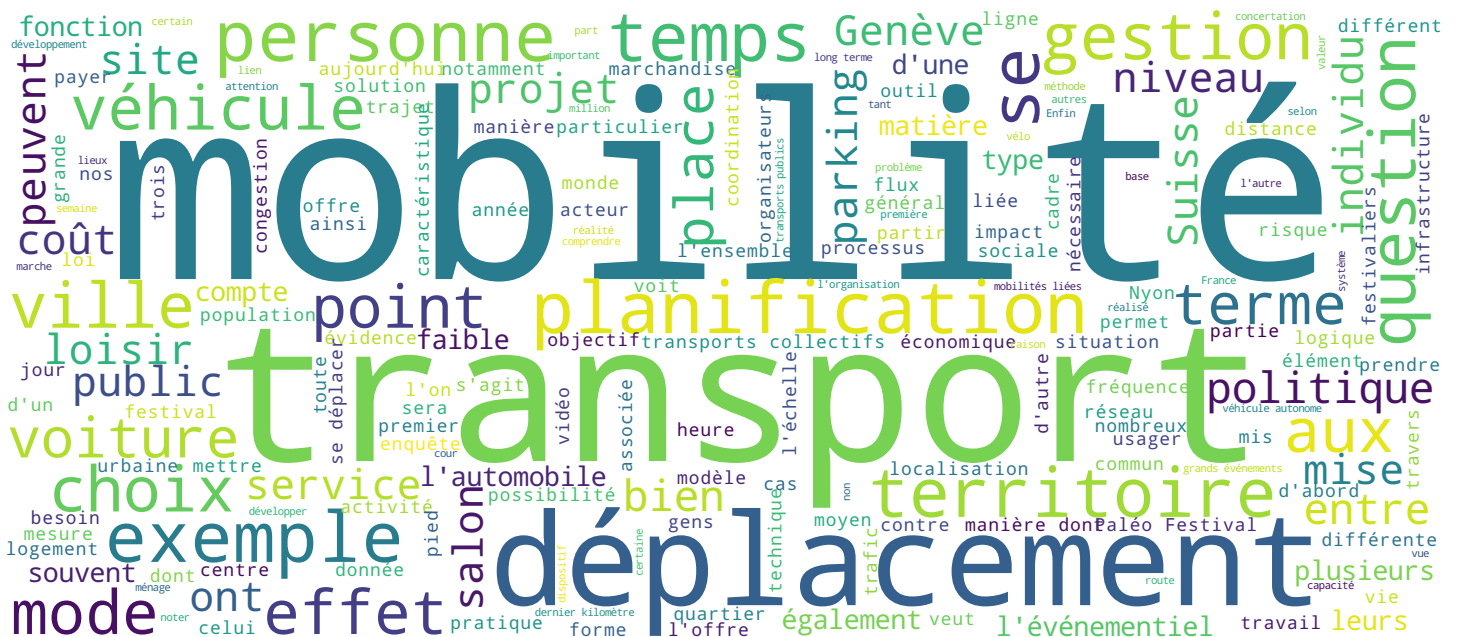




Planifier les mobilités liées à L'évènementiel

Planification des mobilités

Dr. Emmanuel Ravalet et Dr. Pascal Viot



Search MOOC



Video





Planification des mobilités

Bonjour à tous. >> Bonjour. >> Nous vous proposons aujourd'hui une vidéo à deux voix pour présenter l'importance et les spécificités d'un travail de planification des mobilités de loisirs, liées à l'événementiel. >> Les flux générés par les grands événements culturels ou sportifs sont assez largement >> sousestimés. Alors qu'avec plus de 1 000 manifestations annuelles et une fréquentation dépassant les 4,5 millions de personnes, générant un chiffre d'affaires de plus de 264 millions de francs, la Suisse est une terre fertile en matière de spectacles, concerts, festivals de musique Pop et Rock, comédies musicales et variétés. >> Parallèlement, et cela n'aide certainement pas à ce que la question soit plus présente dans les débats politiques et techniques, les données manquent souvent pour rendre compte de ces formes de mobilités. Et les responsabilités, en matière de gestion des trafics des organisateurs, de la police routière et des autorités publiques, ne sont pas toujours explicitées. >> Et les situations de chaque événement nécessitent souvent un traitement spécifique, qui peut être très différent d'un événement à l'autre.

Notes

Summary



0m 05s



- Les loisirs concernent le temps passé hors du travail et des activités domestiques

Planification des mobilités

>> Pour autant, et c'est ce que nous allons vous présenter aujourd'hui, un certain nombre d'invariants, pour appréhender et gérer les mobilités occasionnées par les grands événements, peuvent être mis en évidence. La vidéo est organisée en trois temps. Je commencerai par présenter quelques éléments d'ordre général sur les mobilités de loisirs et celles qui sont associées à de l'événementiel. Nous discuterons en particulier la manière dont le choix de mode utilisé se fait, pour les personnes qui se rendent vers les grands événements. >> Je vous présenterai ensuite deux événements différents. En insistant, pour le premier, le Paléo Festival de Nyon, sur les pratiques modales et les logiques de choix du mode par les festivaliers. Et pour le second, le salon de l'automobile de Genève, sur des éléments plus organisationnels. >> Précisons, dans un premier temps, ce que nous entendons par >> loisirs. Il s'agit d'activités qui ne sont liées ni au travail, ni aux tâches domestiques. Dans la mesure où nous nous intéressons aux mobilités générées par les loisirs, nous ne parlerons que des loisirs qui sont réalisés hors du logement.

Notes

Summary



1m 07s



- Les loisirs concernent le temps passé hors du travail et des activités domestiques
- Une très grande variabilité de comportements
- Des mobilités de loisirs quotidiennes et des mobilités de loisirs exceptionnelles

Planification des mobilités

Les loisirs recouvrent une très grande variété d'activités, relatives à la sociabilité, aller voir des amis ou des membres de la famille, au sport que l'on pratique ou dont on est spectateur, à la culture, aller au cinéma, à la médiathèque, et à des activités associatives etc. Une part importante des loisirs s'inscrit dans un cadre quotidien, et va concerner des activités que les personnes vont pratiquer une ou plusieurs fois par semaine; des activités sportives, culturelles, associatives. D'autres se déroulent à des fréquences un peu plus faibles, mais de manière récurrente au cours de l'année; sorties au cinéma, au restaurant, etc. Ces deux éléments peuvent être regroupés sous les termes de mobilités de loisirs quotidiennes. A noter que les enquêtes classiques, comme les enquêtes ménage déplacement ou encore le micro-recensement en Suisse, permettent une assez bonne analyse des loisirs de ce type, bien que leur fréquence soit variable. D'autres loisirs ont un caractère plus exceptionnel, leur fréquence très faible fait que leur étude, à partir des bases de données classiques, n'est pas pertinente.

Notes

Summary



2m 08s

Des mobilités de loisirs liées à l'évènementiel

- Des déplacements qui ne sont pas liés à des habitudes fortes
- Des déplacements qui peuvent être longs (selon le caractère exceptionnel de l'évènement)
- Des mobilités souvent réalisées à plusieurs



Planification des mobilités

Nous nous intéressons ici à des mobilités de loisirs liées à l'évènementiel, et qui sont donc exceptionnelles; tous les ans au plus, en général. Cela signifie, en d'autres termes, que ces mobilités ne sont pas associées à des habitudes, en termes de lieux ou d'itinéraires. Dans la mesure où le déplacement n'est pas nécessairement amené à se répéter, et qu'il est justifié par son caractère, justement, exceptionnel, voir des artistes ou des sportifs renommés, participer à un événement festif rare, etc. il peut nécessiter un effort particulier en termes de distances. Des jeux olympiques ou une coupe du monde de football peut attirer des gens de partout dans le monde. Un festival de musique aura une aire de chalandise plus faible, en général, pour son public. Autre élément, la mobilité de loisirs, en particulier lorsqu'elle est liée à des événements, a comme spécificité d'être plus souvent entreprise à plusieurs. Cela s'explique en particulier par le fait que l'activité qui motive le déplacement en question a vocation à être réalisée à plusieurs. Cette dimension relationnelle, ou sociale, de la mobilité de loisirs invite à se questionner sur la manière dont les relations entre les individus qui se déplacent ensemble vont conditionner le choix du mode, les lieux, ou encore les heures, etc.

Notes

Summary



Les logiques de choix du mode



- Des logiques de choix modal qui s'articulent autour des questions de coûts et de durées....
- ... Mais une valeur du temps plus faible
- Des équipements liés aux pratiques quotidiennes qui orientent les pratiques

Planification des mobilités

Si l'on revient aux éléments constitutifs du choix modal, le coût et le temps du trajet peuvent avoir un impact dans les mobilités liées à l'événementiel, comme pour les mobilités dites quotidiennes. Nous pourrions cependant noter que la valeur du temps est différente, elle est plus faible dans le cadre des mobilités de loisirs que pour des déplacements contraints de la vie quotidienne. Dit autrement, on est moins prêt à payer pour gagner du temps de trajet pour les mobilités de ce type. Par contre, et comme on se situe dans le cadre de l'exceptionnel, les coûts de long terme ne seront pas considérés. On n'achète pas une voiture pour se rendre à un festival de musique, ou on ne s'abonne pas aux transports publics d'une agglomération pour un festival de bandes dessinées. Ces deux exemples permettent de mettre en évidence une certaine dépendance entre les pratiques usuelles du quotidien et les pratiques exceptionnelles de part les équipements et les abonnements en possession des personnes concernées.

Notes

Summary



4m 29s

Deux illustrations



(1)

Je vous propose maintenant d'illustrer et développer ces quelques éléments à partir de deux événements qui ont lieu en Suisse, le Paléo Festival et le salon de l'automobile de Genève. Pour ce faire, je donne la parole à Pascal Viot. >> Le Paléo Festival de Nyon est le plus grand festival open air de Suisse et l'un des plus anciens. Nous fêterons en juillet prochain la 43e édition de ce festival, né donc au milieu des années 1970. Véritable institution à l'échelle locale, le Paléo, comme l'appellent les habitués, bénéficie d'une très bonne réputation au niveau de la qualité d'organisation. C'est en réalité un véritable laboratoire urbain éphémère qui se met en activité chaque année, où une structure d'organisation professionnelle, soutenue par des bénévoles, planifie tant le déroulement des concerts et des nombreuses animations, que les flux de public à l'intérieur du site comme à l'extérieur, lorsqu'il s'agit, pour les 50 000 festivaliers journaliers d'accéder et de repartir du site de l'Asse. Sur ce point précis de la mobilité, signalons, comme il est visible sur cette photo aérienne, que le site des concerts, comme celui du camping, 9 000 habitants de cette ville éphémère, sont entourés de parkings.

Notes

Summary



5m 21s

Deux illustrations



(1)

Le festival se situe à quelques centaines de mètres de la sortie d'autoroute de Nyon, et se trouve donc particulièrement facile d'accès pour les véhicules privés. S'agissant des transports en commun, le site bénéficie d'une gare située sur la ligne du train régional direct depuis le centre-ville de Nyon, avec une capacité de plus de 400 passagers par trajet.

Notes

Summary

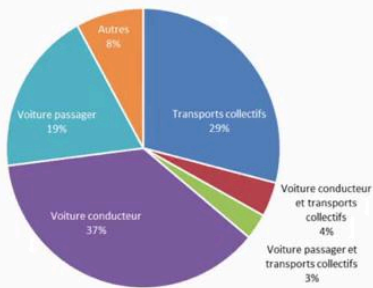


6m 37s

Les parts modales

PLAN AZZURO

Trajet aller 2012

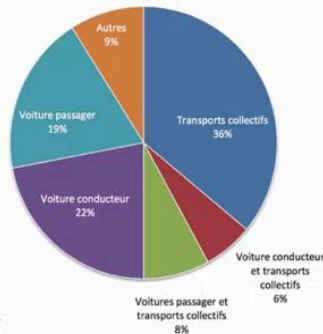


2014: Une part modale TC plus importante...

...au détriment de la voiture conducteur

PLAN PLUIE

Trajet aller 2014



Planification des mobilités

Pour un festival en plein air, une météo défavorable, avec de la pluie, aura un impact certain à plusieurs niveaux de l'organisation. En termes de gestion de la mobilité, il se peut que le festival doive se dérouler, alors que tout ou partie des parkings sont inutilisables. Dans ce cas, sera mis en place un plan pluie, qui consistera à orienter les spectateurs venus en voiture vers les parkings du centre-ville de Nyon, les obligeant ensuite à rallier le site du festival en transport en commun pour la dernière partie de leur trajet. En situation normale, c'est-à-dire en Plan Azzuro, ce seront en moyenne entre 12 000 et 15 000 véhicules qui se présenteront à l'entrée des parkings du festival, représentant un peu plus de 50 % des festivaliers. Une enquête comparative par sondage, effectuée en 2012 et 2014, nous avait permis de mettre à jour à la fois un report modal sur les transports en commun, lors de la mise en place d'un plan pluie, ainsi que l'augmentation du taux d'occupation par véhicule dans ce type de situation où le recours à la voiture personnelle s'avère comparativement moins favorable.

Notes

Summary



7m 00s

Les logiques de choix du mode

	vitesse	alcool	pollution	cout	horaires	confort	convivialité	affaires	enfants
Transports collectifs	56.0%	38.9%	36.5%	29.9%	17.6%	10.1%	9.1%	1.9%	1.5%
Transports collectifs et voiture conducteur	65.8%	18.4%	19.6%	15.8%	44.9%	13.4%	7.0%	2.5%	3.2%
Transports collectifs et voiture passager	51.8%	16.7%	24.5%	33.3%	36.0%	13.0%	9.4%	10.9%	.7%
Voiture conducteur	52.8%	.4%	.9%	18.1%	80.9%	14.5%	6.4%	17.2%	5.3%
Voiture passager	48.9%	2.4%	.9%	22.4%	71.0%	15.1%	17.9%	23.8%	3.4%
Autres	54.1%	33.1%	36.6%	29.6%	48.1%	7.5%	13.8%	3.8%	.6%

Planification des mobilités

Otre la météo, de nombreux critères entrent en ligne de compte pour expliquer le choix modal des festivaliers du Paléo Festival. Nous avons cherché là aussi par l'enquête à en identifier les principaux. Il est intéressant de noter que les facteurs classiques du coût et de la vitesse ressortent bien comme fondamentaux pour le choix du mode de transport. Sauf que ce sont des arguments que l'on retrouve pour tous les usagers, indépendamment du mode utilisé. Ainsi, pour certains, l'envie d'aller vite et de payer peu cher les orientera vers des transports collectifs, pour d'autres, ce sera la voiture. La possibilité de boire est aussi une raison qui est souvent invoquée par les utilisateurs des transports collectifs; et très peu, heureusement, par les automobilistes conducteurs. Les arguments environnementaux, enfin, se retrouvent également plutôt chez les usagers des transports collectifs. A l'inverse, la présence d'enfants, le besoin de transporter des affaires, pour les personnes qui vont faire du camping, et la flexibilité des horaires, sont des arguments beaucoup plus fréquents chez les automobilistes. A noter finalement que ces mêmes automobilistes sont plus nombreux que les usagers des transports collectifs à citer la convivialité.

Notes

Summary



Le Salon de l'Auto



Le salon international de l'automobile de Genève est un salon automobile, annuel, qui se déroule à Palexpo. Il est situé à côté de l'aéroport international de Genève, ici sur la carte, et enjambe en partie l'autoroute A1, que vous pouvez voir à cet endroit. La 88e édition se tiendra du 8 au 18 mars 2018. Le salon fait partie, avec le salon de Détroit, le mondial de l'automobile de Paris, et l'IAA de Francfort, des plus importantes manifestations de ce genre au monde. Les deux journées presse rassemblent plus de 10 000 journalistes venus du monde entier. Ce sont environ 700 000 visiteurs qui fréquentent le Salon de l'auto durant dix jours. Les jours de week-end, la fréquentation peut atteindre jusqu'à 85 000 personnes par jour. Un trafic qui se cumule à celui des passagers de l'aéroport de Genève. La principale problématique liée à la gestion de la mobilité pour l'événementiel concerne la gestion de la surcharge de trafic à infrastructure constante. On entre ici dans une approche complexe où les organisateurs et leurs partenaires vont devoir jouer avec l'aménagement provisoire de voies d'accès ou de délestage, de façon à garantir la meilleure combinaison possible entre trafic régulier et mobilité événementielle.

Notes

Summary





« Traffic management proposals need to be planned to ensure safe and convenient site access and to minimise off-site traffic disruption. Set your traffic management proposals out in a transport management plan and agree the plan with the police and local highway authority »

HSE (1999). The Event Safety Guide 2nd edition. HM Stationary Office. London.

Planification des mobilités

Tout ceci s'anticipe nécessairement, et se planifie bien en amont. La question de la gestion de la mobilité à l'occasion de grandes manifestations est indéniablement aujourd'hui un enjeu identifié comme central dans le processus d'organisation. La bonne gestion du dispositif de transport et de circulation constitue un élément clé de la réussite organisationnelle, comme en témoigne cette recommandation tirée du Event safety guide anglais, référence mondiale dans le domaine. Longtemps sous-estimée au regard de la gestion d'autres thématiques davantage orientées vers la gestion de la sécurité ou des risques, comme le contrôle d'accès ou les procédures d'urgence, le traffic management est aujourd'hui une discipline à part entière, reposant sur des connaissances établies, forgées par des experts de plus en plus nombreux. Ces derniers, souvent issus des sciences de l'ingénieur, s'appuient sur des modèles très sophistiqués, afin d'anticiper par le calcul des flux d'arrivée et de départ de véhicules, et d'identifier des risques de congestion, en fonction des caractéristiques des réseaux routiers.

Notes

Summary



10m 52s



« Traffic management proposals need to be planned to ensure safe and convenient site access and to minimise off-site traffic disruption. Set your traffic management proposals out in a transport management plan and agree the plan with the police and local highway authority »

HSE (1999). The Event Safety Guide 2nd edition. HM Stationary Office. London.

Planification des mobilités

Quelquefois même, des simulations permettent de visualiser les flux, et d'apprécier l'impact de mesure de régulation du trafic, afin d'aider à optimiser le temps d'attente des participants. Ces outils ou ressources doivent s'accompagner d'une structure de coordination adéquate, au format grand événement, que constitue par exemple le Salon de l'auto, à Genève, à l'échelle du territoire genevois. Il convient en effet à l'occasion des grandes manifestations de savoir planifier, mais aussi de coordonner les opérations et de gérer les imprévus.

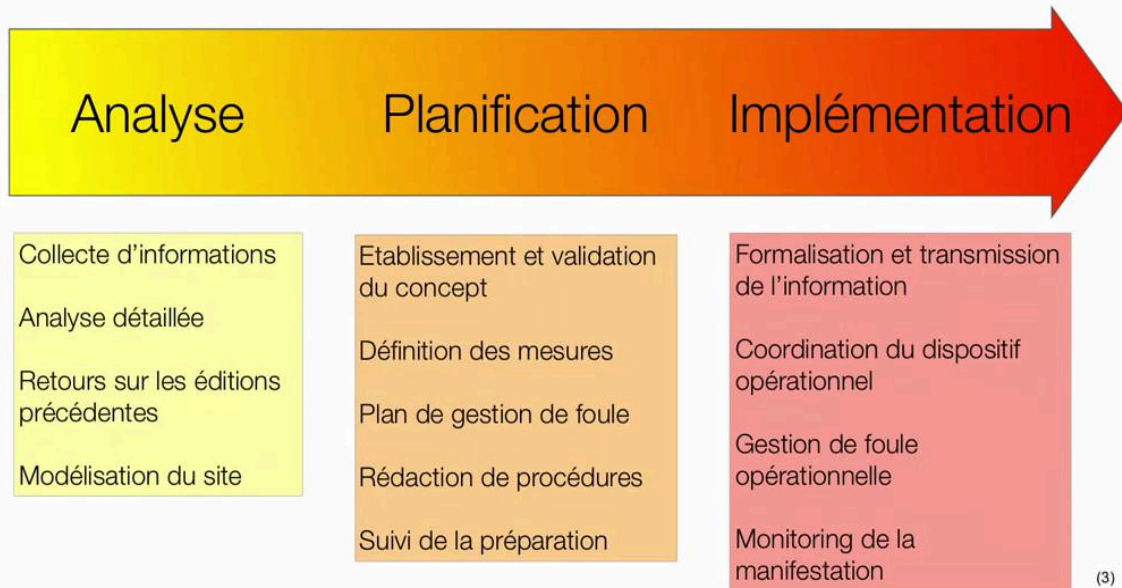
Notes

Summary



11m 57s

Les étapes de la gestion des mobilités



(3)

Planification des mobilités

Il est possible schématiquement de distinguer les différentes phases de planification du projet d'un événement, incluant l'analyse de risque, la planification, et l'organisation du dispositif, incluant la rédaction de plans et de procédures, l'implémentation sur site et le contrôle de la bonne application des mesures prévues, ainsi qu'un bilan détaillé post-événement, permettant l'identification et la planification d'améliorations à apporter pour une prochaine édition. En matière de gestion de projet de mobilité et sécurité pour une manifestation comme le Salon de l'auto, le processus de préparation pourra être structuré selon le schéma présenté ici. Phase 1, analyse des caractéristiques de la manifestation et identification des problématiques et enjeux. Phase 2, planification de la collaboration par l'établissement d'un concept clair et partagé entre les partenaires. Rédaction de procédures en lien avec la gestion des flux de véhicules et de piétons.

Notes

Summary



12m 31s

Conclusion



Planification des mobilités

Phase 3, implémentation du dispositif, mise en place d'une structure de coordination et de conduite efficace, fondée sur un partage d'informations systématiques, et une capacité améliorée d'adaptation du dispositif aux circonstances. Ce schéma de préparation et de conduite opérationnelle doit être intégré à un cycle annuel de collaboration entre partenaires. Également, la mise en place de ce type de processus permet de régler la question du partage de responsabilités, et du leadership entre autorités et organisateurs, dans la conduite du dispositif. Dans une logique de réel partenariat, les acteurs doivent mettre en place une cogestion plus intégrée de la manifestation, respectueuse des prérogatives, expériences et fonctions de chacun. >> Nous arrivons au terme de cette présentation. Nous souhaitons en conclusion insister sur trois des points qui nous semblent importants quant à la question de la planification des mobilités liées à l'événementiel. >> Le premier est relatif à la manière dont on pense l'offre de déplacement que l'on souhaite mettre en place. En effet, il est important d'avoir en tête que la mobilité se planifie.

Notes

Summary



13m 31s

Conclusion



Planification des mobilités

Elle n'est pas uniquement le problème de la personne qui se déplace et qui doit s'organiser pour arriver à destination en temps et en heure. Il est donc nécessaire de déployer une offre multimodale large, qui puisse répondre aux besoins des publics ciblés, en particulier au niveau des modes et des horaires. >> Pour définir cette offre de mobilité, il est indispensable de bien connaître le public visé, en fonction de son origine géographique, de son profil socio-économique et démographique, de ses contraintes personnelles, professionnelles, >> ou familiales. L'offre qui sera alors développée doit pouvoir offrir une large palette de possibilités, qui correspond à chacune de ces caractéristiques. >> Deuxième point, la gestion des flux automobiles et des stationnements. Pendant longtemps, il était jugé préférable d'aménager des parkings qui puissent être les plus proches possibles du site de l'événement. Il est utile cependant de laisser ouverte la porte de solutions alternatives de ce point de vue. >> Notez en effet que l'arrivée d'un grand nombre de véhicules dans le périmètre de l'événement peut occasionner de la congestion sur un réseau qui est utile également pour divers services.

Notes

Summary



14m 38s

Conclusion



Planification des mobilités

A contrario, aménager des parkings plus éloignés va nécessiter d'organiser la manière dont les publics vont réaliser le dernier kilomètre, une fois qu'ils seront descendus de leurs voitures. >> Ce dernier kilomètre peut être réalisé dans certains cas à pied. Mais cela nécessitera des cheminements piétons sécurisés et correctement équipés du point de vue de la signalétique. >> Et si le dernier kilomètre est plutôt organisé à partir de navettes, il sera >> nécessaire de bien penser l'offre de ces navettes selon le profil horaire d'arrivée des publics. Dans l'événementiel comme pour la mobilité quotidienne, il y a des heures de pointe. >> Dernier point, tous ces éléments, pour être mis en œuvre, nécessitent en général la coordination de plusieurs acteurs dans une logique de réseau. La planification des mobilités liées à l'événementiel relève donc d'une véritable politique de mobilités qui constitue un projet en tant que tel dans le processus d'organisation. >> Qui sont les acteurs impliqués? Quelles sont leurs compétences? Quelle est leur échelle d'intervention? >> Il sera donc nécessaire d'organiser et de renforcer la coordination de la gestion opérationnelle de la mobilité entre tous ces acteurs.

Notes

Summary



15m 44s

Conclusion



Planification des mobilités

Les organisateurs, les compagnies de transport public, les forces de l'ordre en charge de la gestion de la circulation, les collectivités locales, etc. Merci de votre attention et au revoir. >> Au revoir.

Notes

Summary



16m 48s