

Résumé

Expérience du vélo à Genève durant l'EURO 2008

Emmanuel Fankhauser, Ingénieur en transports EPFZ/SVI, Chef de projet Citec pour l'EURO2008 (mandat Etat de Genève)

L'UEFA EURO 2008 restera un méga-événement unique à l'échelle suisse. Il a rassemblé 2.8 millions de personnes en 23 jours dans les 4 stades et les 4 Fan Zones de Bâle, Berne, Genève et Zurich. La gestion de la mobilité a fait face à des défis importants pour assurer la desserte des sites. Devant des enjeux liés au transport de masse, quel rôle a été donné au vélo dans les concepts de mobilité, et quelle place lui a donné le public? Un bilan de l'usage des différents modes a été fait par les quatre villes hôtes et la Confédération, mais le vélo est abordé de manière anecdotique. Cette question est approfondie ici sur la base de l'expérience de Genève.

L'EURO a fait l'objet d'une forte promotion des transports publics à l'échelle nationale, avec le billet de match valant comme "Kombiticket" (circulation gratuite des TP le jour du match et le lendemain jusqu'à midi), et des renforts des trains aux niveaux national et régional. Résultat: une part modale record de 67% en TP pour les trajets longue distance. Au niveau local, chaque ville a établi des actions par mode, visant à absorber les flux de pointe et les flux nocturnes en transports publics, gérer le trafic motorisé et le stationnement, et diriger les flux piétons en ville.

Genève a aussi affiché une volonté d'encourager les déplacements à vélo et mis en œuvre les mesures suivantes dans cette optique:

- 100 panneaux de signalisation EURO2008 sur les itinéraires cyclables entre les lieux de fête,
- un programme Fanmove avec 150 nouveaux vélos en location (en plus des 175 vélos en prêt de l'offre de base "Genèveroule"),
- des espaces libérés autour de la Fan Zone pour le stationnement de vélos.

Ces mesures concernent autant la population locale (accès du domicile à la Fan Zone) que les trajets des visiteurs extérieurs pour relier les différents sites de la fête (gare, Stade, Fan Zone, Camping, Media Centre, etc.).

Au bilan, il apparaît que le rôle du vélo est mineur pour l'accès au stade où 75% des spectateurs arrivent en déplacement longue distance. La part modale du vélo est de moins de 1%, bien moins que pour un match d'une équipe locale. Pour l'accès final au Stade de Genève, la marche (17%) et les transports publics (38%) sont plébiscités pour leur capacité à rassembler les foules, dans l'esprit de la fête. Le reste arrive en voiture (14%) ou en autocar (31%).

Par contre il existe un potentiel vélo pour les déplacements annexes des visiteurs qui passent la journée entière voire plusieurs jours en ville. A ce titre les offres de prêt/location (350 vélos) ont été appréciées et bien utilisées. Genèveroule estime à 2'000 le nombre de sorties directement liées à l'EURO (sur 3'500 sorties en tout). L'augmentation des sorties est de 37% par rapport à la moyenne journalière mai-octobre. Mais on constate que l'utilisation est faite plutôt à des fins de découverte de la ville ou promenade, et pas pour des déplacements liés aux matches (stade et Fan Zone). Ainsi les jours de pointe sont plus liés à la météo qu'au programme des matches.

Les enseignements suivants sont tirés sur le rôle et la place du vélo dans un méga-événement:

- Un marché qui peine encore à définir sa cible. L'aspect ludique prime sur l'usage transport.
- Un besoin de communication beaucoup plus fort: le vélo n'est pas un réflexe, il faut le susciter.
- L'absence de porteur de projet (contrairement aux transporteurs comme les CFF, les vélos n'ont pas de prestataires financièrement intéressés).
- Quelle stratégie développer pour que le vélo devienne un réflexe dans la planification, comme les offres "Kombiticket"?

Expertises

Planification

Modélisation

Etudes d'impacts

Régulation du trafic

Gestion de projets

Aménagements