

# Transports urbains et tourisme

Organiser les déplacements liés au tourisme évènementiel





# **Transports urbains et tourisme**

Organiser les déplacements  
liés au tourisme événementiel

**Avril 2015**

## Collection Expériences et pratiques

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en œuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

## Remerciements

Cet ouvrage sur la gestion des déplacements liés au tourisme événementiel a été commandé au Cerema par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, sur proposition de la direction technique Territoires et Ville du Cerema (DTecTV). Toutefois, elle ne vaut pas position de la DGITM sur le sujet abordé.

Cette synthèse a été rédigée par Nicolas Speisser (Cerema – Est), sous la coordination de Cécile Clément-Werny (Cerema – Territoires et Ville)

Nous remercions tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce document :

- l'ensemble des personnes contactées et rencontrées qui ont permis d'alimenter cette synthèse :
- Stéphanie Blasiak (Lille Métropole) ;
- Chloé Bourguignon (ville de Strasbourg et communauté urbaine de Strasbourg) ;
- Aurélie Cantin (ville de Lyon) ;
- Philippe Chauvin (conseil général de Seine-Maritime) ;
- Mario Cousin (ville de Lille) ;
- Daniel Curutchet (ville de Bayonne) ;
- Laurent Defaut (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise – SYTRAL) ;
- Martine Fon (Transpole) ;
- Éric Fontenit (ville de Strasbourg et communauté urbaine de Strasbourg) ;
- Ronan Golias (ville de Strasbourg et communauté urbaine de Strasbourg) ;
- Franck Invernizzi (ville de Rouen) ;
- Camille Janton (Compagnie des transports strasbourgeois – CTS) ;
- Guillaume Laval (communauté d'agglomération côte Basque-Adour) ;
- Sylvie Lebrat (ville de Rouen) ;
- Pierre-Guy Le Cadre (Le Basque Bondissant) ;
- Laurent Mabire (préfecture de Seine-Maritime) ;
- Philippe Mahou (ville de Bayonne) ;
- Renaud de Malliard (ville de Strasbourg et communauté urbaine de Strasbourg) ;
- Franck Mesclier (Syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort) ;
- Ève-Marie Moos (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise – SYTRAL) ;
- Jeanne Nicolle (ville de Lyon) ;
- Régis Pflieger (Eurockéennes) ;
- Aurélie Philippe (communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe – CREA) ;
- Antoine Plard (ville de Lille) ;
- Alexandre Santacreu (Transport for London) ;

- Jean Terrier (Compagnie des transports strasbourgeois – CTS) ;
  - Stéphane Trontin (préfecture du Rhône) ;
  - Arnaud Viard (préfecture de Seine-Maritime) ;
  - Marc Wittenberg (ville de Bayonne).
- les relecteurs et contributeurs :
- Nadine Aschonchilo (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – DGITM) ;
  - Pierre Boillon (Cerema – Territoires et Ville) ;
  - Stéphane Chanut (Cerema – Territoires et Ville) ;
  - Gabrielle Labescat-Fricaudet (Atout France) ;
  - Samuel Lab (Cerema – Est) ;
  - Alicia Lee-Aliaga (Cerema – Centre-Est) ;
  - Cécile Leonhardt (Atout France) ;
  - Frédéric Lescommères (Cerema – Sud-Ouest) ;
  - François Tortel (Cerema – Est) ;
  - Pierre Vacher (Cerema – Est).

Cet ouvrage fait partie d'un ensemble de productions réalisées dans le cadre d'un groupe de travail « transport et tourisme », animé par Cécile Clément-Werny de la direction technique Territoires et Ville. Ce groupe est composé :

- de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – DGITM ;
- d'Atout France ;
- du Cerema : Centre-Est ; Est ; Nord-Picardie ; Méditerranée ; Sud-Ouest.

Les dernières productions de ce groupe de travail, publiées par le Cerema, outre cet ouvrage, sont :

- *Offres de services dans les agglomérations – comparaisons européennes*
- *Regards sur les villes touristiques moyennes.*

# ***Sommaire***

---

<b>1. CONTEXTE, MÉTHODOLOGIE ET ENJEUX</b>	<b>5</b>
<b>2. BONNES PRATIQUES ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>7</b>
<b>3. ANNEXE : DESCRIPTION SYNTHÉTIQUE DES ÉVÉNEMENTS ÉTUDIÉS</b>	<b>38</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>47</b>
<b>SIGLES ET ACRONYMES</b>	<b>49</b>

## 1. CONTEXTE, MÉTHODOLOGIE ET ENJEUX

Un grand événement touristique est une manifestation qui attire un flux massif de touristes sur un site, pendant une durée limitée, avec un rayonnement régional, national, voire international. Il mobilise des flux financiers considérables, qui le dépassent lui-même ainsi que le lieu de son organisation, et implique une médiatisation importante. Les grands événements organisés à l'échelle des villes génèrent une affluence importante et leur aire d'attraction excède souvent l'échelle nationale. La Fête des Lumières à Lyon, l'Armada de Rouen ou encore le Marché de Noël de Strasbourg en sont des exemples marquants.

La gestion des déplacements lors d'un événement localisé dans l'espace et dans le temps (organisation d'un match de football, concerts...) a fait l'objet d'études et de publications récentes<sup>1</sup>. L'intérêt est ici porté sur les pratiques de gestion des déplacements des villes confrontées à une dispersion forte des fréquentations résidentes et touristiques de masse sur plusieurs quartiers d'une même ville. Tous les modes de transport sont concernés : transports collectifs, automobiles, piétons (dont les personnes à mobilité réduite), cyclistes, etc. Une attention particulière est prêtée aux déplacements réalisés à l'intérieur du périmètre de l'événement.

L'objectif principal de l'étude est d'émettre des recommandations à destination des futurs organisateurs d'événements, acteurs du monde du transport et du tourisme. Ces recommandations s'appuient sur des exemples et des témoignages de différentes collectivités ou services de l'État. Sept événements ont été étudiés : l'Armada de Rouen, les Eurockéennes de Belfort, les Fêtes de Bayonne, la Braderie de Lille, la Fête des Lumières à Lyon, le Marché de Noël de Strasbourg et les Jeux olympiques de Londres. Une description synthétique de chacun de ces événements est disponible en annexe. Les événements retenus présentent des points communs (fréquentation importante, problématiques de gestion des déplacements complexes, etc.), mais des caractéristiques différentes (type d'événement, type de public, environnement rural ou urbain, taille du site, etc.). Les études de cas se sont basées sur plusieurs entretiens auprès des acteurs locaux (ville, EPCI, AOM<sup>2</sup>, exploitant de réseau TC, conseil général, conseil régional, préfecture, associations).

Que l'événement soit récurrent ou non, les pratiques d'organisation des flux, mêlant gestion des transports en commun, des flux piétons et des flux automobiles, sont complexes et nécessitent la coordination de nombreux acteurs du tourisme, des transports et de la voirie. L'organisation des déplacements lors d'un tel événement repose sur une réflexion globale, qui traite des thèmes que l'on retrouve dans un plan de déplacements urbains. Les dispositifs et aménagements mis en place par les organisateurs pour répondre à cette demande exceptionnelle de déplacements sont détaillés dans la suite du document. L'organisation d'un tel événement peut être l'occasion de mettre en œuvre des mesures qui servent pour la durée de l'événement ou qui seront pérennisées.

---

1 Voir *Desserte multimodale des grands équipements sportifs*, Certu, 2011.

2 Le terme d'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) remplace le terme d'AOTU (autorité organisatrice de transports urbains) pour tenir compte de la possibilité offerte à ces autorités, depuis la loi dite MAPAM de janvier 2014, d'organiser, dans les périmètres de transports urbains, d'autres services de mobilité en complémentarité de la desserte de transports collectifs, réguliers ou à la demande : les vélos en libre-service, l'autopartage, le covoiturage, le transport de marchandises et la logistique urbaine.



Illustration 1 : Carte des événements étudiés (source : Cerema DterEst)

Ce travail a permis d'identifier des recommandations sur les thèmes de la gouvernance, de la sécurité des visiteurs, des déplacements des piétons, des personnes à mobilité réduite, des transports collectifs, de la circulation automobile, du stationnement, de l'information et de la communication. Ces recommandations sont détaillées et illustrées dans la suite du document.

- | RECOMMANDATIONS  |
|--|
| 1. Coordonner les travaux d'une multitude d'acteurs.               |
| 2. Assurer la sécurité des visiteurs.                              |
| 3. Favoriser les déplacements des piétons.                         |
| 4. Rendre l'événement accessible aux personnes à mobilité réduite. |
| 5. Adapter l'offre en transports collectifs.                       |
| 6. Éloigner les véhicules de la manifestation.                     |
| 7. Communiquer et informer.  |

## 2. BONNES PRATIQUES ET RECOMMANDATIONS

L'attractivité des grands événements est telle que les visiteurs se comptent aujourd'hui en dizaines ou centaines de milliers, voire en millions, dans un espace de taille réduite. La densité de touristes y est donc très élevée. Sur cet espace contraint, il est particulièrement complexe d'effectuer un partage de la voirie entre les différents modes de déplacements et d'assurer la sécurité de tous les visiteurs. Une organisation réussie nécessite une approche multimodale de la gestion des déplacements. Mais elle repose surtout sur une collaboration efficace entre les différents services concernés.

### 2.1. Coordonner les travaux d'une multitude d'acteurs

L'une des clés de réussite de la gestion des déplacements lors d'un événement touristique de grande ampleur est de parvenir à collaborer avec une multiplicité d'acteurs impliqués. Deux échelles de temps peuvent être distinguées. D'une part il est essentiel que l'ensemble des acteurs soit associé en amont pour préparer l'organisation de la manifestation. Un temps de préparation de l'ordre d'une année est en général nécessaire. Il peut prendre la forme de réunions régulières ou de groupes de travail par thématiques.

D'autre part, au cœur de la manifestation, les services sont confrontés en temps réel aux aléas de l'événement. Un poste de contrôle (PC) équipé de caméras et regroupant les principaux acteurs en charge de la sécurité et de l'organisation globale de l'événement permet de suivre la manifestation en direct. La représentation de chaque service permet, en cas d'urgence, de réagir aux imprévus avec plus d'efficacité et de rapidité. Ce poste de contrôle est souvent complété par des réunions de débriefing après chaque journée. Enfin, un bilan réalisé peu après la fin de l'événement permet d'identifier les forces et les faiblesses de l'organisation et de s'accorder sur les mesures à adapter pour l'édition suivante.

Il est important que l'une des entités concernées soit chef de file. La ville peut jouer ce rôle, comme c'est le cas pour la Fête des Lumières à Lyon ou la Braderie de Lille. Pour l'Armada de Rouen et les Eurockéennes de Belfort, c'est une association qui pilote l'organisation de l'événement. Le financement de l'événement est réparti dans tous les cas entre les différents acteurs.

La gestion des déplacements touristiques nécessite de traiter tous les modes de transport, ce qui implique la participation de très nombreux acteurs. Les visiteurs sont avant tout piétons. La gestion des modes actifs est assurée par les gestionnaires de la voirie, le plus souvent la ville ou l'EPCI. Les problématiques de stationnement sont également de la responsabilité des gestionnaires de voirie. La ville mobilise la majeure partie de ses services : services techniques, événementiels, police, communication, etc. L'EPCI (communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine, métropole...) est en charge de la voirie d'intérêt communautaire.

La préfecture est en charge de la sécurité des personnes. Elle définit les plans de sécurité, notamment le plan ORSEC. La responsabilité de l'État est engagée pour tout accident sur la voirie, mais elle peut être partagée avec une collectivité. Par exemple, un accident survenant à l'intérieur d'une station de métro ou dans les escaliers implique une responsabilité partagée entre la préfecture et l'AOM. Il est donc essentiel que ces services travaillent conjointement pour sécuriser l'ensemble des réseaux et leurs interfaces. Nous pouvons souligner le rôle de coordination et de décision de la préfecture pour les aspects relatifs à la sécurité.



*Illustration 2 : PC info trafic du Grand Lyon (source : Grand Lyon)*

La circulation automobile est répartie sur les réseaux routiers communaux, intercommunaux, départementaux et nationaux, ce qui complexifie la coordination des différents gestionnaires. Le conseil général est en charge du plan de circulation à l'échelle départementale. Une réflexion menée en amont entre le conseil général, les services de la ville, de l'EPCI et de l'État permet d'organiser efficacement la circulation des véhicules aux abords de l'événement. Les gestionnaires autoroutiers peuvent également être associés.

La gestion des transports collectifs est assurée par les différentes autorités organisatrices des transports, qui travaillent conjointement pour proposer une offre globale de transport cohérente et adaptée à l'événement et à la mobilité des touristes. Des pôles d'échange sont souvent nécessaires pour faire le lien entre les transports urbains de l'AOM, les services de bus du conseil général et les lignes ferroviaires gérées par la région.

De nombreux services sont concernés par l'organisation de ces événements touristiques, et doivent être associés au plus tôt, notamment : la DIR, les DDI (DDT, DDCS, DDPP), les exploitants des réseaux de transport collectif, le SAMU, le SDIS, les services de police et de gendarmerie, les associations de secouristes, les associations représentant les personnes à mobilité réduite, l'agence régionale de santé et l'office du tourisme.

### Exemple de bonnes pratiques : une collaboration efficace des services pendant l'Armada

L'Armada de Rouen s'est déroulée du 6 au 16 juin 2013. Sa préparation s'est réalisée entre février 2012 (réunion de lancement) et mai 2013, ce qui représente un total quinze mois et soixante réunions.

Pour tout événement relevant de la sécurité civile se déroulant sur le site de l'Armada de Rouen, le préfet de la Seine-Maritime assure la direction des opérations de secours. Il dispose sous son autorité des moyens et compétences des services recensés dans le cadre du dispositif départemental ORSEC. Cette responsabilité est exercée en concertation et en coordination avec les autorités de police territorialement compétentes (mairie de Rouen, directeur du Grand Port maritime) et le président de l'association « Armada de la liberté » en sa qualité d'organisateur.

Afin de faciliter la coordination de l'ensemble des acteurs en charge de la sécurité de la manifestation, en lien étroit avec l'organisateur de l'Armada, le préfet de la Seine-Maritime met en place un poste de commandement interservices (PCI) sur les lieux de la manifestation. Le préfet est responsable de ce poste de commandement.

Le PCI est opérationnel chaque jour à compter de 10 heures jusqu'à 2 heures (en principe), l'heure de fermeture effective étant décidée en fonction de l'affluence du public sur les quais. Si un service ou un organisme souhaite quitter le PCI pendant la manifestation à une heure différente, il doit solliciter l'accord du représentant du préfet.

Les membres du PCI sont :

- Association Armada ;
- ville de Rouen – service de l'hygiène et de la salubrité publiques ;
- préfecture – SIRACEDPC (service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de la protection civile) ;
- SDIS ;
- CRS ;
- gendarmerie ;
- SAMU 76A de Rouen ;
- direction départementale de la sécurité publique ;
- direction départementale de la protection des populations ;
- direction départementale des territoires et de la mer ;
- Grand Port maritime de Rouen ;
- Agence régionale de santé ;
- démineurs de la sécurité civile ;
- ADRASEC 76 (Association départementale des radioamateurs au service de la sécurité civile).

Dans le cadre de la coordination de l'action des participants, un « briefing » est organisé tous les matins à 10 h 30 afin de réaliser un compte rendu des événements significatifs de la veille et évoquer le programme de la journée. Un bilan est réalisé tous les jours à 18 heures afin de faire le point sur les événements de la journée et préparer le suivi de la soirée.

Ces points regroupent les membres du PCI et les représentants des organismes suivants :

- région Haute-Normandie dans le cadre des concerts ;
- conseil général de Seine-Maritime ;
- communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe ;
- TCAR (Transports en commun de l'agglomération rouennaise, exploitant) ;
- SNCF ;
- Croix-Rouge française ;
- Association départementale de protection civile 76.

## 2.2. Assurer la sécurité des visiteurs

Assurer la sécurité des visiteurs est le point de départ de toute réflexion sur l'organisation d'un événement. Un accident peut avoir de graves conséquences, et peut notamment remettre en question l'organisation de l'édition suivante. De nombreux cas sont à prévoir : attentat, incendie, orage violent, mouvement de foule, chute, accident de la route, agression physique, etc.

Les procédures à lancer en cas d'incident sont prévues dans les plans d'organisation des secours. En ce qui concerne les déplacements, deux types d'usagers semblent particulièrement sensibles : les piétons et les usagers des TC, qui peuvent être victimes des mouvements de foule au cœur de l'événement, mais aussi à proximité des stations TC, notamment dans les souterrains du métro.

Il s'agit donc pour l'organisateur de sécuriser les cheminements des piétons, sur le site et à proximité, où la densité de piétons sera la plus élevée. Un plan de circulation des piétons peut être établi, avec des espaces à sens unique pour gérer les flux massifs de piétons. Par exemple, le pont Flaubert à Rouen a été géré à l'aide de sens uniques pour piétons, pour éviter le croisement des flux. Il est essentiel d'évaluer la capacité des cheminements, en nombre de piétons/m<sup>2</sup>. Si l'afflux de piétons est trop important au vu de la capacité du trottoir, une voie routière peut être dédiée à la circulation des piétons pour assurer leur sécurité.

Les mouvements de foule sont redoutés, et tout doit être mis en œuvre pour les éviter. On peut par exemple citer la possibilité de créer des sas pour les piétons (voir exemple de Lyon ci-après), des sens uniques, des systèmes de haut-parleur pour calmer la foule, ou encore des systèmes de files d'attente gérés avec des barrières et surveillés par du personnel de sécurité, qui limitent le flux entrant de piétons sur un pont ou dans un souterrain.

À proximité des stations TC souterraines (métro ou tramway enterré), il est conseillé de gérer les flux piétons à l'extérieur des stations, en surface, et non pas sur les quais.

Un intérêt particulier est porté à la circulation des véhicules de secours. Des axes rouges ou axes de sécurité leur sont réservés, qui doivent être libres de tout obstacle en permanence.

Enfin, rappelons que la création d'un poste de contrôle (PC) global regroupant tous les acteurs de la sécurité et permettant d'observer la situation en temps réel grâce à des caméras est vivement recommandée. La collaboration au sein d'un même PC apporte un gain réel en efficacité et en réactivité. Ce travail en équipe peut être complété par la tenue de réunions de « débriefing » à chaud, après chaque moment fort de l'événement.

**Exemple de bonnes pratiques : les mesures de sécurité pour les piétons et aux abords des stations de métro pendant la Fête des Lumières**

À Lyon, la sécurité des personnes est assurée par un PC sécurité qui rassemble l'ensemble des acteurs en charge de la sécurité des personnes : police, SDIS, SAMU, pompiers, préfecture, ville de Lyon, exploitant du réseau TCL (transport en commun lyonnais), etc. Le PC sécurité travaille en coopération directe avec le PC de la police municipale, le PC des pompiers, ainsi que les PC métro, tram et bus. Le PC est actif chaque soir entre 17 heures et 1 heure du matin. Les membres du PC pilotent au total 1 500 agents sur le terrain.

Un cheminement est prévu pour les pompiers en cas d'accident ou d'incendie. Plusieurs postes médicaux sont placés sur le périmètre de la fête. Le SDIS a une brigade fluviale sur le Rhône. Des vedettes sur la Saône et le Rhône permettent d'acheminer les victimes potentielles à l'extérieur du périmètre de la fête, dans les meilleurs délais.

Les problématiques sécuritaires rencontrées par Keolis Lyon, exploitant du réseau TCL pour le compte du SYTRAL, sont principalement le cheminement des piétons sur les plates-formes tramway et la gestion des flux à l'intérieur des stations de métro. La sécurité globale de l'événement est régie par le plan ORSEC, qui définit également l'implantation des services de secours. Dans le cadre du plan ORSEC, la responsabilité de l'État est engagée pour tout accident sur la voirie, et elle est également partagée avec celle du SYTRAL dans les escaliers, à bord du matériel roulant et à l'arrivée sur la voirie.

Il a été décidé de ne pas desservir une station de tramway, car la densité de piétons implique de nombreux conflits piéton-tramway, ce qui représente un risque trop élevé d'accident. La ville de Lyon fait appel à des sociétés privées afin de renforcer le personnel de sécurité. Près de 400 agents de sécurité sont mobilisés sur le réseau du métro, 34 sur le réseau du tramway. Des agents A.M.I.S. (accueil, médiation, information, service) sont déployés en complément dans les stations de métro (104 agents) et sur le réseau tramway (26 agents).

Depuis 2004, le dispositif de gestion des flux dans les escaliers et à l'intérieur des stations de métro se trouve en surface, avec la mise en place de barrières et d'un accès contrôlé à la station. Keolis évalue le nombre d'usagers pouvant en pratique entrer dans une rame. Par exemple, sur la ligne de métro A, la capacité théorique est de 409 voyageurs par rame, mais la capacité maximale observée sur le terrain pendant la Fête des Lumières est de 565 personnes par rame, puisque le nombre de passagers/m<sup>2</sup> est supérieur au ratio théorique. Une rame sur deux est ouverte, afin de permettre qu'à la station suivante, l'autre rame s'ouvre et soit vide pour permettre aux usagers suivants de monter. Aucune attente ne se fait sur le quai, et l'échange entre les usagers montants et descendants est fluide.

En surface, avant l'entrée dans le souterrain, les files d'attente sont séparées en fonction de la destination des voyageurs de façon à n'introduire dans la partie souterraine que les voyageurs concernés par la même destination. Les séparations sont matérialisées par des barrières afin d'éviter les bousculades dues à des cisaillements des flux dans le réseau de tunnels piétonniers.



ZONE D'ATTENTE USAGERS TCL	
	Dispositif de barrierae + Ouverture possible
<b>1</b>	Zone Vaulx / La Soie (80x4m = 1300 personnes)
<b>2</b>	Zone Perrache (60x4m = 960 personnes)
<b>3</b>	Zone Vaise/Venissieux (84x4m = 1344 personnes)
	Zone de chantier (réhabilitation place Bellecour)

BOUCHES DE METRO	
	Ligne A
	Ligne D
	Numero d'identification TCL



Illustration 3 : Dispositif de gestion en surface des voyageurs à Lyon (source : SYTRAL)

La préfecture gère la circulation des piétons. Un système de vigie est mis en place pour comptabiliser le nombre de personnes sur les lieux, ainsi qu'un retour vidéo en direct.

Depuis 2009, les piétons sont soumis à un sens de circulation sur certaines places, comme la place des Terreaux et la place Saint-Jean. Avec l'affluence grandissante, cette mesure est désormais indispensable. Les sens de circulation pour les piétons n'existaient pas à l'origine, ils sont apparus après de nombreuses années d'expérience.

L'accès à la place des Terreaux est géré par cycles. La foule entre sur la place par l'entrée sud-est (voir flèche bleue sur le plan ci-dessous). L'accès à la place est ensuite fermé, la foule regarde le spectacle lumineux pendant quelques minutes, puis quitte la place par la sortie ouest. Une fois la place libre, l'accès sud-ouest est à nouveau ouvert. Ces cycles de déplacement des piétons sur la place des Terreaux sont limités à dix minutes, pour que le temps d'attente au niveau des barrières n'excède pas dix minutes. En général, ils durent entre sept et dix minutes, en fonction de l'animation prévue, en raison de la capacité limitée de la place. Des sas ont été créés (en rouge) en bloquant l'accès à certaines rues. Ces sas peuvent servir en cas de mouvement de foule (ouverture des barrières pour déverser une partie du flux piéton) ou pour permettre l'arrivée des secours.



Illustration 4 : Carte des sens uniques et des sas pour les piétons (source : SYTRAL)

### Exemple de bonnes pratiques : la sécurité des usagers des TC pendant les Fêtes de Bayonne

Les Fêtes de Bayonne sont reconnues pour leurs soirées et leurs nombreuses animations (défilés, concerts, bals publics...). Le centre-ville étant essentiellement piéton, le principal enjeu des organisateurs est de minimiser les incidents entre « festayres ». En effet, la consommation importante d'alcool chez certains « festayres » peut entraîner des comportements dangereux.

Les mouvements de foule, les incendies, les dégradations du réseau de gaz de ville/électricité/eau, les chutes depuis un aménagement public (abribus, poteau électrique...) font partie des incidents répertoriés par les organisateurs lors des éditions précédentes.

Au fil des années, des mesures spécifiques ont été prises par la municipalité de Bayonne et ses services techniques afin de prévenir ces débordements et garantir la sécurité des piétons. Ainsi, trois semaines avant le début des Fêtes, les services techniques enlèvent tous les abribus de l'hypercentre et posent plus de 14 km de barrières sur le périmètre des Fêtes notamment autour des remparts. Des barrières sont également positionnées au niveau des axes routiers et des giratoires situés à proximité du périmètre.

Les « festayres » avaient pour habitude de grimper sur une fontaine, située près de la cathédrale. Face à l'augmentation de chutes depuis cette dernière, la ville la démonte chaque année avant les fêtes. De même, les poteaux de la place de la Liberté sont graissés pour éviter toute tentative d'escalade.

Les organisateurs ont créé un poste de commandement opérationnel (PCO), sous la direction du maire et en collaboration avec la sous-préfecture, qui rassemble l'ensemble des acteurs de la sécurité et bénéficie d'une salle de vidéosurveillance.

Outre les patrouilles des secouristes de la Croix-Rouge et de l'Association départementale de protection civile, trois postes de secours sont présents sur le site. Le poste principal est situé au niveau du PCO avec un poste de régulation commun au SAMU et au SDIS pour la gestion des blessés. Il s'agit d'un véritable hôpital avancé, destiné à alléger le recours au centre hospitalier de la côte Basque.

Pour faciliter l'accès au centre hospitalier de la côte Basque, en cas d'urgence ou de nécessité, un axe rouge de sécurité et de secours est matérialisé par des barrières entre l'hôpital et le périmètre des Fêtes. Il est strictement interdit d'y stationner un véhicule sous peine de mise en fourrière immédiate.

Si un message doit être rapidement passé à l'ensemble de la population présente dans les rues de Bayonne, des haut-parleurs couvrent le périmètre des Fêtes.

En soirée, au moment des retours, la gare routière connaît un pic de fréquentation. La population des usagers TC est alors composée d'une part importante de personnes ayant consommé de l'alcool, en plus ou moins grande quantité. Un mouvement de foule à proximité des arrêts et des passages des bus est un scénario redouté par les organisateurs. Ainsi, l'organisation des montées et des départs des bus est cadrée au mieux afin d'éviter tout débordement.

Les éléments principaux de sécurité pour le réseau de transport collectif urbain (Chronoplus) sont :

- pour les deux lignes les plus fréquentées (20 et 21), une file d'attente en serpent constituée de barrières fixées au sol, pour accéder au quai ;
- le quai des lignes 20 et 21 est entièrement isolé par des barrières ;
- dix-huit agents du réseau sont positionnés aux portes des bus pour gérer les montées et contrôler les billets ;
- vingt-cinq CRS sont mobilisés pour maintenir l'ordre.

Pour certains usagers, les festivités continuent à l'intérieur du bus. Pour minimiser les débordements et les dégradations du matériel roulant, le Syndicat des transports de l'agglomération côte Basque-Adour et son exploitant prennent les dispositions suivantes :

- remplacement des sièges habituels par des sièges en plastique ;
- valideurs et écrans SAEIV enlevés pendant la durée des Fêtes ;
- blocage des évacuations par le toit.

En soirée, les conducteurs de bus sont volontaires et coutumiers de l'ambiance des Fêtes de Bayonne. Les usagers TC éméchés peuvent parfois être hostiles envers les conducteurs. Généralement, les volontaires sont exclusivement masculins et habitués à faire face à ces désagréments potentiels.

Pour l'édition 2013, les coûts de préparation (aménagements intérieurs des véhicules) et de réparation des bus (dégâts liés aux Fêtes) s'élèvent à près de 25 000 euros, avec une répartition à peu près égale entre ces deux postes.



Illustration 5 : Affiches de prévention et de sensibilisation de la ville de Bayonne (source : ville de Bayonne)

## 2.3. Favoriser les déplacements des piétons

Les événements touristiques d'ampleur nationale, voire internationale ont une attractivité telle que le cœur de la ville ou du site n'est souvent praticable qu'à pied. La mobilité des piétons doit ainsi être au centre de la politique de gestion des déplacements. C'est le mode de déplacement le plus répandu pendant la manifestation, et il est en interaction avec tous les autres modes, au niveau des gares, des stations de transport collectif ou encore des parcs-relais.

L'enjeu principal est de donner, à proximité immédiate de l'événement, un maximum d'espace aux piétons, afin d'absorber le flux dans des conditions acceptables de sécurité et de confort. Le partage de la voirie en faveur des piétons est réfléchi en amont, notamment au niveau des axes les plus contraints (ponts, quais, etc.) et des principaux pôles générateurs de déplacements à pied (pôle d'échanges multimodal, entrées et sorties du site, etc.). Il est donc essentiel d'observer comment ces pôles, identifiés au préalable, sont reliés les uns avec les autres. Ces axes devront absorber des flux massifs de piétons, et leur capacité doit être convenablement évaluée.

Pour se déplacer vers et à l'intérieur du site, le piéton a besoin de se repérer, de s'orienter et de se localiser. La signalétique facilite la prise d'information nécessaire au choix et à la poursuite d'un itinéraire. Un dispositif de signalétique complet permet au touriste de s'orienter facilement vers les lieux principaux de la manifestation. Ce travail de jalonnement, essentiel pour l'organisation d'une manifestation, peut également servir toute l'année pour indiquer comment rejoindre à pied le centre-ville, la gare ou encore les parkings-relais, et favorise ainsi la marche comme mode de déplacement en ville.

La densité de piétons au cœur de la manifestation est souvent tellement importante que les cyclistes ne peuvent pas circuler. Les organisateurs auront intérêt à désamorcer ce conflit piéton-vélo, qui aura un impact sur le confort des visiteurs. On observe donc très peu de vélos à l'intérieur des sites. Certains organisateurs font même le choix d'interdire la circulation des cyclistes au cœur de l'événement, et prévoient une offre de stationnement vélo suffisante à proximité des entrées pour les cyclistes souhaitant venir sur le lieu de la manifestation en vélo puis parcourir le site à pied. La gestion des déplacements des cyclistes ne fait donc pas l'objet de recommandations dans ce document. Elle relève plus généralement de la bonne desserte cyclable du site, par exemple organisée via un plan vélo.

### Exemple de bonnes pratiques : la gestion des flux de piétons pendant les J. O. de Londres

En amont des Jeux olympiques 2012, Londres a fait le choix de se doter d'un système de jalonnement à l'échelle de la ville entière et à destination des piétons, nommé Legible London (littéralement Londres Lisible). Ce système global de signalétique destiné à permettre un repérage facile des piétons dans la ville a été mis en œuvre après une réflexion méthodologique lourde, en 2007.

Legible London a été mis au point par Transport for London (TFL) qui est l'organisme public local responsable de la gestion des transports de la ville de Londres et du Grand Londres. TFL gère notamment le métro de Londres et les transports dits « de surface » tels que les voies navigables (Tamise), les bus, les voies cyclables, les espaces piétons, la circulation, le péage urbain, les taxis, etc.

Les objectifs de base assignés à ce système de repérage sont :

- être prévisible : l'information doit correspondre à l'attente de l'utilisateur et être logique et cohérente, elle ne doit pas surprendre (uniformité) ;
- être à « échelle humaine » et à l'échelle de la marche, c'est-à-dire quelques minutes ;
- donner la bonne quantité d'informations ;
- donner l'information au bon moment ;
- être adapté à l'utilisateur et à sa condition : certains piétons recherchent simplement une direction, d'autres, un itinéraire à suivre.



Illustration 7 : Panneau d'indication (source : TFL)

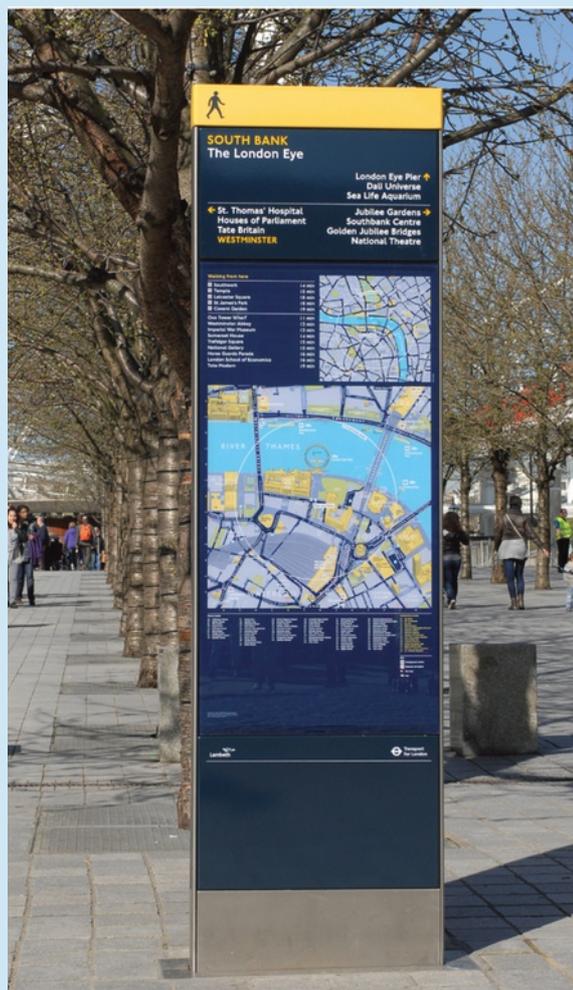


Illustration 6 : Totem (source : TFL)

Ce système repose sur un découpage préalable de la commune ou de l'agglomération en régions ou villages. Sont ensuite déterminés les lieux (rues, quartiers, pôles d'échanges, etc.) où seront implantés les « totems » (appelés *monoliths* et *miniliths*) qui serviront de points d'information et d'orientation pour les usagers. Une interdistance d'environ 400 m (cinq minutes de marche) est souhaitable entre deux totems. Ces totems sont complétés par des panneaux indicateurs qui permettent de baliser la direction, guider dans des environnements complexes et conforter le piéton sur son itinéraire.

Les totems sont la pierre angulaire du système. L'exemple schématisé ci-après permet d'illustrer les grands principes de l'organisation mise en œuvre :

- choix des « régions », « villages », quartiers et rues où seront installés les totems ;
- choix des directions (et leur nombre) qui figurent sur le totem, en veillant à la lisibilité de l'ensemble et à ne pas noyer le piéton par un trop-plein d'informations ;
- plans à différentes échelles permettant le repérage systématique des rues, de leur nom, des bâtiments caractéristiques, des stations de TC, des voies d'eau, des espaces et des passages piétons et, éventuellement complétés par la mention des sites connus, touristiques, attractifs, repérables et identifiables (grands magasins, cinémas, etc.),
- l'indication du temps de parcours, pour un marcheur, nécessaire pour atteindre certains lieux de destination vient compléter les plans.

Les totems présentent :

- une carte des zones accessibles en cinq minutes à pied ;
- une carte des zones accessibles en dix minutes à pied.



Illustration 8 : Lieux accessibles en cinq minutes de marche (source :TFL)

Au total, les rues de Londres comptent aujourd'hui près de 1 300 éléments Legible London. Ce système est toujours en cours de développement. Des cartes à destination des piétons complètent le dispositif. Six millions de cartes ont été distribuées aux touristes et aux résidents pendant les Jeux olympiques 2012.

### Exemple de bonnes pratiques : le développement d'un réseau piéton à Strasbourg

La ville de Strasbourg a publié un plan piéton en 2012, dont l'objectif est de développer encore davantage la marche à l'échelle de la ville et de l'agglomération. Ce plan piéton définit la stratégie en termes de gestion des déplacements piétons à l'horizon 2020. Pour ce faire, Strasbourg a défini des centralités, pôles attracteurs et générateurs de déplacements, et a évalué la qualité des cheminements piétons entre chacune de ces centralités. L'objectif à terme est que chaque centralité soit reliée aux autres par une liaison sur laquelle au moins 50 % de l'espace est dédié aux piétons, dans une ambiance qualitative. Le plan piéton a pris en compte l'événement particulier du Marché de Noël, mais il a été conçu pour favoriser globalement les déplacements à pied, toute l'année, sur l'agglomération strasbourgeoise.

L'organisation du Marché de Noël, et notamment la gestion des déplacements à pied des touristes entre les différents sites, s'appuie sur le diagnostic du plan piéton. Les mesures phares du plan (accorder plus de place aux piétons, créer un réseau piétonnier magistral reliant les centralités, mieux traiter les carrefours pour le piéton...) permettent d'améliorer d'année en année la qualité des cheminements empruntés par les touristes pendant le Marché de Noël.

Le diagnostic de la qualité de ces cheminements est présenté sur l'illustration ci-dessous. Les liaisons à l'intérieur de l'hypercentre sont considérées comme satisfaisantes, en particulier aux abords de la cathédrale et de la place Kléber.

La signalétique est également l'une des priorités, en particulier dans la période du Marché de Noël. Des indications ont été ajoutées sur panneau ou au sol, mais la densité de visiteurs a tendance à cacher la signalisation, ce qui rend la communication plus difficile.

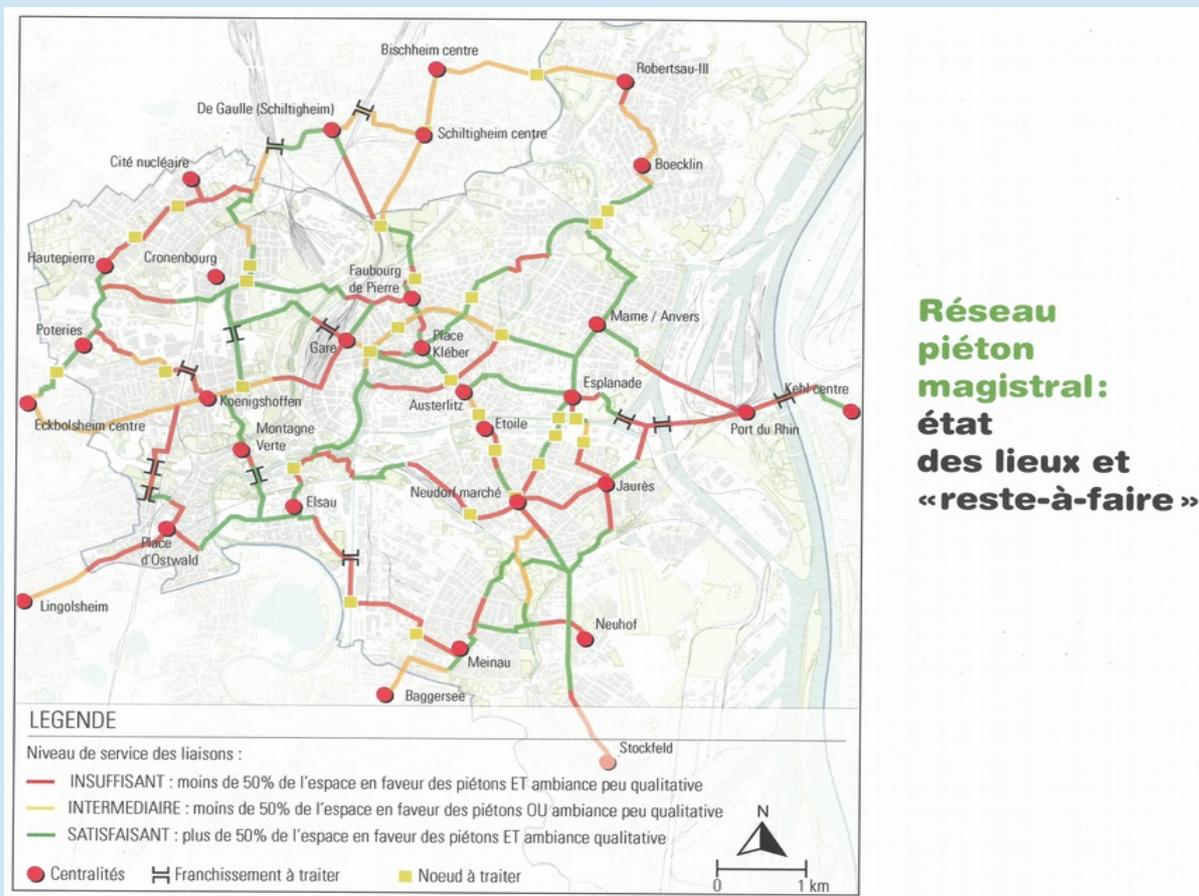


Illustration 9 : Évaluation de la qualité des cheminements piétons à Strasbourg (source : plan piéton, ville de Strasbourg)

Les centralités identifiées en centre-ville correspondent aux principaux sites du Marché de Noël, à savoir la gare centrale, la place Kléber, la cathédrale, la place d'Austerlitz et la place de l'Étoile. Le centre-ville regroupe la majorité des déplacements piétons pendant le Marché de Noël. Sur l'illustration ci-dessous, un diagnostic a été effectué sur la liaison Gare-Neudorf, notamment au niveau des franchissements de l'Ill et du canal du Rhône au Rhin. D'importants flux piétons proviennent de la gare SNCF et de la place de l'Étoile, puisque les cars de touristes y déposent les visiteurs. Les aménagements prévus offriront davantage d'espace aux piétons, rendant ces cheminements plus agréables et plus sûrs.

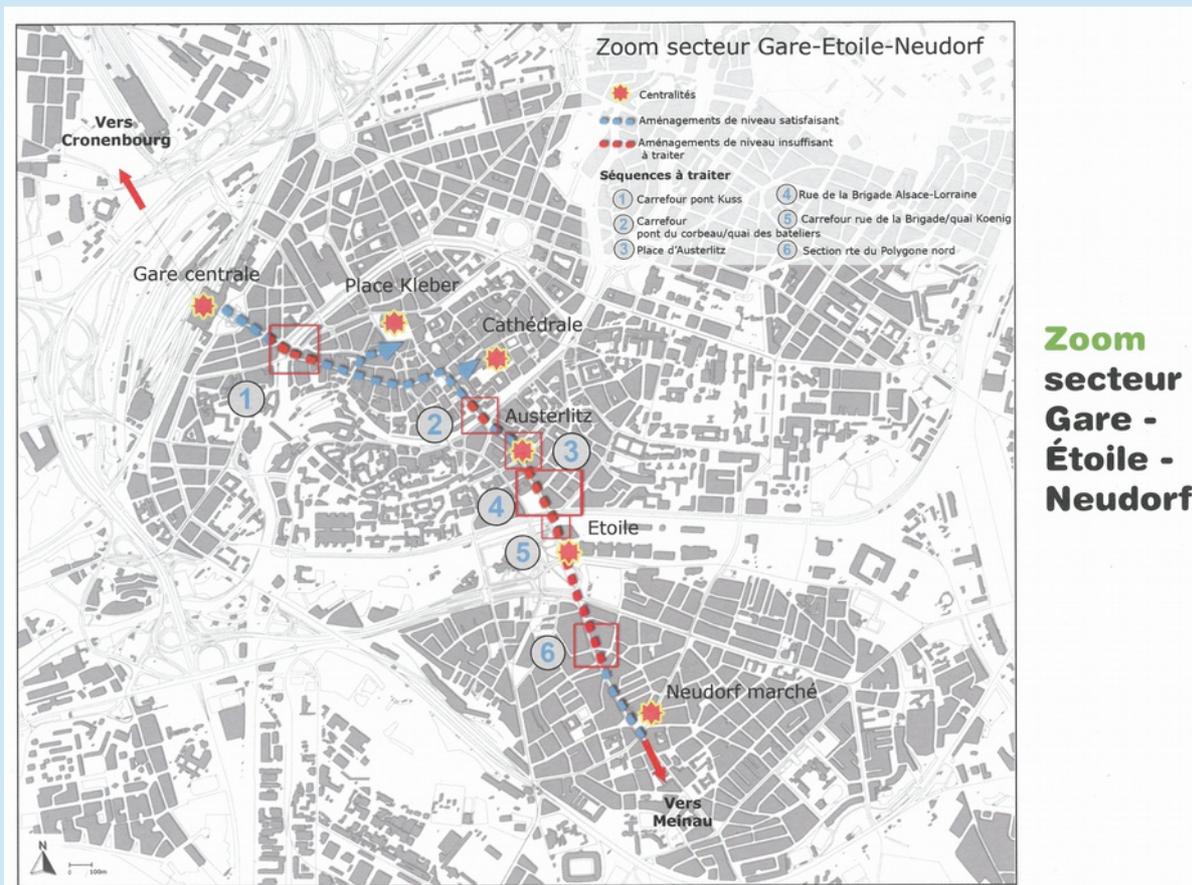


Illustration 10: Aménagements à prévoir pour relier les principales centralités (source : plan piéton, ville de Strasbourg)

## 2.4. Rendre l'événement accessible aux personnes à mobilité réduite

Rendre un événement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) est une tâche complexe qui exige une prise en compte des PMR à tous les niveaux.

Pour se rendre sur le site, plusieurs possibilités peuvent être envisagées. Si les lignes de transports collectifs sont accessibles, un cheminement adapté est proposé entre l'arrêt et l'entrée du site. Si ces lignes ne le sont pas, l'organisateur peut proposer une offre de transport collectif spécifique aux PMR, ou libérer un espace de stationnement de leurs véhicules personnels au plus près du site.

En ce qui concerne les déplacements à l'intérieur du site, un espace et des cheminements peuvent leur être réservés, afin qu'ils puissent circuler sans la pression de la foule.



*Illustration 11: Visiteurs en fauteuil roulant présents au concert (Source : Eurockéennes, photo Vincent Gable)*

### Exemple de bonnes pratiques : un festival accessible aux personnes à mobilité réduite

L'association Territoire de Musiques travaille à faciliter l'accès aux Eurockéennes de Belfort pour le public handicapé : personnes à mobilité réduite, non-voyants et malvoyants, handicaps mentaux, cognitifs et psychiques, sourds et malentendants.

Aux Eurockéennes de Belfort, la préinscription pour les PMR est recommandée. Elle permet la mise en œuvre d'un système d'identification en amont, une reconnaissance pour le repérage et l'assistance, l'anticipation, la sécurité, etc.

Les personnes handicapées peuvent stationner leur véhicule sur un parking réservé, spécifiquement mis à leur disposition à proximité du festival. Son accès est autorisé aux véhicules munis d'un pass délivré par le festival sur envoi de la photocopie de la carte d'invalidité. Depuis cet espace, une navette adaptée gratuite proposée par l'exploitant Optymo assure régulièrement les trajets aller-retour du parking jusqu'à l'entrée du site du festival.

À l'entrée, les PMR récupèrent un bracelet pour accéder aux installations dédiées. Un espace aménagé et accessible est mis à disposition à l'accueil. L'espace est équipé de :

- balises sonores diffusant, après activation, un message sonore pour aider les personnes aveugles et malvoyantes dans leurs déplacements vers l'espace accueil ;
- boucles magnétiques permettant d'amplifier les sons pour les personnes déficientes auditives ;
- barres d'appui formées de deux poignées, pour les personnes présentant un handicap physique ;
- espaces réservés aux personnes handicapées en fauteuil.

Sur demande, les personnes à mobilité réduite peuvent bénéficier dès leur arrivée de l'aide d'un des accompagnateurs bénévoles.

Au cœur du festival, un dispositif complet permet d'améliorer leur confort. Situé au carrefour des cheminements stabilisés, un espace d'accueil est mis à leur disposition et propose :

- une équipe d'accueil de la maison départementale des personnes handicapées (MDPH) ;
- des équipes de bénévoles initiés pour l'accompagnement des personnes dans leurs déplacements ;
- des sanitaires adaptés, accessibles ;
- des « kits de réparation » et outillages pour les fauteuils ;
- du matériel de prêt pour les personnes « en panne » pendant le festival. Des fauteuils roulants de l'Association des paralysés de France et des fauteuils tout-terrain sont prêtés, pour ceux qui souhaitent vivre les concerts dans les mêmes conditions que le public valide ;
- une programmation en braille ou en gros caractère, des plans du site Malsaucy en relief ;
- une aire de repos et de discrétion.

Des spécialistes de la langue des signes sont, au sein de l'espace handicap, à la disposition du public sourd ou malentendant pour faciliter toute démarche nécessaire.

Des accès spéciaux, par voie technique goudronnée et/ou des cheminements stabilisés, sont prévus pour que les personnes à mobilité réduite puissent cheminer. Ces voies d'accès fermées au grand public permettent d'éviter la foule et les dénivelés importants.

Les stands et certaines buvettes sont également accessibles et une signalétique adaptée mise en place.

Quatre espaces sont réservés aux personnes handicapées sur le site du festival, sous la forme d'une plate-forme sur la voie technique (avec accès délivré par l'organisation du festival) devant chacune des quatre scènes.



Illustration 12 : Personnes en fauteuil sur la plate-forme dédiée à Belfort (source : Eurockéennes, photo Raphaël Zerr)

### Exemple de bonnes pratiques : des parcours conseillés aux PMR lors de la Fête des Lumières à Lyon

La ville de Lyon propose des parcours à destination des personnes en situation de handicap, à des heures fixes et sur présentation de la carte d'invalidité. Les guides de l'office du tourisme, formés à l'accueil des personnes en situation de handicap et accompagnés de bénévoles, encadrent et commentent le parcours. Un groupe est réservé aux personnes malentendantes avec traduction en langue des signes française.

En 2012, la ville de Lyon a proposé des parcours thématiques, à destination des personnes à mobilité réduite, à savoir les personnes en situation de handicap, mais également les personnes marchant avec des poussettes ou des enfants en bas âge.

Ces parcours permettent de faire découvrir certains lieux peu connus du grand public. Les temps de parcours indiqués sont calculés pour des piétons, avec des distances adaptées. La ville de Lyon propose huit itinéraires pour des publics spécifiques, tels que les familles avec enfants ou poussettes, ou encore pour les personnes qui souhaitent profiter de la fête des Lumières en évitant les lieux trop fréquentés comme la Presqu'île ou le Vieux Lyon. Ces itinéraires permettent en même temps de désengorger le centre-ville et, par conséquent, d'augmenter la capacité d'accueil globale de l'événement.

Ces parcours thématiques s'intitulent « Promenade familiale », « Escapade des petits grimpeurs » ou encore « Berges en poussette ».

## 2.5. Adapter l'offre en transports collectifs

Les grands événements touristiques sont organisés sur des territoires vastes, à l'échelle d'une ou plusieurs communes. La Fête des Lumières est organisée aux quatre coins de Lyon. Les clés de la ville de Bayonne sont données symboliquement aux « festayres », qui occuperont pendant cinq jours l'ensemble du territoire communal. Le Marché de Noël de Strasbourg est réparti sur une dizaine de sites dans la ville. Les touristes ont recours aux transports collectifs pour se déplacer rapidement entre les différents sites d'un même événement. Les transports collectifs permettent également d'acheminer les visiteurs sur le lieu de la manifestation.

L'organisation d'une telle manifestation bouleverse les habitudes de déplacements et modifie largement la demande. Les autorités organisatrices doivent donc adapter leur offre à cette demande nouvelle. Si des lignes fortes existent, les organisateurs peuvent s'appuyer sur ces lignes en renforçant leur fréquence, leur amplitude et leur capacité. Si le réseau existant ne correspond pas à la demande, il s'agit de créer de nouvelles lignes ou de mettre en place des navettes.

La répartition des sites dans la ville peut perturber le réseau de TC de surface. Pendant la Braderie de Lille, la mise en place de stands dans les rues empêche la progression des bus, dont l'itinéraire doit donc être modifié (voir exemple détaillé page suivante). Les lignes concernées peuvent alors être déviées, en contournant le site de la manifestation, ou bien scindées en deux demi-lignes indépendantes. L'offre TC sera donc adaptée aux contraintes physiques induites par l'organisation de l'événement.

La réception d'un tel événement implique des flux massifs de touristes qui, s'ils viennent en voiture, pourraient saturer l'ensemble du réseau. L'enjeu principal est donc de favoriser le report modal vers la marche et les transports en commun. Plusieurs leviers permettent de rendre les TC attractifs. Premièrement, il s'agit de proposer une offre complète de qualité qui permet aux touristes de parcourir toute la chaîne de déplacement, de leur domicile jusqu'au cœur de l'événement. Cette offre cohérente intègre le réseau urbain, les réseaux de bus interurbains et les lignes ferroviaires. Des pôles d'échanges permettent de développer efficacement l'intermodalité.

Pour les événements pendant lesquels la consommation d'alcool est importante, l'enjeu du transport interurbain est primordial pour la sécurité routière.

Le rabattement des automobilistes vers les P+R favorise également ce report modal et permet d'éloigner les véhicules personnels du centre-ville. Ces P+R sont ensuite desservis par une offre TC attractive qui dépose les touristes à proximité du site de la manifestation.

Des titres de transport spécifiques à destination des touristes peuvent être créés en cohérence avec l'offre tarifaire existant sur le réseau, proposant par exemple un nombre de voyages illimité pendant la durée de l'événement. Ces titres peuvent être individuels ou cibler des groupes.

Le report modal s'appuie sur une bonne communication en amont. Les touristes sont informés à l'avance par l'intermédiaire de la presse, sur le site Internet de l'événement, sur l'application smartphone ou sur des flyers qui leur sont distribués.

### Exemple de bonnes pratiques : le réseau de transports collectifs lillois adapté à la Braderie

Le réseau Transpole se compose de deux lignes de métro léger de type VAL, deux lignes de tramways, six LIANES (lignes à niveau élevé de service), 88 lignes de bus.

Lors du week-end de la Braderie, le réseau de la métropole lilloise est entièrement restructuré et une offre spécifique est mise en place. Le centre-ville étant inaccessible, l'ensemble des lignes de bus qui le traversent habituellement est modifié. Chaque ligne concernée est alors, le temps de la Braderie, scindée en deux lignes distinctes, indépendantes. Ces demi-lignes effectuent donc des allers-retours entre le terminus habituel et un terminus créé pour l'occasion à proximité du centre-ville. Ces nouveaux terminus sont situés au niveau des stations de métro d'entrée de ville (Gare de Lille-Flandres, Porte des Postes, Porte d'Arras...). Lors d'éditions précédentes, un même bus effectuait une demi-ligne, contournait le centre-ville à vide, puis assurait le service de la seconde demi-ligne. Ce système n'a pas été retenu puisqu'il implique des pertes de temps importantes lors du contournement, d'autant plus que les bus circulaient alors sans voyageurs. Le système de bus effectuant les allers-retours sur une seule demi-ligne est plus efficace.

Au total, quatorze lignes de transport collectif sont modifiées, dont les lignes de bus LIANES 1 et 4.

En journée et en soirée, tous les modes sont renforcés avec une augmentation de la fréquence par rapport aux week-ends habituels. Une partie de la Braderie de Lille se déroule durant la nuit du samedi au dimanche. Pour cette occasion, LMCU et son exploitant proposent aux usagers des TC un service « non-stop » de nuit. Les deux lignes de métro, les deux lignes de tramway et huit lignes de bus structurantes (dont quatre LIANES) fonctionnent ainsi en continu pendant tout l'événement, avec une fréquence de cinq minutes la nuit sur le métro. Une tarification spéciale Braderie est mise en place pendant l'événement. En 2014, le « Pass' Braderie » permet aux visiteurs d'utiliser l'ensemble du réseau Transpole pendant deux jours pour 5 euros. Ce « Pass' Braderie » connaît un succès important : environ 100 000 pass vendus.

Neuf points de vente supplémentaires de titres de transport sont créés pendant la Braderie. Au total, 600 000 titres de transport (incluant les tickets unitaires, allers-retours, Pass'Braderie, etc.) sont vendus pendant ces deux jours.

Les organisateurs ont connu une panne de métro en 2008 qui avait paralysé la ville lors de la Braderie. Depuis, LMCU et Keolis ont mis en place un plan de remplacement : dix-huit bus articulés se tiennent prêts à partir. Les chauffeurs correspondants sont positionnés à proximité des bus, travaillant dans les boutiques ou aux stations TC environnantes. Ainsi, en cas de panne du réseau du métro, les bus peuvent être utilisés avec une réactivité optimale.

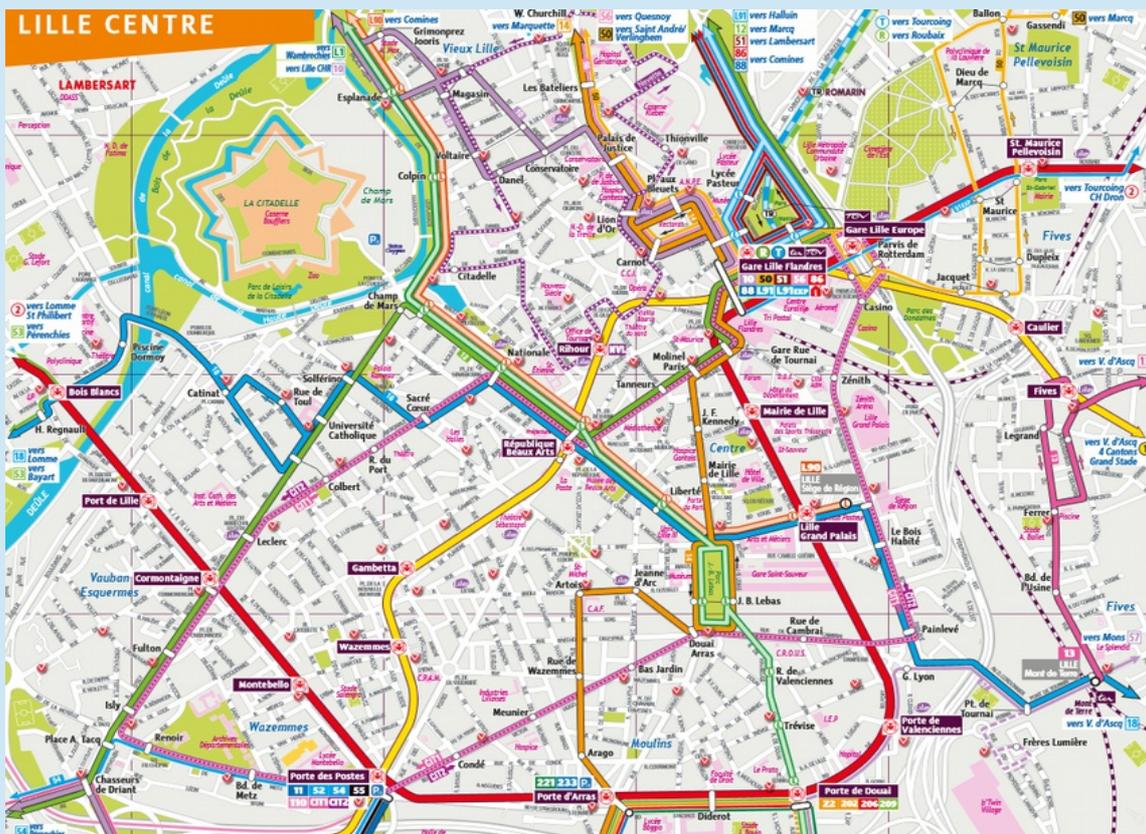


Illustration 13 : Plan du réseau Transpole classique (source : Transpole)

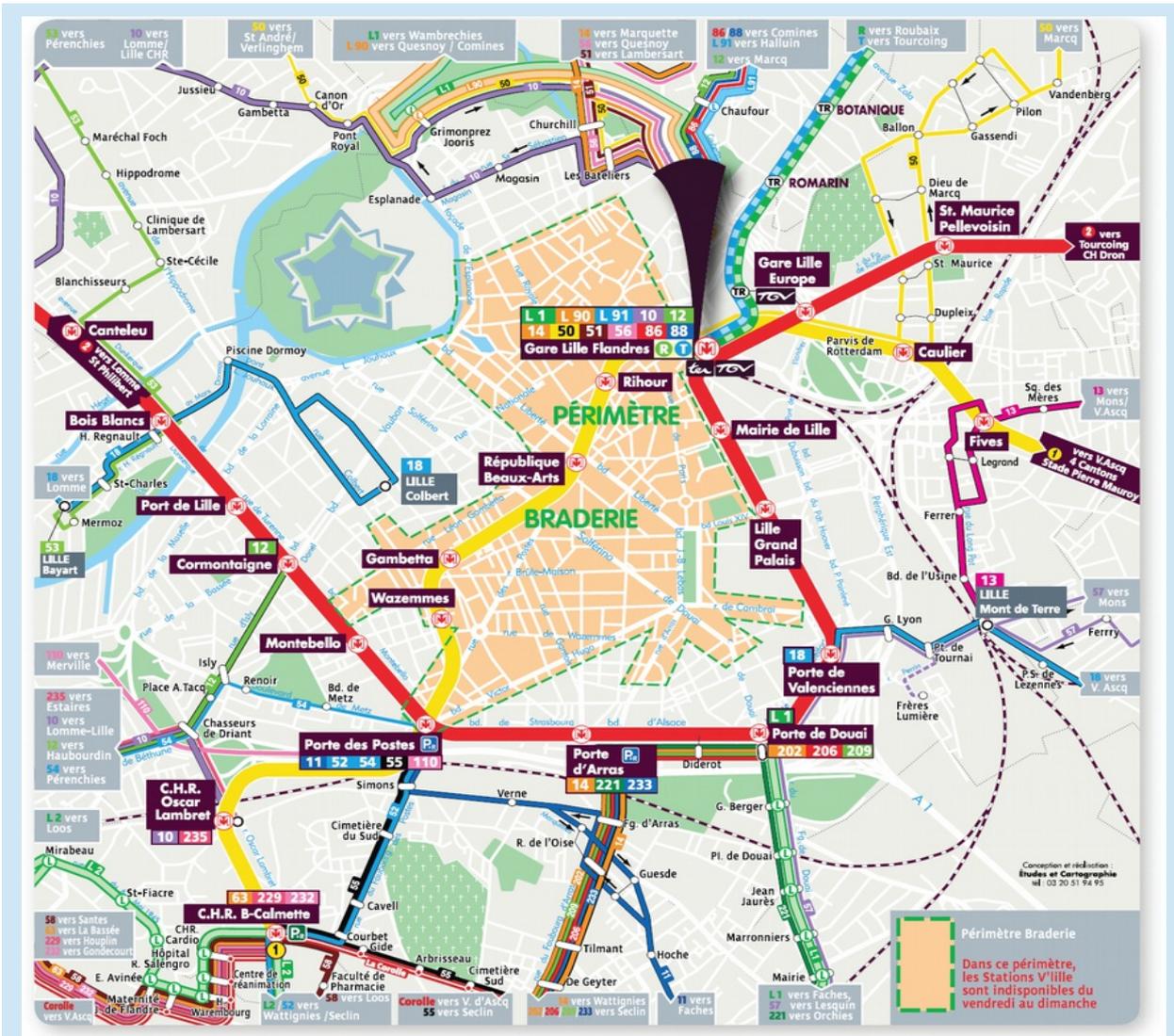


Illustration 14 : Plan du réseau Transpole adapté pour la Braderie (source : Transpole)

### Exemple de bonnes pratiques : la création d'une gare routière unique à Bayonne

Pendant les cinq jours des Fêtes de Bayonne, une gare routière temporaire est créée sur une des grandes places du centre-ville, la place des Basques. Située en entrée du périmètre de l'événement et proche de l'office du tourisme, cette plate-forme réunit à la fois les bus du réseau urbain Chronoplus et les cars interurbains en provenance du Pays basque et du sud des Landes.

C'est un lieu important pour les services techniques de la ville, notamment concernant la sécurité. En effet, le partage de cet espace public entre les piétons, les neuf lignes de bus urbains et les quinze lignes interurbaines est un des enjeux stratégiques des déplacements pour la municipalité. Les deux réseaux de TC et leurs installations temporaires respectives (billetteries, postes d'exploitation, arrêts...) sont géographiquement séparés (urbain à l'est et interurbain à l'ouest).

Un nouveau réseau interurbain est créé pour les cinq jours de Fêtes. En 2013, ce réseau interurbain exceptionnel regroupe six exploitants différents qui organisent les quinze lignes spéciales Fêtes (numérotées de A à O). Une trentaine de communes des Pyrénées-Atlantiques et des Landes sont desservies. En soirée, les lignes offrent en moyenne quatre à cinq départs à destination de Bayonne. Les exploitants proposent généralement pour chaque ligne un retour par heure entre 20 heures et 4 heures du matin. La gestion des retours se fait en fonction de l'occupation du car. Il démarre dès qu'il a atteint son nombre maximum d'occupants. Il n'y a pas d'horaire fixé. Les cars continuent les allers-retours tant qu'il y a de la demande.



Illustration 15 : Plan de la gare routière temporaire (source : ville de Bayonne)

**Exemple de bonnes pratiques : Belfort, création de navettes et renforcement de lignes existantes**

En temps normal le site sur lequel se déroulent les Eurockéennes est très peu desservi. L'offre de transport proposée se fait uniquement à la demande (TAD), avec une desserte une fois par heure. Durant le festival, l'offre TC routière et ferroviaire est renforcée pour permettre aux festivaliers présents à la gare TGV, à la gare de Belfort ou en centre-ville de Belfort de se rendre facilement sur le site.

Un pôle d'échanges est créé pour l'occasion à Valdoie. La ligne 3 de bus urbain relie les deux gares à Valdoie. En temps normal, il n'y a plus d'offre TC après Valdoie. Pendant le festival, une navette est mise en place entre Valdoie, le camping et le site des concerts. La ligne 3 est largement renforcée. Dix cars et chauffeurs se tiennent prêts à partir en cas de saturation de la ligne. La SNCF informe à l'avance l'exploitant du nombre de passagers présents dans les TGV, afin qu'il puisse absorber la demande. La ligne TER entre Belfort et la gare de Bas-Évette, située à dix minutes à pied du site, est également renforcée.

Il y a quelques années, la volonté de l'autorité organisatrice était de séparer les festivaliers des usagers habituels, en créant des lignes spécifiques pour les festivaliers, ce qui impliquait une multiplication des coûts. La solution actuelle, mêlant création de navettes et renforcement de la ligne 3, permet un meilleur rendement du réseau et une meilleure réactivité en cas de saturation.

Auparavant, les festivaliers étaient acceptés dans les bus, sans titres de transport, ce qui était mal accepté par les usagers habituels, qui eux payaient un titre. Aujourd'hui, le transport aller-retour est toujours pris en charge par le SMTC 90, mais un billet aller-retour leur est donné sur présentation d'un billet Eurockéennes.

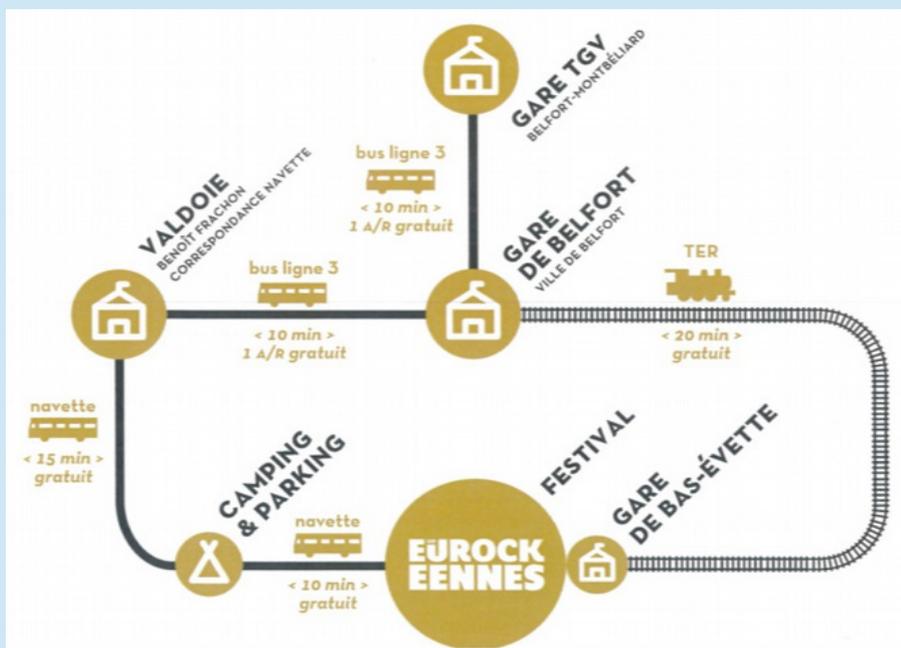


Illustration 16 : Création d'un réseau de transport collectif à Belfort (source : SMTC 90)

## 2.6. Éloigner les véhicules de la manifestation

Les grands événements sont pour la plupart organisés par de grandes villes (Lyon, Strasbourg, Lille...) dont les rues principales sont déjà saturées en heure de pointe. Elles ne pourraient absorber le trafic automobile supplémentaire si les touristes utilisaient leur véhicule personnel. L'enjeu est ici d'éloigner les véhicules du site de la manifestation (souvent au centre-ville), afin de limiter les congestions et maintenir une circulation fluide à proximité de l'événement.

Pour ce faire, un nouveau plan de circulation peut être défini pour l'occasion. Ce dernier permet d'éviter le centre-ville et d'orienter les automobilistes vers les P+R les plus proches. La gestion des véhicules motorisés repose sur un jalonnement de qualité, prévu spécialement pour la durée de l'événement, présent en ville, mais également sur les axes à fort trafic (autoroutes, voies structurantes d'agglomération, etc.).

La pratique du covoiturage mérite d'être encouragée pour les touristes, mais également pour les résidents, dans le cadre du plan de communication.

Le stationnement est un levier majeur du report modal. Orienter les véhicules vers les P+R au plus tôt, avant qu'ils ne pénètrent dans le centre-ville, permet de « désaturer » le cœur de l'agglomération. Les organisateurs peuvent faire le choix d'interdire le stationnement à proximité de l'événement, voire dans le centre-ville si l'événement a lieu dans les rues de la ville. Cela permet à la fois d'assurer la sécurité des visiteurs en limitant fortement la circulation automobile, et de préserver les véhicules stationnés contre toute sorte de dégradation.

Si le stationnement des résidents est interdit à proximité de l'événement, un parking peut leur être mis à disposition gratuitement à l'extérieur du périmètre. L'accès au centre-ville en voiture peut alors être ouvert à certaines heures de la journée.

Afin d'absorber la demande supplémentaire de stationnement, la possibilité de mutualiser les parcs de stationnement peut être envisagée, notamment en collaboration avec les acteurs privés en charge des stades ou des centres commerciaux par exemple. Une réflexion est à mener sur le stationnement des cars et des camping-cars. Enfin, un contrôle renforcé du stationnement de tous les véhicules est nécessaire, pour éviter le stationnement sauvage aux abords des sites.

Les organisateurs s'accordent sur l'importance de la campagne de communication. Celle-ci met l'accent sur la saturation du centre-ville pendant l'événement et sur les diverses solutions qui s'offrent aux touristes et aux résidents habituels (TC, modes actifs, covoiturage, télétravail, horaires décalés, etc.).

### Exemple de bonnes pratiques : Rouen, une gestion efficace de la circulation automobile

Un nouveau plan de circulation de l'agglomération rouennaise a été mis en place pendant l'Armada. Certains secteurs sont congestionnés en centre-ville, notamment suite à l'incendie du pont Mathilde en 2012 qui supportait 80 000 véhicules/jour. Ces secteurs sont déjà saturés en semaine aux heures de pointe. Le plan de circulation prévu pour l'Armada a donc pour objectif de ne pas encombrer davantage ces secteurs difficiles. La communication en amont a joué un rôle clé, et a été très efficace auprès des habitants de l'agglomération. Afin de limiter la circulation aux abords du site, de nombreux postes de garde ont été déployés, permettant de contrôler l'accès des véhicules à proximité des quais. Une voie a été fermée sur le pont Guillaume et un boulevard urbain neutralisé pour donner davantage d'espace aux piétons.

Le conseil général de Seine-Maritime a élaboré un schéma de circulation à l'échelle départementale, et mis en place un contournement de l'agglomération rouennaise, avec une traversée de la Seine au niveau du pont de Brotonne, situé à plus de 30 km de la manifestation.

Les flux automobiles entrant dans Rouen sont dirigés vers les P+R. Deux P+R sont spécialement ouverts pour la durée de l'Armada, le premier à proximité du campus (campus université Mont-Saint-Aignan, 650 places) et le second à la salle de spectacle du Zénith (4 000 places). Ils sont tous les deux gratuits et viennent compléter l'offre en P+R déjà existante. Le P+R Campus est desservi par la ligne TéoR T1, à quelques minutes seulement du site de l'Armada. Le P+R Zénith n'est desservi directement ni par le TéoR, ni par le métro. Un service de navette par bus est donc mis en place spécialement pour relier le P+R à l'arrêt de métro le plus proche. Lors de l'Armada 2013, ces deux P+R ont été remplis à environ 70 % en semaine, et ils ont été saturés les week-ends. Les résultats obtenus montrent l'efficacité de ces différentes mesures : le trafic a diminué en centre-ville de 25 % par rapport à un jour normal (après incendie du pont Mathilde), et en week-end jusqu'à moins 35 %. À l'échelle de l'agglomération, les organisateurs ont observé une baisse globale de trafic de 5 à 10 % suivant les jours.



Illustration 17 : Contournement de l'agglomération rouennaise (source : ville de Rouen)

### Exemple de bonnes pratiques : la gestion du stationnement des cars à Strasbourg

Une gestion spécifique est mise en place pour les 5 000 cars de touristes venant à Strasbourg au mois de décembre, soit plus de 150 cars par jour. Ces derniers déposent leurs passagers au niveau d'Étoile Polygone, à proximité du centre-ville historique, puis vont se garer au P+R Elsau situé plus en périphérie. Au retour, ils peuvent venir reprendre leurs passagers à Étoile Polygone. Un lieu de déposes/reprises spécifique, plus proche encore du centre-ville, est également accessible pour la dépose de personnes à mobilité réduite.

Le P+R d'Elsau est ouvert 7 jours/7, 24 heures/24, et présente 70 places pour les cars. Le stationnement d'un car au parking Elsau coûte 17 euros/jour avec un ticket/retour tramway pour le conducteur, ou 26 euros/jour avec un ticket aller-retour tramway pour chaque passager. Ce service est proposé aux cars toute l'année mais utilisé essentiellement en décembre.

Un plan de circulation des cars a été élaboré, pour que le centre-ville ne soit pas encombré par les cars. Cette mesure fonctionne tellement bien que le P+R Elsau est plein ; un autre parking « Marché de Noël-Tivoli » est donc ouvert aux cars pendant le Marché de Noël, au même prix.

### Exemple de bonnes pratiques : la gestion du stationnement des résidents à Bayonne

L'organisation d'un grand événement touristique perturbe largement les habitudes de mobilité des résidents. Il est donc essentiel de préserver, dans la mesure du possible, leur mobilité. En ce qui concerne les déplacements des piétons et les déplacements en transport collectif, il est parfois difficile de répondre à la demande massive des visiteurs sans pénaliser celle des résidents. En revanche, il est possible d'adapter la gestion du stationnement aux besoins des résidents. Lors des Fêtes de Bayonne, l'un des huit parkings du centre-ville est exclusivement réservé aux détenteurs de la carte résident du centre-ville. De plus, les riverains du périmètre des Fêtes propriétaires d'un garage ou titulaires d'un abonnement de stationnement peuvent obtenir un accès gratuit à l'un des parkings des Fêtes.

## 2.7. Communiquer et informer

Comme illustré ci-devant, la communication est la clé d'une bonne gestion des déplacements lors d'un événement touristique. Elle a un impact certain sur le choix modal des usagers et sur le choix de l'itinéraire.

La multiplication des moyens de communication permet de toucher un public large. Il est recommandé de communiquer par l'intermédiaire du site Internet de la ville ou de l'événement, par exemple « [www.eurockeenness.fr](http://www.eurockeenness.fr) ». Ce site apporte des informations sur la localisation des sites, le réseau de transport collectif, les titres de transport existant, les cheminements piétons et leurs temps de parcours, les cheminements accessibles aux personnes à mobilité réduite, l'offre de stationnement et la localisation des P+R. Il permet également de sensibiliser les futurs touristes sur les conditions de circulation difficiles. La communication permet ainsi d'influencer l'automobiliste et de favoriser le report modal.

Il peut être envisagé de regrouper l'ensemble des informations sur un site Internet unique, ou de proposer des renvois vers le site de la Ville, du réseau TC, de l'office du tourisme, sur une plate-forme de covoiturage...

Au vu de l'ampleur internationale de ces événements, il est essentiel de traduire l'intégralité du contenu des sites Internet *a minima* en anglais. Actuellement, les sites des grands événements sont traduits en anglais, et souvent dans une seconde langue étrangère de portée plus locale. Le site du Marché de Noël de Strasbourg est ainsi traduit en allemand.

Les applications smartphone se développent et permettent d'apporter l'information en temps réel. Une personne sur le lieu de la manifestation peut en effet à tout moment consulter l'application. Ces applications méritent également d'être traduites en plusieurs langues.

La rédaction d'articles dans les journaux locaux et la distribution de flyers permettent d'informer le public. Ces documents contiennent généralement une quantité d'informations limitée, mais peuvent renvoyer utilement vers le site Internet.

La communication en amont est efficace, et elle doit être complétée par une information donnée sur le terrain. L'accueil physique sur les lieux clés de l'événement constitue un aspect essentiel du dispositif d'information qui contribue directement à la qualité d'expérience des visiteurs. On peut ainsi citer l'exemple des « stewards ambulants » de la Fête des Lumières de Lyon, qui informent les visiteurs et sont facilement reconnaissables grâce à leur habillement lumineux. Il est également important de souligner le rôle des « relais » d'information (notamment les acteurs du tourisme) pour garantir un accès continu à l'information dans l'espace et le temps. Enfin, il s'agit de mettre en place un système de jalonnement complet, et d'apporter une information en temps réel, par exemple le temps d'attente avant le prochain tramway, ou le nombre de places encore disponibles dans le P+R le plus proche.

### Exemple de bonnes pratiques : la communication autour de la Braderie de Lille

L'ensemble des informations est centralisé sur le site Internet de l'événement mis en place par la municipalité de Lille. Les collectivités territoriales ainsi que les différents partenaires communiquent tous sur la Braderie puisqu'elle bénéficie d'un ancrage local fort.

Depuis 2010, la ville de Lille met en place une application mobile sur smartphone (iPhone ou Android). Les informations concernant les déplacements y figurent avec l'ensemble des informations pratiques (actualités, géolocalisation des postes de secours, des parkings ou des toilettes publiques, plan de la Braderie), des services dédiés à la sécurité (numéro des services d'urgence, des pharmacies de garde) ou des renseignements concernant les animations prévues pendant le week-end. La Braderie possède également une page Facebook mise à jour régulièrement.

Les médias locaux (presse, chaînes audiovisuelles...), voire nationaux, relayent largement les informations pratiques durant le mois précédent l'événement.

En amont de l'événement, les informations pratiques sur la restructuration du réseau et les déviations de lignes sont à la fois diffusées sur le site internet de Transpole, traduit en trois langues : français, néerlandais et anglais, sur l'application mobile et sur chaque arrêt impacté dès le début du mois d'août. Une plaquette de communication est éditée et distribuée dans toutes les agences Transpole ainsi que dans plusieurs gares de la métropole lilloise.

Pendant le week-end environ 10 000 flyers, qui reprennent ces informations, sont distribués en gare du Nord à Paris. Des agents Transpole sont présents dans les gares de Lille-Flandres et Lille-Europe pour aider et renseigner les visiteurs.

Depuis 2011, le réseau Transpole est doté d'un PC informations. Il récupère les informations du PC sécurité et des PC opérationnels (métro, tramway et bus) afin de les diffuser auprès des voyageurs via les PMV et les annonces sonores. Le PC information est ouvert de 5 heures du matin à 1 heure du matin.



Illustration 18 : Application smartphone (source : ville de Lille)

**Exemple de bonnes pratiques : la communication en préparation des J. O. de Londres**

Avant les Jeux olympiques, Londres redoutait que le centre-ville soit congestionné et que les services de transports collectifs (dont le métro) soient saturés. Les organisateurs ont donc lancé une campagne de communication de très grande ampleur, afin d'encourager la pratique des modes actifs pour les Londoniens, en particulier pour les déplacements domicile-travail, et de les dissuader de prendre leur voiture ou les transports en commun. Ce report modal permet de garder une offre TC confortable pour les visiteurs étrangers.



Illustration 19 : Affiche d'incitation des résidents à aller travailler à pied, Londres (source : TFL)  
« Marcher pendant une partie de votre déplacement peut être plus rapide pendant les Jeux. »



his train is for Bank. The next station is

London 2012

*The DLR will be much busier than usual during the Games*  
27 July – 12 Aug and 29 Aug – 9 Sept  
It will service many Games venues. To explore your travel options visit [GetAheadoftheGames.com](http://GetAheadoftheGames.com) and follow us on Twitter @GAOTG

Working together:

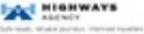
**MAYOR OF LONDON**     **Transport for London**

Illustration 20 : Affiche de sensibilisation sur la saturation du réseau de métro à Londres (source : TFL) « Le DRL peut être beaucoup plus bondé que d'habitude pendant les Jeux. »

### 3. ANNEXE : DESCRIPTION SYNTHÉTIQUE DES ÉVÉNEMENTS ÉTUDIÉS



Illustration 19 : Carte des événements étudiés (source : Cerema DterEst)

### 3.1. L'Armada de Rouen

L'Armada est un rassemblement de grands voiliers organisé à Rouen, en Seine-Maritime, tous les cinq ans environ. La 6<sup>e</sup> édition a eu lieu du 6 au 16 juin 2013. L'Armada présente deux événements majeurs. Pendant une dizaine de jours, les bateaux sont exposés le long des quais, sur une distance de sept kilomètres, à proximité du centre-ville de Rouen, et attirent de très nombreux visiteurs sur un périmètre restreint.

Les bateaux sont ouverts de 10 heures à 19 heures. Plus tard dans la soirée, des réceptions privées y sont organisées. Des concerts sont proposés tous les soirs de 19 heures à 23 heures du 8 au 15 juin. Un feu d'artifice est lancé à 23 h 30 également tous les soirs pendant cette période.

En termes de fréquentation, les différents organisateurs s'accordent sur une estimation d'environ 5 millions de visiteurs sur les dix jours. Le nombre maximum de visiteurs présents simultanément aux abords du site est estimé à 300 000 personnes.



*Illustration 20 : La rive droite de la Seine à Rouen, lors de l'Armada (source : ville de Rouen, photo France 3 Haute-Normandie)*

Le dernier jour de l'Armada a lieu la Grande Parade de la Seine, lors de laquelle les voiliers quittent Rouen et naviguent le long des 120 km de méandres jusqu'à l'estuaire. La fréquentation due à la descente en Seine se répartit le long des 120 km de fleuve, partagés entre trois départements et deux régions, et se concentre dans certaines communes qui organisent des manifestations particulières.

Lors de la Grande Parade, environ un million de visiteurs sont présents sur les boucles de la Seine.



Illustration 21: Plan de la Seine lors de la Grande Parade (source : CG 76)

### 3.2. Les Eurockéennes de Belfort

Le festival des Eurockéennes de Belfort est l'un des plus grands festivals de musique de France. Ce festival indépendant est produit par une association à but non lucratif (Territoire de Musiques). Il doit une partie de son succès au site naturel sur lequel il a lieu, la presqu'île du Malsaucy. Le festival se déroule chaque année début juillet, et dure trois jours (vendredi, samedi, dimanche). Le festival ouvre généralement vers 17 heures le vendredi pour se terminer le dimanche vers 3 heures du matin. Le festival a vu sa popularité monter au fil des années pour atteindre désormais 100 000 spectateurs de moyenne par édition.

L'événement se déroule à environ 6 km au nord de Belfort. À proximité du site du festival, un camping provisoire est installé sur l'aérodrome voisin. Ce camping permet d'accueillir chaque année près de 15 000 campeurs. Une autre partie de l'aérodrome est temporairement réservée au stationnement des véhicules et tient lieu de parking-relais. Le parking de l'aérodrome permet ainsi d'accueillir près de 10 000 véhicules quotidiennement. Pour relier l'aérodrome de Chaux au site des Eurockéennes, une voie ferrée est temporairement neutralisée et fait office de cheminement piéton.



*Illustration 22 : Les Eurockéennes de Belfort (source : Eurockéennes, photo Vincent Gable)*

### 3.3. Les Fêtes de Bayonne

Les Fêtes de Bayonne ont lieu la dernière semaine de juillet. Elles durent cinq jours, du mercredi après-midi au dimanche soir. La ville accueille de nombreuses manifestations chaque jour (spectacles, bals, courses de vaches, rencontres sportives, défilés, etc.) et chaque nuit (concerts, bals publics).

Les Fêtes sont organisées depuis 1932 par la ville de Bayonne. S'il s'agissait à l'époque de fêtes locales, elles ont pris de l'ampleur ces quinze dernières années pour devenir un événement touristique majeur.

Le périmètre des fêtes se situe en centre-ville, à l'intérieur des fortifications, de part et d'autre de la Nive et de l'Adour, le quartier de la gare étant inclus dans le périmètre. La gare routière et l'aire de repos, pouvant accueillir 1 600 tentes, font également partie du périmètre des Fêtes.

La fréquentation totale des Fêtes est estimée à 1 million de visiteurs, sur cinq jours. Les organisateurs évaluent également le nombre maximal de personnes présentes simultanément dans le périmètre des fêtes de 150 000 à 250 000 personnes selon les jours. La ville de Bayonne voit donc sa population, de l'ordre de 45 000 habitants, tripler lors de l'événement.



*Illustration 23: L'ouverture des Fêtes de Bayonne (source : ville de Bayonne, photo ZStudio/Copyright ville de Bayonne)*

### 3.4. La Braderie de Lille

La Braderie de Lille est un des plus importants marchés aux puces-brocantes d'Europe. Elle se déroule traditionnellement le week-end du premier dimanche de septembre et débute officiellement le samedi en début d'après-midi pour finir le dimanche à 23 heures, sans interruption.

La braderie s'étend sur plus de cent kilomètres de trottoirs où plus de 10 000 exposants installent leurs stands. Professionnels, comme particuliers, sont autorisés à occuper la voie publique afin de vendre leurs marchandises. Le périmètre de la Braderie de Lille est concentré sur une grande partie du centre-ville de la municipalité lilloise.

Tout au long du week-end, des animations accompagnent également l'événement (semi-marathon le samedi matin, concerts, foire aux manèges...).

La Braderie de Lille possède un rayonnement local, national, mais également international. La situation géographique de Lille fait que cet événement attire de nombreux touristes étrangers, notamment anglais et belges. Un secteur de la braderie est même spécialement réservé aux brocanteurs professionnels venus d'Angleterre.

En 2013, les organisateurs ont annoncé qu'environ 2,5 millions de personnes se sont rendues à la Braderie durant le week-end du 1<sup>er</sup> et 2 septembre 2013.



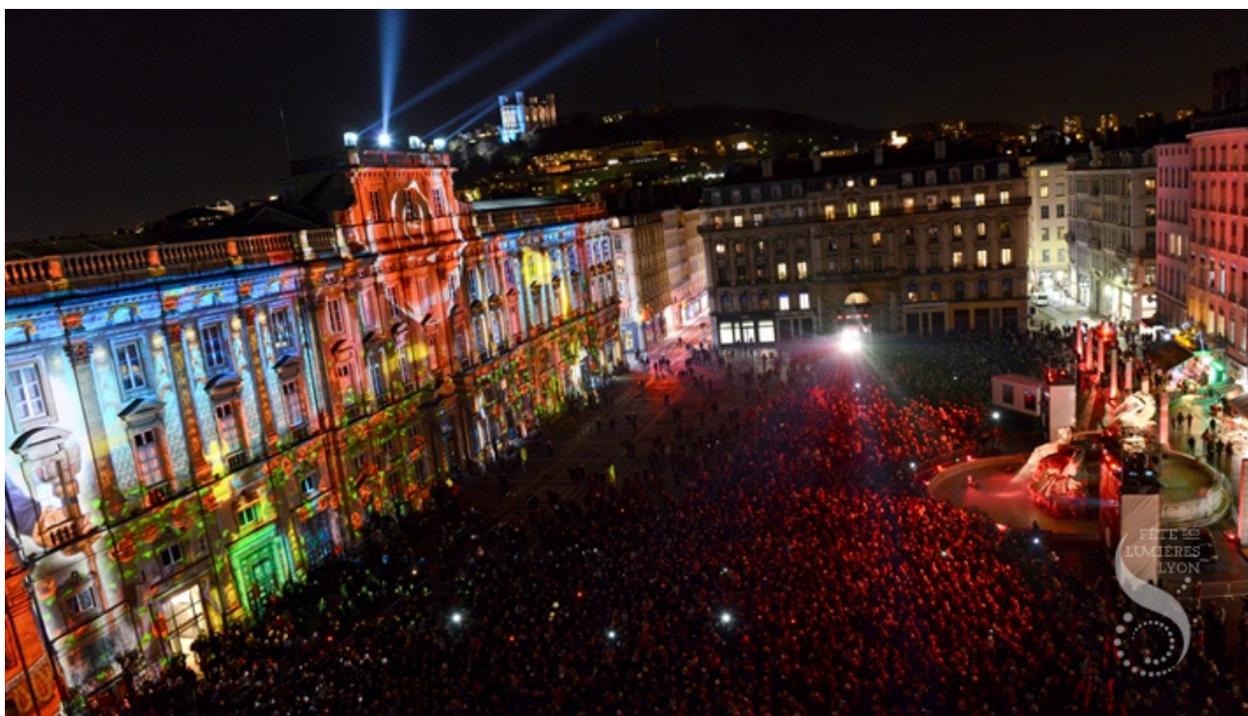
*Illustration 24 : La Braderie de Lille (source : ville de Lille, photo Anaïs Gadeau)*

### 3.5. La Fête des Lumières de Lyon

La Fête des Lumières se déroule à Lyon au mois de décembre, sur quatre soirs depuis 1999. La fête commence vers 18 heures jusqu'à minuit, et un soir jusqu'à 1 heure, généralement le 8 décembre.

Le nombre et la localisation des sites changent chaque année, en fonction des réponses aux appels à projets. La majorité des sites se situent sur la presqu'île, et tous les sites se situent sur le périmètre de la commune de Lyon.

La fréquentation est estimée à 3 millions de visiteurs, dont 1 100 000 spectateurs passant sur la place des Terreaux durant les quatre soirs. Les visiteurs sont composés à 50 % de Lyonnais, 30 % de la région Rhône-Alpes (hors Lyon), 10 % du reste de la France et 10 % d'étrangers.



*Illustration 25 : La place des Terreaux pendant la Fête des Lumières (source : ville de Lyon, photo Damien Fontaine, La Maison Production)*

### 3.6. Le Marché de Noël de Strasbourg

Apparu en 1570, le Marché de Noël de Strasbourg est le plus réputé en France par son ampleur et son emplacement au sein de la capitale européenne. C'est également l'un des plus réputés en Europe.

Le Marché de Noël a lieu chaque année, de la fin novembre à la fin décembre. En 2013, il s'est tenu du 29 novembre jusqu'au 31 décembre. Les marchés de Noël, répartis sur plusieurs sites, sont ouverts du dimanche au jeudi de 10 heures à 20 heures, les vendredis et samedis de 10 heures à 21 heures.

La manifestation regroupe dix marchés de Noël comprenant environ 300 chalets. Outre les marchés, d'autres animations sont organisées sur le territoire de la commune (village des enfants, croisières sur l'Ill, musée alsacien, expositions...). Ces animations sont réparties sur plusieurs sites placés dans le centre-ville de Strasbourg.

Les trajets entre les différents sites peuvent être parcourus en transport collectif, puisqu'ils sont tous à proximité d'une station de tramway, en vélo ou à pied. En effet, les distances sont relativement courtes. Les deux sites les plus éloignés, la gare et la place d'Austerlitz, sont distants d'environ 1,7 km. Le nombre de visites est estimé à 3,5 millions. 18 % des touristes sont étrangers.



*Illustration 26 : La place de la cathédrale pendant le Marché de Noël (source : ville de Strasbourg, photo Pascal Bastien)*

### 3.7. Les Jeux olympiques de Londres

Les Jeux olympiques d'été de 2012 ont eu lieu du 27 juillet au 12 août à Londres. Les délégations de 204 pays ont participé. Les épreuves olympiques ont été réparties sur trente-quatre sites sportifs, dont la quasi-totalité était située à Londres. Certains événements ont eu lieu sur d'autres sites au Royaume-Uni, certaines infrastructures n'étant pas disponibles dans la capitale. La majorité des sites ont été regroupés en trois zones dans le Grand Londres : la zone Olympique, la zone de la Rivière et la zone Centrale.

Les Jeux ont attiré environ 7 millions de spectateurs, dont environ 500 000 touristes étrangers<sup>1</sup>.



*Illustration 27 : Les Jeux olympiques de Londres (source :TFL)*

---

1 Le chiffre diffère selon les sources, entre 300 000 et 750 000 spectateurs étrangers.

## BIBLIOGRAPHIE

AFIMB, *Présentation, Faciliter les mobilités pour enrichir l'expérience touristique, Les perspectives en matière d'information multimodale et de billettique*, 2012.

ATOOUT FRANCE, *Faciliter les mobilités pour enrichir l'expérience touristique*, 2012.

BAILLOT M., *Les grands événements : un moteur pour la croissance économique et touristique du Grand Paris*, octobre 2013 ;

BOVY P. (EPFL), POTIER F. (INRETS), LIAUDAT C. (EPFL), *Les grandes manifestations : planification, gestion des mobilités et impacts*, Predit, 2003.

CNPTU, DGIS, *Un tourisme durable : pour une meilleure gestion des flux touristiques lors des grands événements*, 2013.

PACI F., 3IBS, *Bus operations during special events*, 2014.

SETRA, *Valorisation des lignes secondaires ferroviaires : projets de trains touristiques, cyclo-draisines et voies vertes*, 2012.

Transport for London, *Travel in London report 5*, 2012.

UITP, *Le transport dans les grandes manifestations*, Core Brief, décembre 2007.

UITP, *Les grands événements et les transports publics : un duo gagnant*, Core Brief, décembre 2007.

Ville de Genève, *Plan piéton de la ville de Genève : développer la mobilité des touristes à pied*, 2012.

# ***Table des matières***

---

<b>1. CONTEXTE, MÉTHODOLOGIE ET ENJEUX</b>	<b>5</b>
<b>2. BONNES PRATIQUES ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>7</b>
2.1. Coordonner les travaux d'une multitude d'acteurs	7
2.2. Assurer la sécurité des visiteurs	10
2.3. Favoriser les déplacements des piétons	16
2.4. Rendre l'événement accessible aux personnes à mobilité réduite	21
2.5. Adapter l'offre en transports collectifs	25
2.6. Éloigner les véhicules de la manifestation	31
2.7. Communiquer et informer	34
<b>3. ANNEXE : DESCRIPTION SYNTHÉTIQUE DES ÉVÉNEMENTS ÉTUDIÉS</b>	<b>38</b>
3.1. L'Armada de Rouen	39
3.2. Les Eurockéennes de Belfort	41
3.3. Les Fêtes de Bayonne	42
3.4. La Braderie de Lille	43
3.5. La Fête des Lumières de Lyon	44
3.6. Le Marché de Noël de Strasbourg	45
3.7. Les Jeux olympiques de Londres	46
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>47</b>
<b>SIGLES ET ACRONYMES</b>	<b>49</b>

## SIGLES ET ACRONYMES

AOT	autorité organisatrice des transports
AOTU	autorité organisatrice des transports urbains
AOM	autorité organisatrice de la mobilité
BHNS	bus à haut niveau de service
CRS	compagnies républicaines de sécurité
DDCS	direction départementale de la cohésion sociale
DDPP	direction départementale de la protection des populations
DDI	direction départementale interministérielle
DDT	direction départementale des territoires
DDTM	direction départementale des territoires et de la mer
DIR	direction interdépartementale des routes
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
ORSEC	organisation de la réponse de sécurité civile
P+R	parking-relais
PC	poste de contrôle
PDU	plan de déplacements urbains
PMR	personne à mobilité réduite
PMV	panneau à message variable
SAEIV	système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs
SAMU	service d'aide médicale urgente
SMTC	Syndicat mixte des transports en commun
SDIS	service départemental d'incendie et de secours
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SYTRAL	Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
TC	transports collectifs

### **Urban transport and tourism - organizing travel related to event tourism**

Travel management for an event localized in space and time (such as a football match or concerts) has been the subject of recent studies and publications. Interest here is focused on travel management practices of towns facing high dispersion of mass resident and visitor ridership in several districts in the same town. All modes of transport are involved: public transport, cars, pedestrians (including people with reduced mobility), cyclists, etc. Particular attention is given to trips made within the perimeter of the event.

The main objective of the study is to make recommendations to future event organizers. These recommendations are based on specific examples and testimonials from various local authorities or State services. Seven events were studied: the Rouen Armada, the Eurockéennes in Belfort, the Fêtes de Bayonne, the Braderie de Lille, the Fête des Lumières in Lyon, the Christmas market in Strasbourg and the London Olympic Games. A brief description of each of these events is available in the appendix. The events chosen have certain points in common (high attendance, complex transportation management issues, etc.) and different characteristics (type of event, type of audience, rural or urban environment, site size, etc.).

### **Transportes urbanos y turismo – organizar los desplazamientos relacionados con el turismo de eventos**

La gestión de los desplazamientos para un evento localizado en el espacio y en el tiempo (organización de un partido de fútbol, conciertos...) ha sido objeto de estudios y de publicaciones recientes. Se presta aquí interés a las prácticas de gestión de los desplazamientos de las ciudades confrontadas con una dispersión fuerte de las frecuentaciones residentes y turísticas de masa en varios barrios de una misma ciudad. Se ven concernidos todos los modos de transporte: transportes colectivos, automóviles, peatones (entre ellos, personas con movilidad reducida), ciclistas, etc. Se presta especial atención a los desplazamientos realizados en el interior del perímetro del acontecimiento.

El objetivo principal del estudio es emitir recomendaciones destinadas a futuros organizadores de acontecimientos. Estas recomendaciones se basan en ejemplos precisos y testimonios de diferentes administraciones o servicios del Estado. Se han estudiado siete eventos. Se trata de la Armada de Rouen, las Eurockéennes de Belfort, las Fiestas de Bayona, la Braderie (mercadillo anual) de Lille, la Fiesta de las Luces en Lyon, el Mercado de Navidad de Estrasburgo y los Juegos Olímpicos de Londres. Una descripción sintética de cada uno de estos acontecimientos está disponible en anexo. Los eventos seleccionados presentan puntos comunes (frecuentación importante, problemáticas de gestión de los desplazamientos complejas, etc.) y características diferentes (tipo de acontecimiento, tipo de público, entorno rural o urbano, tamaño del sitio, etc.).



© 2015 - Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, créé au 1<sup>er</sup> janvier 2014 par la fusion des 8 CETE, du Certu, du Cetmef et du Sétra.

Le Cerema est un établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité. Il a pour mission d'apporter un appui scientifique et technique renforcé, pour élaborer, mettre en œuvre et évaluer les politiques publiques de l'aménagement et du développement durables, auprès de tous les acteurs impliqués (État, collectivités territoriales, acteurs économiques ou associatifs, partenaires scientifiques).

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Cerema est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Coordination – Maquettage : service éditions Cerema/Direction technique Territoires et ville (B. Daval – S. Paris)

Photos couverture : ville de Bayonne, photo ZStudio/Copyright ville de Bayonne

Dépôt légal : mai 2015

ISSN : en cours

ISBN : 978-2-37180-068-7

Éditions du Cerema

Cité des mobilités

25 avenue François Mitterrand

CS 92803

69674 Bron Cedex

Bureau de vente

Cerema / Direction technique Territoires et ville

2 rue Antoine Charial

CS 33927

69426 Lyon Cedex 03 – France

Tél. 04 72 74 59 59 – Fax. 04 72 74 57 80

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr) Rubrique « Nos éditions »



## La collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en œuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

### Transports urbains et tourisme

#### Organiser les déplacements liés au tourisme événementiel

La gestion des déplacements pour un événement localisé dans l'espace et dans le temps (organisation d'un match de football, concerts...) a fait l'objet d'études et de publications récentes. L'intérêt est ici porté sur les pratiques de gestion des déplacements des villes confrontées à une dispersion forte des fréquentations résidentes et touristiques de masse sur plusieurs quartiers d'une même ville. Tous les modes de transport sont concernés : transports collectifs, automobiles, piétons (dont personnes à mobilité réduite), cyclistes, etc. Une attention particulière est portée aux déplacements réalisés à l'intérieur du périmètre de l'événement. L'objectif principal de l'étude est d'émettre des recommandations à destination des futurs organisateurs d'événements. Ces recommandations s'appuient sur des exemples précis et des témoignages de différentes collectivités ou services de l'État. Sept événements ont été étudiés ; il s'agit de l'Armada de Rouen, des Eurockéennes de Belfort, des Fêtes de Bayonne, de la Braderie de Lille, de la Fête des Lumières à Lyon, du Marché de Noël de Strasbourg et des Jeux Olympiques de Londres. Une description synthétique de chacun de ces événements est disponible en annexe. Les événements retenus présentent des points communs (fréquentation importante, problématiques de gestion des déplacements complexes, etc.) et des caractéristiques différentes (type d'événement, type de public, environnement rural ou urbain, taille du site, etc.).

### Sur le même thème

Transports urbains et tourisme – Offre de services dans les agglomérations – Comparaisons européennes  
2015

Transports urbains et tourisme – Regard sur les villes touristiques moyennes  
2015

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures  
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

ISSN : en cours  
ISBN : 978-2-37180-068-7

