fortiori* pour les événements majeurs, il a semblé aux experts de la Table Ronde qu'il était tout à fait possible et souhaitable de se fixer un objectif en matière de transports qui est de ne pas dépasser un certain seuil de déplacements effectués en voiture particulière. Pour cela, outre les investissements lourds dans les transports publics comme l'extension de lignes de métro, dans le cas d'événements de grande ampleur, on peut imaginer d'avoir recours aux bus par une tarification attrayante et d'utiliser des campagnes d'information sur les services offerts, campagnes qui doivent inclure les trains, les avions, les autocars et les services locaux. On ne peut s'en remettre simplement aux mécanismes du marché pour orienter les choix individuels : il faut proposer une offre globale qui écarte les individus de la voiture particulière et qui se fixe des objectifs ambitieux en matière de partage modal favorable aux modes prévenants pour l'environnement. Dans cette perspective, on peut dire que les grandes villes ont tout pour elles, encore faut-il intégrer les différents éléments. Dans ce sens, les prévisions de volume de visiteurs et de trafic sont un élément fédérateur de cette intégration.

3. LES PRÉVISIONS

Les experts de la Table Ronde ont souligné le rôle irremplaçable des expériences et des enseignements des manifestations passées dans l'exercice de prévision des flux de spectateurs et de leurs choix de transports. Les éditions passées d'un événement ou les événements comparables permettent de se faire une idée sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas. Par exemple, on peut savoir qu'il est possible d'opter pour un partage modal favorable aux modes prévenants pour l'environnement en ce qui concerne le transport du flux de spectateurs dans les grands événements. Il y a lieu malgré tout d'être prudent, car les événements comparables ne sont pas nécessairement une réplique de ce qui va se passer.

Il faut également se rendre compte que la réalité humaine est diversifiée par rapport aux modèles traditionnels de prévisions en matière de transports. Ces derniers sont souvent calibrés sur les relations domicile-travail et ils ne correspondent pas aux facteurs qui déterminent les choix en matière de comportements liés aux loisirs. Un modèle est souvent difficilement transposable. Des enquêtes comportementales s'avèreraient très utiles dans ce contexte, même si elles sont complexes. Plus l'événement sera de longue durée, plus les incertitudes seront grandes et plus de telles enquêtes peuvent être indispensables.

La Table Ronde a insisté pour dire que les chiffres peuvent avoir leur propre dynamique : il faut créer la sensation d'un grand événement et les pronostics peuvent être conditionnés par des intérêts particuliers. Souvent, dans l'organisation d'un événement, les organisateurs sont à la recherche de sources de financement tant public que privé. Dans ce contexte, créer la sensation que l'événement sera unique et de très grande ampleur est une arme dans la conquête de sources de financement. Il est clair que des erreurs de prévision amènent des erreurs d'investissements. Dans cette perspective, la Table Ronde a souligné l'importance du bon sens face aux outils sophistiqués. Il est indispensable d'éviter les dérapages et de retenir des ratios raisonnables. La nécessité d'avoir recours à des spécialistes indépendants de tout groupe de pression pour procéder aux prévisions s'avère également être une condition de base.

En complément, il y a lieu d'utiliser toutes les sources d'information disponibles. Notamment si l'on peut croiser les achats de billets de transport en avance, que ce soit par avion, train ou autocar, avec les demandes d'hébergement, en partageant les chiffres disponibles, on peut se faire une idée de la taille de l'événement. Cette méthode est infiniment plus valable que celle, évidemment dangereuse, qui consiste à induire de la capacité maximale des installations, le nombre de visiteurs.

Malgré tout, si les prévisions sont essentielles, l'on doit savoir s'adapter, car souvent l'information change et devient de plus en plus précise au fur et à mesure que l'événement approche.

4. LES MOYENS A METTRE EN OEUVRE

En respectant les précautions qui viennent d'être énoncées concernant les prévisions, on peut se servir des données pour construire le système de transport de l'événement considéré. Pour un événement de courte durée, l'offre de transport peut être relativement fixe et rigide. En revanche, pour une manifestation qui s'inscrit dans la durée, on ne peut parier sur des transports calculés au plus juste. Différentes mesures sont à envisager, dont notamment la tarification des transports.

Les experts de la Table Ronde ont insisté sur la nécessité d'avoir une tarification des transports cohérente par rapport aux objectifs : l'idéal est d'intégrer dans un seul ticket la manifestation elle-même, le transport d'approche et le transport sur place. Dans ces conditions, les visiteurs n'ont pas à acheter trois tickets différents, ce qui peut constituer un obstacle au recours aux transports publics. De même, la tarification doit intégrer le fait que pour les familles, il ne doit pas être plus économique d'utiliser la voiture particulière et pour cela, le stationnement de cette dernière doit être plus coûteux qu'un déplacement alternatif en groupe par autocar. Il y a en effet lieu d'être particulièrement vigilant sur les tarifs respectifs d'un déplacement en voiture particulière et en transport public. Cela peut être la clef du succès en matière d'événement qui inclut une logique favorable à l'environnement.

Bien souvent les erreurs d'appréciation quant au choix du mode de transport pour se rendre à la manifestation résultent des coûts de transport des différentes alternatives. Dans ce sens, on ne peut pas dire que les visiteurs aient un comportement irrationnel. Lorsque les parkings sont à haute capacité, bien situés et d'un tarif qui les rend moins coûteux pour une famille que le transport public, il ne faut pas s'étonner que même des moyens très performants de transports publics soient relativement délaissés. Dans ce sens, on ne peut s'en remettre aux mécanismes du marché : il faut une intervention dans les transports par une planification intégrée.

En même temps, le défi consiste à faire preuve de souplesse pour que chacun puisse s'adapter à l'image des plans de mobilité en voiture particulière qui doivent suivre en permanence les conditions de circulation, lorsque l'accès en voiture particulière n'est pas réduit à la portion congrue.

Le fait d'avoir un système de tickets intégrés diminue les contrôles à l'entrée et est donc source d'une plus grande fluidité de fonctionnement de l'événement. Dans les faits, la plupart du temps, il faut un soutien politique pour parvenir à un système intégré. Il faut en effet souvent un appui politique à haut niveau pour obtenir localement un consensus entre des intervenants aux préoccupations diverses. Une base sociale d'appui à l'événement peut précisément motiver les instances politiques à définir des orientations générales tangibles.

Lorsque l'on a affaire à une manifestation ouverte, il peut être indiqué que les transporteurs principaux prennent l'initiative d'offrir un forfait qui permette les déplacements à l'image de la "*Love Parade*", où la DB propose un billet spécial pour se rendre en train à Berlin. Il y a donc lieu d'informer et d'associer les transporteurs à un événement exceptionnel en sollicitant leurs initiatives. Lorsque les coûts sont socialisés et les gains privatisés, il est très difficile voire impossible de mettre en place un marketing intégré de l'événement. Aussi, l'organisateur doit être conscient des possibilités et entrer en négociation avec les transporteurs concernés pour obtenir une coordination solide entre ces intervenants.

Au fur et à mesure que l'événement approche, il est indispensable de tester le fonctionnement de l'infrastructure et le plan de gestion des flux. Comme il est difficile de mener des tests grandeur réelle, -- bien que cela soit prévu par exemple pour les installations des Jeux Olympiques où l'on essaie les installations un an avant dans les mêmes conditions climatiques --, on doit pouvoir tester des sous-systèmes autonomes élémentaires. Les tests sont essentiels pour des manifestations durables où l'on a investi dans de nouveaux moyens de transport. Des tests sont également indispensables pour évaluer les mesures d'ingénierie du trafic routier retenues. Les tests sont ainsi des occasions uniques de valider les procédures et installations et d'apprécier les décalages. Malgré cela, il faut prévoir des réactions face à l'imprévu lors du déroulement de la manifestation, ce qui suppose un système de monitoring particulièrement performant. Il y a en effet lieu de mettre en adéquation des moyens programmés et un suivi en temps réel de la manifestation.

Face à des événements qui drainent un surcroît de fréquentation très important des moyens de transports traditionnels, il peut être judicieux de créer des activités parallèles, de façon à étaler les pointes et ne pas concentrer tous les déplacements au début ou à la fin des principaux événements. Il s'agit également, pour les événements qui n'appellent pas d'investissements lourds spécifiques, d'infléchir et d'orienter la demande plutôt que de vouloir calibrer l'offre en fonction d'événements qui restent exceptionnels. Il y a là un défi qui est lancé aux organisateurs et qu'ils doivent relever en s'appuyant sur une information de qualité destinée à porter à l'attention du public les différentes activités qui sont possibles.

5. LA COMMUNICATION ET L'INFORMATION

Il est important que les gens sachent à l'avance les différentes possibilités de transport et d'accès à l'événement qui sont proposées. Pour cela, il y a lieu de constituer des réseaux d'informations qui associent, par exemple, les agences de voyage, les *touring-clubs*, les transporteurs privés, des associations proches de l'élément fédérateur de l'événement, la presse, les médias, etc. Il peut être indiqué de mettre en place des groupes de travail interdisciplinaires sur l'information qui touchent tous les canaux de communication possibles et de veiller ainsi à diffuser au public une information complète sur les possibilités qui s'offrent à lui, notamment d'utilisation des modes prévenants pour l'environnement. Des conférences de presse à destination de différents milieux sociaux ou auprès de médias qui touchent une grande variété de domaines, doivent être envisagées dans cette perspective. Il est important de sensibiliser d'emblée aux transports et de souligner les alternatives.

Plus spécifiquement, la communication peut être entendue dans un double sens : d'une part la communication extérieure, à destination des usagers, et l'information interne qui permet que tous les systèmes mis en place agissent en cohérence et réagissent de manière appropriée à l'imprévu. Les experts de la Table Ronde ont affirmé que l'on pouvait tout gâcher par une communication mal faite. En terme de communication interne, on ne doit pas céder à la panique et il faut garder le contact avec les différents éléments constitutifs de l'organisation. Ceci suppose un flux d'informations en temps réel tant ascendant que descendant, pour à la fois informer le centre de commande et mettre en œuvre les dispositions étudiées pour remédier à l'imprévu. L'information extérieure doit, quant à elle, être exhaustive et précise et se faire par tous les canaux existants.

Il reste que pendant le déroulement de l'événement, il faut un centre de commande, de contrôle et de communication parfaitement intégré et opérationnel. Un tel centre ne peut que s'appuyer sur les techniques de communication les plus évoluées. Dans ce sens, on peut dire qu'Internet facilite et améliore beaucoup la communication et que, d'une manière générale, les technologies de communication sont une clef du succès de l'événement.

Enfin, il faut comprendre que les retombées de l'information ne sont pas simples, qu'elles sont parfois durables, lorsque par exemple le fait d'offrir de meilleurs transports publics et de "communiquer" autour de cette offre améliorée, fait que cette dernière est considérée par la suite par la population comme un acquis irréversible.

6. LA CHAÎNE DE RESPONSABILITÉS

Dans tous les cas de figure, il faut un cahier des charges qui répartisse les rôles et définisse précisément les responsabilités de chaque intervenant sachant que les responsabilités partielles sont imbriquées. En effet, il est une règle générale qui veut que, si les responsabilités partielles sont fractionnées ou successives, il y a de grandes chances d'aboutir au chaos.

Il est aussi indispensable d'établir une liaison entre la planification et la mise en œuvre. La planification est un concept centralisé, tandis que l'exécution repose sur une décentralisation. En fait, ce qu'il faut, c'est développer le concept de responsabilité au travers de tout le système. Si une instance est partiellement responsable au travers de l'ensemble du processus, cela est plus positif que des responsabilités successives cloisonnées. Par ailleurs, si celui qui planifie les transports a des responsabilités dans leur mise en place et dans leur déroulement, on est ainsi plus assuré que le planificateur pensera aux conditions d'exécution.

L'organisation de l'événement doit être conçue comme un tout. Chaque élément doit être mis en perspective et ses interrelations avec les autres aspects clairement posées. Ceci suppose la création de groupes de planification dont les maîtres mots soient le professionnalisme, la flexibilité et l'interdisciplinarité. Même s'il n'existe pas de conception unique transposable dans tous les cas de figure, on peut retenir quelques lignes directrices, comme le fait d'avoir un management des transports fort intégré à l'organisation d'ensemble et ce, de la phase de planification à celle de l'exécution. Les opérateurs des transports doivent être associés dès le début à la manifestation, leur rôle initial est de conseiller avant qu'ils ne participent à l'exécution.

Il faut prévoir dès le départ un plan stratégique des transports préparé par le comité d'organisation. Le planificateur devra se coordonner en permanence avec le comité d'organisation. De ce fait, il n'est pas assuré que le planificateur soit l'exécutant en dernier ressort. Chaque pays peut trouver son mode d'organisation qui tienne compte des particularismes locaux. En tout état de cause, un lien doit unir malgré tout les deux instances que sont la planification et l'exécution, ne serait-ce que sous la forme d'une coordination.

Des règles claires doivent être énoncées et il faut des responsables clairement désignés. Pour les événements de grande ampleur, le passage de la planification à l'exécution peut être assuré lors des tests qui permettent de reproduire en grandeur réelle et en situation identique les conditions de fonctionnement. L'exécution doit être décentralisée pour gagner en souplesse et réactivité, même s'il existe un responsable des transports, c'est-à-dire une instance de décision clairement identifiée.

Sur un plan plus global, on doit pouvoir dire quelle entité a la responsabilité finale et cette entité doit être une émanation de celui qui a le plus de pouvoir politique dans le cas d'événements qui associent les pouvoirs publics. Sinon, l'événement risque d'être en proie à la pression des lobbies et groupes d'intérêts organisés.

L'organisateur est le responsable dans le cas d'une manifestation à but principalement commercial. Mais, même dans ce cas, les pouvoirs publics peuvent intervenir en édictant un cahier des charges contraignant en ce qui concerne les objectifs, imposant par exemple la nécessité d'un événement propre et respectueux de l'environnement, et la définition des responsabilités respectives. Pour faciliter ce travail, les pouvoirs publics des villes fortement sollicitées pour l'organisation d'événements exceptionnels peuvent rédiger des instructions à destination des candidats organisateurs qui spécifient les attentes, voire les exigences des pouvoirs publics.

Les responsabilités collectives doivent rester l'apanage des "Politiques", c'est-à-dire des élus. Il ne doit pas y avoir de transfert sur le privé de responsabilités du collectif. Les élus sont en effet responsables de la vie collective. Les organisateurs sont néanmoins responsables pour partie ; ils ne doivent pas se contenter d'encaisser les bénéfices. Ceci implique de mettre les choses clairement noir sur blanc. Lorsqu'un événement exceptionnel présente des avantages pour la collectivité, il est normal que cette dernière participe au financement. La règle qui veut qu'un organisateur supporte tous les coûts qu'il génère doit donc être interprétée au cas par cas. Ceci suppose une analyse préalable pour déterminer les coûts et le payeur de ces derniers.

Dans tous les cas de figure, il importe de pouvoir dire qui est responsable de l'événement en dernière instance. Ceci est doublement important, car l'on doit pouvoir savoir qui paiera les coûts en dernier recours si les comptes ne sont pas équilibrés.

7. LA SÉCURITÉ

Depuis les Jeux Olympiques de Munich, la sécurité est un élément fondamental de toute manifestation. En fait, le transport, la sécurité et la protection de l'environnement forment un ensemble qui permet de juger de la réussite d'une manifestation. La sécurité intervient en amont des plans stratégiques de déplacements. Aucun compromis ne peut être toléré sur le plan de la sécurité et de la hiérarchie des objectifs ressort des objectifs plus précis pour différentes catégories de personnels. Il y a lieu d'intégrer la sécurité dans une conception générale élargie, qui inclut le transport et qui soit partagée par tous les acteurs.

La sécurité est en effet une préoccupation omniprésente des événements exceptionnels. Les attentats du 11 septembre auront pour conséquence que l'on privilégiera les concentrations dans des sites protégés, hors agglomérations et que l'on créera des zones tampons pour gérer les flux et assurer la sécurité. Mobilité et sécurité sont en symbiose là où les spécialistes de la sécurité sont informés de

toute décision ayant des répercussions sur les transports. En fait, la sécurité justifie une démarche à elle toute seule. Il faut laisser le travail à des experts. Chaque mode de transport justifie des groupes de travail spécifiques avec des experts en sécurité. Pendant l'événement lui-même, il faut éviter des forces de police trop visibles, car cela peut entraîner un réflexe de "panique".

Enfin, la question de la sécurité oblige à concevoir cette dernière comme un tout et d'associer ses responsables à toutes les étapes de la planification à la réalisation. Ces responsables accomplissent leur mission qui est de protéger la population en abordant tous les domaines concernés.

8. LE BILAN

Lorsque les événements exceptionnels s'accompagnent, pour leur organisation *in situ* et leur déroulement, d'investissements massifs, notamment dans le transport, on peut parler de legs de ces événements à la vie de la cité.

Dans certains exemples, de véritables opérations d'urbanisme sont montées à l'occasion de l'événement. Elles visent à rénover et donner une âme à des quartiers délaissés qui connaissent une véritable revitalisation. L'aménagement de la zone considérée se fait avec des équipements collectifs haut de gamme et prend complètement en compte la dimension environnementale. Dans ces conditions, l'évaluation de l'infrastructure doit considérer l'urbanisme de la zone et ses développements futurs et ne pas reposer sur une vision étroite de la desserte de la zone. Le bilan doit être large et tenir compte des effets dans la durée. Ainsi, des investissements lourds dans le transport ne se justifient pas que pour l'événement, mais doivent tenir compte des potentialités de développement de la zone.

Il faut malgré tout veiller à un certain équilibre, car le risque d'excès d'investissements est toujours présent. Mais il est clair que la rentabilité d'investissements lourds doit précisément s'évaluer dans la durée. Il faut aussi éviter que la spéculation immobilière s'empare de la zone, sans que les promoteurs publics ne récupèrent une partie de la plus-value immobilière. Il est donc indispensable de bien évaluer la valeur du bâti de la zone.

Que ce soit pour les Jeux Olympiques ou pour une Exposition Universelle, ces manifestations constituent de grandes chances de modernisation et d'anticipation. Dans certains cas, elles sont même l'occasion d'entreprendre des renouvellements du foncier qui, sans cela, n'auraient pas eu lieu. La rentabilité de telles opérations doit donc s'évaluer selon une analyse multicritères. Cette évaluation est sans doute difficile, -- puisque les effets induits se mesurent aussi en visites de touristes et en image de marque pour la cité, cette dernière étant une constante de toute manifestation à caractère exceptionnel --, mais elle est indispensable. Elle peut en effet servir de point de référence pour ceux qui veulent monter de tels événements.

Précisément, il est un autre legs de l'événement qui revêt un caractère essentiel : il s'agit de conserver une trace, c'est-à-dire une analyse, de ce qui s'est produit. Le mode d'organisation, le déroulement de l'événement, les imprévus, la façon dont on y a fait face, les moyens mis en œuvre doivent être archivés et pouvoir servir à ceux qui veulent monter des événements similaires. Il y a là la nécessité de créer une véritable banque de données, qui peut être la clef du succès des événements

futurs, banque de données qui soit faite de comptes-rendus d'expériences. Cela serait très utile dans le transport, car les coûts de ce dernier représentent souvent le second poste de frais dans le cadre d'événements de grande ampleur.

Les experts de la Table Ronde ont souhaité qu'un réseau soit constitué entre tous ceux qui disposent d'une expérience en matière de montage d'événements exceptionnels. Un tel réseau servirait de référence à tous ceux qui sont candidats à l'organisation de telles manifestations. En outre, il arrive souvent qu'un laps de temps important s'écoule entre la décision d'organiser et le moment où l'événement a lieu, de sorte que ce ne sont plus alors les mêmes responsables politiques qui sont en fonction. Avoir une banque de données et constituer un réseau sur les événements de grande dimension permettrait à chaque responsable politique d'évaluer l'ampleur de la tâche à accomplir dès la prise de décision.

Les experts ont estimé que la CEMT serait particulièrement bien placée pour animer un tel réseau et gérer cette banque de données.

9. CONCLUSIONS

Avec l'augmentation des temps de loisirs, les événements exceptionnels ne sont plus vraiment exceptionnels. Le nombre de telles manifestations augmente et nombreuses sont les villes qui organisent de tels rassemblements.

Se pencher sur les transports à l'occasion de tels événements est un sujet innovant. Il est clair cependant que les manifestations exceptionnelles génèrent des flux importants et nécessitent des moyens spécifiques en termes de transport et de logistique. La sécurité est une autre dimension prégnante qui s'imbrique avec le transport et avec d'autres aspects essentiels de l'événement.

La Table Ronde a pris note de diverses expériences en Europe et dans le monde pour en retenir qu'en matière de transport, on peut se fixer des objectifs ambitieux, notamment du point de vue du partage modal qui peut être infléchi dans un sens favorable aux modes "verts". On doit pour cela pleinement intégrer le transport dans la manifestation, que ce soit en terme d'investissements lourds, d'information, de billettique, de gestion des flux en voiture particulière par des politiques d'ingénierie de la circulation et de parking adaptés aux objectifs, etc.

Il y a lieu de mettre en place une chaîne de responsabilités interdépendantes, telle que tout au long du processus qui va de la planification centralisée à l'exécution décentralisée, le transport soit partie intégrante d'un cahier des charges qui répartisse clairement les rôles.

Chaque expérience est pratiquement un cas unique et l'on peut dire que l'une des principales conclusions de la Table Ronde est qu'il faudrait que chaque manifestation et ses conditions d'organisation et de déroulement soient référencées pour constituer une "mémoire" accessible à partir d'un réseau à tout candidat à l'organisation d'un tel événement. Il serait ainsi judicieux d'établir un bilan de chaque manifestation qui en couvre tous les aspects de l'organisation au déroulement, et qui soit transmissible à tout tiers intéressé par le montage d'un événement spécifique.

Le bilan économique et social d'un événement doit quant à lui s'inscrire dans le long terme et il serait utile d'inclure un tel bilan dans l'information qui fait partie de la mémoire d'une telle manifestation. Ceci est d'autant plus vrai que des chiffres de fréquentation excessifs circulent souvent et ont une vie autonome avant l'occurrence de l'événement. Une utilisation prudente des modèles et un solide "bon sens" devraient en fait animer les organisateurs. Ceci ne fait que renforcer le besoin de disposer de comparaisons par l'intermédiaire d'un suivi de tout événement public exceptionnel.

LISTE DES PARTICIPANTS

M. le Professeur Maurice BERNADET **Président**
Laboratoire d'Économie des Transports (LET)
Institut des Sciences de l'Homme
14 avenue Berthelot
F-69363 LYON Cedex 07
FRANCE

Prof. Dr. G. Wolfgang HEINZE **Rapporteur**
Technische Universität Berlin
Institut für Land- und Seeverkehr
Salzufer 17-19, SG 12
D-10587 BERLIN
ALLEMAGNE

Prof. Dr. R. SCHNÜLL **Rapporteur**
Schnüll Haller und Partner
Plaza de Rosalia 1
D-30449 HANNOVER
ALLEMAGNE

Mr. Helmut KOCH **Co-Rapporteur**
Trafico consultancy
Kirchengasse 3
A-4810 GMUNDEN
AUTRICHE

Mr. Robert THALER **Co-Rapporteur**
Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Watermanagement
Head of Division Transport, Mobility, Human Settlements and Noise
Department I/5
Stubenbastei, 5
A-1010 WIEN
AUTRICHE

Monsieur Luc de VOGELAERE
Conseiller - Project Manager Mobilité CEMT 2003
Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière
14 rue Jacques de Lalaing
B-1040 BRUXELLES
BELGIQUE

Rapporteur

Madame Françoise POTIER
Directeur de Recherche
INRETS
INRETS-DEST
2 av. du Général Malleret Joinville
F-94114 ARCUEIL CEDEX
FRANCE

Rapporteur

M. le Professeur Fernando NUNES DA SILVA
Instituto Superior Tecnico
Avenida Rovisco Pais
P-1049-001 LISBOA
PORTUGAL

Rapporteur

M. le Professeur Philippe BOVY
Professeur EPFL
14 route de Vevey
CH-1071 CHEXBRES
SUISSE

Rapporteur

Monsieur Paolo BALISTRERI
Transport Director
Torino 2006 Organising Committee
Via Nizza 262 Int. 58
I-10126 TORINO
ITALIE

Prof. Francesco FILIPPI
Università di Roma "La Sapienza"
Dipartimento Idraulica Trasporti Strade
Via Eudossiana 18
I-00184 ROMA
ITALIE

Mr. Kwang-Jae KIM
Director
Transportation and Logistics Policy Division
Transportation Policy Office
Ministry of Construction and Transportation
1, Joongang-dong, Gwacheon-si, Gyeonggi-do, Korea 427-712

Mr. Su-Sang KIM
Deputy Director
Transportation and Logistics Policy Division
Transportation Policy Office
Ministry of Construction and Transportation
1, Joongang-dong, Gwacheon-si, Gyeonggi-do, Korea 427-712

Mrs. Olga KRISTOFIKOVA
Ministry of Transport and Communications
P.O. Box 9
CZ- 110 15 PRAHA 1
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Mr. Wonsik LEE
First Secretary
Permanent Korean Representative
to the OECD
2-4 rue Louis David
F-75016 Paris
FRANCE

Monsieur Christian LIAUDAT
Ingénieur EPFL
Génie civil - Unité TEA
CH-1015 LAUSANNE
SUISSE

Monsieur Philippe MARIE
Ingénieur
Responsable des Transports
Mairie de Cannes
BP 140
31 boulevard de la Ferrage
F-06406 CANNES
FRANCE

Mr. Stratos PAPANIMITRIOU
Managing Director
Athens Urban Transport Organisation (OASA)
15 Metsovou str.
GR-106 82 ATHENS
GRECE

Monsieur Pierre PREUILH
Responsable du Pole Développement Touristique
Assemblée des Chambres Françaises
de Commerce et d'Industrie (ACFCI)
45 avenue d'Iéna
BP 448
75769 PARIS CEDEX 16
FRANCE

Mr. Panos K. PROTOPSALTIS
Director of Transport Department
ATHOC 2004
Filikis Eterias et Iolkou
GR-142 34 NEA IONIA
GRECE

Mr. Harmut REUPKE
Abteilungsleiter Zentrale Leistelle
Der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Postdamer Strasse 188
D-10783 BERLIN
ALLEMAGNE

Prof. Włodzimierz RYDZKOWSKI
Chairman of Department
University of Gdansk
Department of Transportation Policy
Armii Krajowej 119/121
PL-81-824 SOPOT
POLOGNE

Ms. Heather SHERER
Manchester 2002 Ltd
Commonwealth House
22 Great Ancoats Street
MANCHESTER M14 7BA
ROYAUME-UNI

Madame Monique SMOLAR
RATP
54 quai de la Rapée
F-75599 PARIS Cedex 12
FRANCE

Prof. Austin SMYTH
Napier University
Transport Research Institute
Redwood House
66 Spylaw Road
GB-EDINBURGH EH10 5BR
ROYAUME-UNI

Monsieur Patrick VERCAMMEN
ISIS
11 avenue du Centre
Saint Quentin en Yvelines
F-78826 GUYANCOURT
FRANCE

SECRETARIAT DE LA CEMT

M. Jack SHORT - Secrétaire Général

M. Alain RATHERY - Secrétaire Général Adjoint

RECHERCHES ÉCONOMIQUES ET STATISTIQUES

M. Michel VIOLLAND - Administrateur

Mlle Françoise ROULLET - Assistante

Mrs Julie PAILLIEZ - Assistante

POLITIQUE DES TRANSPORTS

Mrs. Mary CRASS - Administrateur

ÉGALEMENT DISPONIBLES

Les services réguliers interurbains d'autocars en Europe. Série CEMT – Table Ronde 114^{ème}
(2001)

(75 2001 03 2 P) ISBN 92-821-2262-X

Le transport routier de marchandises pour compte propre en Europe. Série CEMT – Table Ronde 115^{ème}
(2001)

(75 2001 08 2 P) ISBN 92-821-2361-8

Les transports de déchets. Série CEMT – Table Ronde 116^{ème} (2001)

(75 2001 13 2 P) ISBN 92-821-2364-2

Évaluation économique des mesures de sécurité routière. Série CEMT – Table Ronde 117^{ème}
(2001)

(75 2001 14 2 P) ISBN 92-821-2365-0

15^{ème} Symposium International sur la Théorie et la Pratique dans l'Économie des Transports. Les transports dans les années 2000 : Questions-clés (2002)

(75 2002 02 2 P) ISBN 92-821-2360-X

Les péages sur les infrastructures routières interurbaines : Une évaluation économique. Série CEMT – Table Ronde 118^{ème} (2002)

(75 2002 08 2 P) ISBN 92-821-2374-X

Transport et développement économique. Série CEMT – Table Ronde 119^{ème} (2002)

(75 2002 10 2 P) ISBN 92-821-2298-0

Quel rôle pour les chemins de fer en Europe de l'Est ? Série CEMT – Table Ronde 120^{ème}
(2002)

(75 2002 04 2 P) ISBN 92-821-2371-5

Gérer les déplacements du personnel : Un nouveau rôle pour l'entreprise. Série CEMT – Table Ronde 121^{ème} (2002)

(75 2002 11 2 P) ISBN 92-821-2299-9

*Vous pourrez recevoir par email des informations sur les nouvelles publications de l'OCDE
en vous inscrivant sur www.oecd.org/OECDdirect*

Vous pourrez les commander directement sur www.oecd.org/bookshop

Vous trouverez des informations complémentaires sur la CEMT sur www.oecd.org/cem/

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2003 04 2 P) ISBN 92-821-2305-7 – n° 52926 2003