Les enjeux et objectifs de mobilité pour des grands évènements

Eng. Stefano Manelli

Directeur Citec Ingénieurs Conseils

Gestion de la mobilité et des transports publics pour les grands événements

Introduction

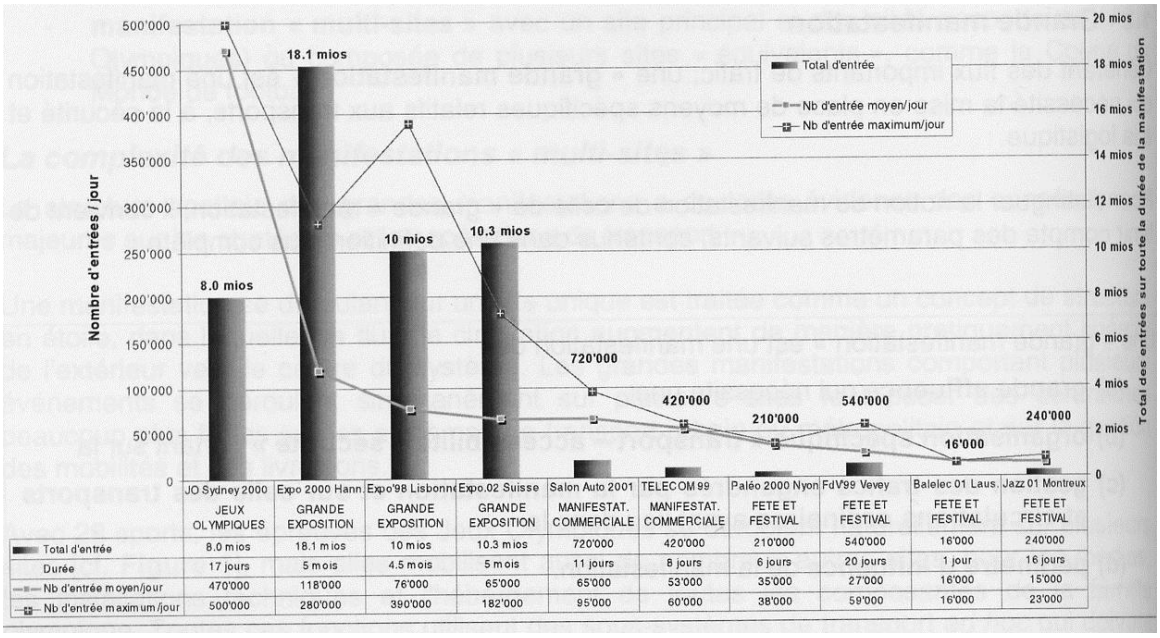
Les grands événements sont un domaine très spécifique, qui nous oblige à penser au problème de la mobilité sur une échelle différente de celle de tous les jours. Des solutions robustes, fiables et flexibles s'imposent pour ces événements éphémères, catalyseurs de développements durables.

Par définition, les grands événements "impliquent des changements majeurs dans la logistique urbaine et l'organisation des transports de la ville hôte".

- Evénements temporaires de taille considérable, de durée variable de 2 à 3 jours pour un tournois de football, de 2 à 3 semaines pour les Jeux Olympiques ou encore 6 mois pour une Exposition universelle
- Forte pression sur la logistique de la ville, les transports, les aéroports, l'énergie, le logement, la sécurité, l'hospitalité, l'image de la ville, etc ...
- Couverture médiatique mondiale, les villes hôtes de méga-événement deviennent des villes connues dans le monde entier (Jeux Olympiques de Barcelone 1992...)
- Avantage exceptionnel de délai impératif pour la livraison à temps de toutes les infrastructures : cérémonie d'ouverture ou le coup d'envoi ne peut pas être reportée de 15 secondes!

Les chiffres clés des événements

Les grands événements n'attirent pas seulement des milliards de téléspectateurs, mais demandent de servir une multitude de groupes de clients tels que les athlètes, les officiels d'équipe, officiels techniques, les médias, les partenaires, les fournisseurs, la main-d'œuvre et les spectateurs.



	JO Sydney 2000	Expo 2000 Hann	Expo'98 Lisbonne	Expo.02 Suisse	Salon Auto 2001	TELECOM 99	Paléo 2000 Nyon	FdV'99 Vevey	Balelec 01 Laus.	Jazz 01 Montreux
	JEUX OLYMPIQUES	GRANDE EXPOSITION	GRANDE EXPOSITION	GRANDE EXPOSITION	MANIFESTAT. COMMERCIALE	MANIFESTAT. COMMERCIALE	FETE ET FESTIVAL	FETE ET FESTIVAL	FETE ET FESTIVAL	FETE ET FESTIVAL
Total d'entrée	8.0 mios	18.1 mios	10 mios	10.3 mios	720'000	420'000	210'000	540'000	16'000	240'000
Durée	17 jours	5 mois	4.5 mois	5 mois	11 jours	8 jours	6 jours	20 jours	1 jour	16 jours
Nb d'entrée moyen/jour	470'000	118'000	76'000	65'000	65'000	53'000	35'000	27'000	16'000	15'000
Nb d'entrée maximum/jour	500'000	280'000	390'000	182'000	95'000	60'000	38'000	59'000	16'000	23'000

Les Jeux Olympiques, qui sont le plus grand générateur temporaire de mobilité, ce qui impose à la ville hôte entre 1 et 2 millions de déplacements supplémentaires par jour. Ces surcharges de trafic massif ne peuvent pas être accommodées sur les réseaux de transport de la ville le plus souvent déjà très encombrés.

Les grands événements sont constamment «en croissance» en taille et exigences organisationnelles.

L'UEFA Euro 2016 sera organisé avec 24 équipes nationales de football au lieu des 16 équipes de l'édition précédente (de 31 à 51 matches, soit + 65%) avec une augmentation conséquente de billets vendus, sur plus de Host Villes, qui doivent toutes être équipés et d'être en mesure d'absorber les flux de fans et de spectateurs extrêmement intenses.

La taille croissante des événements a des impacts majeurs sur les transports, la demande de mobilité, l'organisation logistique et les budgets opérationnels. Les de plus en plus grandes exigences de mobilité Olympique sont liées à:

- Les longues distances de déplacement Olympiques, en particulier à inclure toutes les disciplines sportives (de plus en plus nombreuses)
- Le nombre croissant de clients (100 à 250 pays et 27'000 à 70'000 bénévoles!)
- La quantité de sessions sportives, en raison des nouveaux sports ajoutés au calendrier
- Les niveaux de service relevés en termes de quantité, de qualité et de sécurité
- L'augmentation de la complexité des Jeux et les besoins étendus (services 24h / 24h) principalement en raison de médias internationaux pour diffuser l'évènement partout dans le monde

Différentes typologies d'événements et d'impacts sur le système de transport

Deux indicateurs principaux sont suffisants pour classer les typologies de Grands Evénements. Autres indicateurs pertinents sont encore négligés ici faute de simplicité (calendrier des événements, conditions météorologiques, moyenne quotidienne de participants, les questions de sécurité, etc.) :

- La structure de la demande: le nombre de participants pourrait être prédéterminée ou non
- La répartition spatiale: mono-site ou multi-sites, mono-ville ou multi-ville

La planification des transports pour les événements ayant "demande prédéterminé" est basée sur un scénario unique (billet vendu). D'autre part, pour les événements «ouvertes», la planification des transports est plus compliquée. Scénarios de demande alternatifs doivent être étudiés et testés. Une forte incertitude persiste jusqu'à l'événement, pour des raisons internes ou externes (conditions météorologiques ...)

Les Jeux Olympiques, avec les sports d'intérieur et des compétitions extérieures, telles que la marathon ou les courses à vélo, sont une combinaison de deux types d'événements, car ils sont des événements multi-sites. La même chose pourrait être dit pour les tournois de football, où le phénomène croissant des fans zones multiplie le nombre de participants de manière extrêmement imprévisible.

Un événement multi-lieu est fait de divers sports ou du même sport qui se reproduit dans des sites différents. Tel est le cas des Jeux olympiques et les tournois de football, mais avec une différence importante:

- Les Jeux Olympiques sont des événements à sites multiples sur une seule ville ou région
- Les tournois de football sont pour la plupart des événements mono-site sur une série de villes: dans une ville hôte donnée un événement de football peut être défini comme un événement mono-site-multi-villes

Les grands événements multi-site sont beaucoup plus contraignants pour les mesures à mettre en place sur le système de transport et de gestion du trafic urbain.

Les Grands Events atteignent une complexité de planification et de gestion exceptionnelle

Les Jeux Olympiques d'été sont comme 28 championnats du monde qui se déroulent en parallèle dans la même ville hôte. Pour les Jeux d'hiver, ceux-là correspondent à 7 championnats dans deux sites: une ville hôte de base et une station de montagne. Ceci est tout à fait différent des tournois de Football, un seul sport sur un réseau de 8-10 villes hôtes, mais ils sont également très complexes en termes d'organisation du transport.

Par conséquence, les paramètres organisationnels les plus critiques tels que l'hébergement et le transport, notamment le transport aérien, ont peu de ressemblance opérationnelle.

La plus grande différence logistique est en fait que même si les Jeux Olympiques d'été génèrent plus de 300 événements sur 16 jours, le calendrier du programme est bien connu à l'avance.

Pour le football, le calendrier de l'équipe est connu seulement pour la première phase des matches de groupe. La phase de « knock-out », à élimination directe, se déroule d'une manière par définition imprévisible. Pour la finale de l'UEFA Euro 2004 à Lisbonne, par exemple, personne n'aurait pas prévu que la Grèce aurait joué le Portugal. En conséquence, un pont aérien pour des milliers de spectateurs grecs a dû être organisé en quatre jours pour gérer la situation.

- Pour Jeux Olympiques d'été: solide concept de mobilité multimodale (temporaire) avec de fortes mesures de l'échelle urbaine!
- Pour Jeux Olympiques d'hiver: souvent les petites villes hôtes avec une forte nécessité d'amélioration des transports publics + forte liaison de transport temporaire et entièrement public aux zones de montagne, avec des aléas climatiques importantes et des contraintes de capacité routières et de transports publics.
- Pour les événements de football telles que l'UEFA Euro ou la Coupe du Monde de la FIFA: de un événement-jour (3 à 5 jours au total dans chaque ville) des opérations de transport spéciaux pour les jours de match avec une forte pression sur les infrastructures de transport moyenne distance-temps (aérien, ferroviaire, autoroutes).

Concepts généraux de planification des transports pour un grand événement

Un événement (Jeux Olympiques, Euro, etc.) est le résultat d'une organisation très complexe, étudié pour maximiser attente et minimiser les risques (opérationnels et de sécurité). Principaux défis et objectifs:

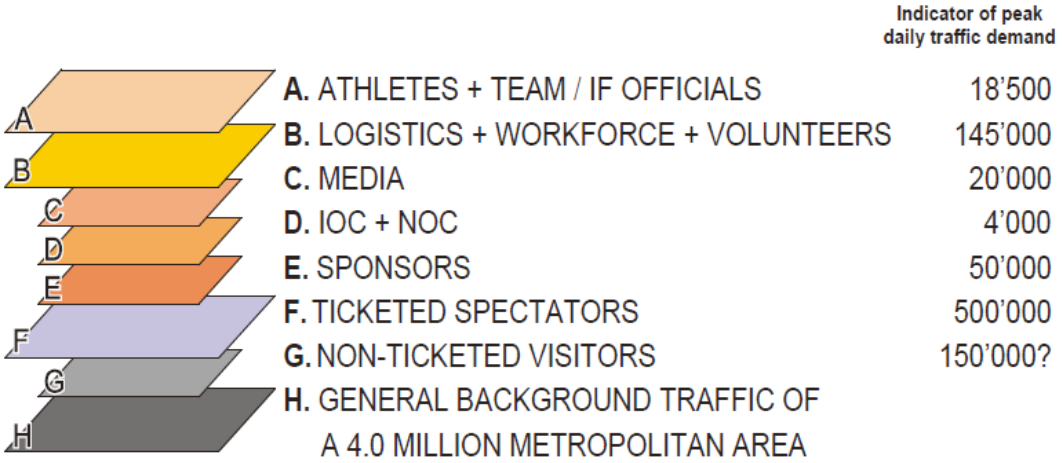
- Gérer le considérable trafic supplémentaire avec des services de transport entièrement accessibles, efficaces, confortables et conviviaux pour tous les groupes de clients
- Donner la priorité aux transports des athlètes dans des conditions de sécurité maximale et des temps de parcours les plus courts possible
- Mettre en place des solutions de mobilité flexibles, capables de réagir aux changements d'horaire des événements ou à des accidents imprévisibles
- Assurer des opérations de transport «presque normales» durant l'événement
- Respecter ou améliorer la qualité de l'environnement et promouvoir une mobilité plus durable à l'avenir

Dans la vie d'une ville ou une région, un grand événement est un moment extrêmement important. Deux systèmes de transport d'événements spécifiques se superposent au système de transport existant:

- Un système temporaire dédié aux clients de l'événement, à la logistique et la circulation des accrédités
- Un système de transport public renforcé temporairement pour faire face à l'augmentation de la demande de mobilité

Le schéma ci-dessous montre le chevauchement des sous-réseaux des clients pour les Jeux Olympiques d'été. Tous les sous-réseaux pour les groupes de clients plus importants sont gérés directement par l'organisateur de l'événement (A, C, D).

Les spectateurs et la main-d'œuvre (B, E, F) pourraient également tirer profit d'un réseau partiellement dédié, mais dans la plupart doivent compter sur le système de transport public renforcé, comme le font les autres catégories (G, H).



Pour

Les événements de football, en général, offrent un service de transport à un nombre encore plus réduit de clients. En général, seule les équipes (athlètes), certains représentants et invités et quelques autres VIP sont transportés sous la responsabilité directe de l'organisateur. Toutes les autres catégories, y compris la plupart des médias et la main-d'œuvre, comptent sur les services de transport en commun. L'organisateur de l'événement doit être sûr que ville hôte mette toutes les mesures nécessaires en place de la façon demandée.

Héritage de mesures de transport

Le concept d'héritage dans les Jeux Olympiques est souvent représenté par les Jeux olympiques de Barcelone 1992. Cet héritage est basé en particulier sur la capacité de l'administration de la Ville, pendant et surtout après les Jeux, de donner une nouvelle image de marque dans le monde à la ville. Ceci est partiellement vrai pour d'autres villes hôtes Olympiques, Torino inclus, et il est l'une des plus grandes attentes des administrateurs.

L'héritage de transport est en général lié à l'accélération des investissements pour des infrastructures et services de transport public durables.

A Athènes 2004, de nombreuses infrastructures sportives permanentes construites pour les Jeux sont des « éléphants blanc» avec peu ou pas d'utilisation après les Jeux, l'entretien coûteux et les coûts élevés de démantèlement. D'autre part, les nouveaux projets d'infrastructure de transport métropolitain, sont un héritage à long terme très considérable pour Athènes. Le système de transport de Athènes a été fortement amélioré dès 2004, en particulier les systèmes ferroviaires : une contribution à une meilleure durabilité de la mobilité à long terme dans la Région de l'Attique.

Les investissements de Pékin sur les infrastructures de transport n'ont pas égaux et sont inclus dans un programme de développement complet de toute la ville, sur tous types d'infrastructures de transport (autoroutes, rail, aéroports ...), grâce à la puissance de la croissance économique de la Chine.

Londres a profité du plus grand développement urbain en Europe et a su conjuguer de manière très harmonieuse, le développement urbain et celui des transports métropolitains, un point faible en phase de candidature de Londres, finalement devenu le plus grand succès des Jeux Olympiques 2012.

Conclusions

Les Grands Evènements, tels que les Jeux Olympiques ou les Tournois de Football internationaux atteignent une complexité et une couverture médiatique énorme. Les propriétaires des grands événements sont constamment à la recherche de la minimisation des risques opérationnels. Un processus de candidature sérieux et complet avec des garanties gouvernementales et de l'organisateur est essentiel pour minimiser les risques et engager les autorités dans le long parcours vers l'événement.

Les exigences pour ces événements sont croissantes et de plus en plus strictes, mais toujours liés à des mesures exceptionnelles temporaires. Par rapport aux transports, il est pas l'événement lui-même, mais l'héritage ou, mieux encore, « l'héritage durable » qui compte. Tous les investissements très importants dans les constructions et les services de transport public ne sont pas faits simplement pour deux semaines de l'événement. Ils ont tous besoin de faire partie d'un programme de longue durée pour le développement de la Ville / Pays, avec un fort soutien politique et des garanties.

Dans le secteur des transports, le principal bénéficiaire des politiques de promotion de développement durable est le transport public, en particulier les transports publics urbains sur rail. En particulier, Les Grands Evenements, éphémères, peuvent promouvoir de nouveaux comportements de mobilité plus durables, aussi un héritage durable pour le territoire.

Stefano MANELLI - Ingénieur en Transports EPFL (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne)

Directeur Italie et Responsable Grands Evènements chez CITEC Ingénieurs Conseils SA

Orateur invité et conférencier auprès de diverses conférences en Europe (Venise, Moscou, Kazan, Sofia, Paris, etc.) et à l'Université Technique de Genève (HEPIA) et l'Ecole Polytechnique de Turin et AISTS SEMOS à Lausanne, sur le thème des transports événementiels.

Actif dans la planification de la mobilité urbaine et des aéroports, notamment en vue de l'organisation de grands événements, il a travaillé sur un nombre considérable de grands événements, parmi lesquels les Jeux Olympiques d'Hiver de Turin 2006, l'UEFA Euro 2008 et 2012, la préparation des Jeux olympiques d'hiver de 2014 à Sotchi et la coupe du monde de football Russie 2018. Plus récemment en charge du plan de mobilité pour 2018 la Ryder Cup, en France.

Conseiller de transport du CIO dès 2012, il a aussi été membre de la Commission d'évaluation du CIO pour la sélection des villes Olympiques 2020 et 2022. Dès 2013, consultant pour EURO 2016 SAS, responsable transports et aéroports, en charge de l'assistance aux autorités de transport nationales et locales et les opérateurs en France pour la préparation à l'UEFA EURO 2016, assurant le nécessaire transfert de connaissances et d'expérience et l'évaluation des plans de mobilité.