



## **Transports et déplacements pendant l'Euro 2008 Un modèle de planification pour les grands événements**

L'EURO 2008 sera la plus grande compétition sportive jamais organisée en Suisse. L'organisation des transports et des déplacements a donné lieu à une planification sans précédent, dans ce domaine. Les expériences faites lors des championnats du monde organisés en Allemagne ont démontré la nécessité de transférer le plus de trafic possible sur les transports publics. Les organisateurs font aussi la part belle à la mobilité douce. En matière de répartition modale, pendant les matchs, un transfert modal de 80% des visiteurs payants sur les transports publics est attendu dans le trafic régional, et de 60 % dans le trafic longue distance. Le billet d'entrée au match pourra être utilisé pendant 36 heures comme titre de transport sur l'ensemble du réseau des transports publics suisses. (langue : français, allemand, anglais)

Pour plus d'informations :

DETEC

<http://www.bav.admin.ch>

UEFA

<http://fr.euro2008.uefa.com/countries/organisation/transport/index.html>

Suisse Tourisme

[http://www.switzerland.com/fr.cfm/euro\\_2008](http://www.switzerland.com/fr.cfm/euro_2008)

CFF

<http://mct.sbb.ch/mct/fr/euro08.htm>

Ecosport

<http://www.ecosport.ch/fr>

## **Organisation des Verkehrs während der EURO 2008 Ein Beispiel für die Planung von Grossanlässen**

Die EURO 2008 ist die grösste je in der Schweiz durchgeführte Sportveranstaltung. Die Erfahrungen anlässlich der Fussball-Weltmeisterschaft in Deutschland zeigen, dass eine grösstmögliche Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr nötig ist. Während der EURO 2008 will man in der Schweiz bei den zahlenden Besuchern an den Spieltagen einen ÖV-Anteil von mindestens 80% im Nahverkehr und mindestens 60% beim Fernverkehr erreichen. Das Stadionticket gilt während 36-Stunden als Fahrkarte auf dem gesamten schweizerischen ÖV-Netz. (Sprachen: de, en, fr)

Weitere Informationen:

BAVI

<http://www.bav.admin.ch>

UEFA

<http://de.euro2008.uefa.com/countries/organisation/transport/index.html>

Schweiz Tourismus

[http://www.switzerland.com/de.cfm/euro\\_2008](http://www.switzerland.com/de.cfm/euro_2008)

SBB

<http://mct.sbb.ch/mct/euro08.htm>

Ecosport

<http://www.ecosport.ch/>

# Concept de transport pour l'UEFA EURO 2008

Version 3.0

Editeur Direction du secteur Infrastructures et transport des pouvoirs publics UEFA EURO 2008  
avec la participation de la Confédération, des cantons, des sites d'accueil et du Bureau Infras

Date de réalisation 27 avril 2007

Version 3.0

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Résumé .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>5</b>
2.1	Exposé de la situation et organisation hiérarchique.....	5
2.2	Mandat du secteur «Infrastructure et transports» (Secteur 02).....	5
2.3	Concept de transport: objectif visé et principales mesures .....	6
<b>3</b>	<b>Sujets d'intérêt supérieur .....</b>	<b>7</b>
3.1	Développement durable .....	7
3.2	Grilles quantitatives .....	7
3.3	Signalisation .....	8
3.4	Sécurité des transports .....	9
3.5	Information sur les transports.....	9
3.6	Personnes à mobilité réduite.....	11
3.7	Aspects particuliers .....	11
<b>4</b>	<b>Locomotion douce .....</b>	<b>13</b>
4.1	Piétons .....	13
4.2	Cyclistes.....	13
<b>5</b>	<b>Transports publics.....</b>	<b>14</b>
5.1	Flexibilité de l'offre .....	14
5.2	Prix (billetterie) .....	14
5.3	Trafic grandes lignes.....	15
5.4	Trafic régional voyageurs (TRV) / Transports publics urbains (TPU).....	17
5.5	Gares .....	18
<b>6</b>	<b>Trafic routier .....</b>	<b>20</b>
6.1	Gestion des parkings .....	20
6.2	Gestion des cars .....	21
6.3	Dérogations à l'interdiction de circuler de nuit et le dimanche .....	21
6.4	Gestion du trafic .....	22



<b>7</b>	<b>Trafic aérien</b> .....	<b>24</b>
7.1	Espace aérien .....	24
7.2	Aéroports.....	24
7.3	Interdiction des vols de nuit.....	25
<b>8</b>	<b>Organisation opérationnelle pendant l'EURO 2008</b> .....	<b>26</b>
8.1	Etat-major de coordination nationale Suisse (NAKOS.ch) .....	26
8.2	Pilotage opérationnel du secteur Transports.....	26
<b>9</b>	<b>Coordination avec l'Autriche</b> .....	<b>28</b>
9.1	Signalisation .....	28
9.2	Billet combiné .....	28
9.3	Offres de transport transfrontalier .....	28
9.4	Information sur les transports.....	29



## 1 Résumé

Le Concept de transport traite des sujets d'intérêt supérieur à régler à l'échelon de la Confédération en matière de transport. Les mesures et recommandations qui y figurent sont destinées à assurer le parfait déroulement des transports pendant le Championnat d'Europe de football (UEFA EURO 2008™ (EURO 2008)). Un système de transport fonctionnel est essentiel à la bonne tenue de l'EURO 2008 dans des conditions de sécurité durables, sans compter qu'il contribuera largement à entretenir un climat général positif pendant le Tournoi.

Ce Concept poursuit les objectifs suivants:

- coordonner les activités de toutes les parties prenantes aux transports,
- promouvoir les transports publics,
- canaliser efficacement et maîtriser les flux de visiteurs et de spectateurs attendus.

Voici les principales mesures à prendre à cette fin:

- institutionnaliser la coopération avec les spécialistes des transports de la Confédération et des cantons, des sites d'accueil (SA), des CFF SA, des aéroports et d'Euro 2008 SA;
- imposer un split modal d'au moins 60%;
- fixer des principes homogènes en matière de stationnement;
- coordonner les offres de transports publics (de nuit en particulier);
- définir une signalisation homogène et facilement reconnaissable;
- communiquer des informations de transport statiques et dynamiques à l'intention des visiteurs nationaux et étrangers, mais aussi des riverains et des pendulaires;
- régler les interfaces entre les divers secteurs (projets);
- actualiser régulièrement les chiffres de planification (grilles quantitatives). Le réglage fin se fera après la fin de la phase de qualification et le tirage au sort des groupes, qui aura lieu début décembre 2007;
- coordonner et synchroniser les activités avec l'Autriche.

La mise en œuvre proprement dite des mesures de transports sera du ressort des villes et des cantons, chacun en ce qui le concerne, ainsi que des entreprises de transports, des aéroports et de l'OFROU. De plus, les villes et les CFF sont censés développer leurs propres concepts en y intégrant les thèmes mentionnés dans le présent Concept général.



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

## 2 Introduction

### 2.1 Exposé de la situation et organisation hiérarchique

La Suisse et l'Autriche seront en 2008 accueilleront conjointement l'UEFA EURO 2008. C'est là un défi inédit pour les deux pays.

L'EURO 2008 sera la plus grande compétition sportive jamais organisée en Suisse et le Championnat d'Europe de football arrive au troisième rang mondial des plus grandes manifestations sportives récurrentes. Le Tournoi durera 23 jours et comprendra 31 matches. Quinze rencontres au total seront jouées en Suisse du 7 au 29 juin 2008. Trois matches de qualification auront lieu dans chacune des villes de Berne, Genève, et Zurich, Bâle accueillant en plus des trois rencontres de qualification deux quarts de finale et une demi-finale. Les autres matches, dont la finale, seront disputés en Autriche.

A la demande des cantons et des sites d'accueil, la Confédération a accepté de coordonner le projet en ce qu'il concerne les pouvoirs publics et a mis en place à cette fin une Structure des pouvoirs publics (SPP).

La SPP

- coordonne toutes les activités opérationnelles relevant des pouvoirs publics et les met en œuvre avec le concours des partenaires;
- coordonne la coopération avec l'ASF, Euro 2008 SA, les partenaires de droit privé et leurs homologues en Autriche.

Les décisions stratégiques et politiques à prendre en faveur de l'EURO 2008 pour l'ensemble des prestations et mesures relevant des pouvoirs publics sont de la compétence du Comité politique (CoPol). Un Comité de pilotage (CoPil) prépare les bases de décision à l'intention du CoPol et veille à leur exécution. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, Benedikt Weibel, en sa qualité de délégué du Conseil fédéral pour l'EURO 2008, préside le CoPil.

### 2.2 Mandat du secteur «Infrastructure et transports» (Secteur 02)

Le Secteur 02 est l'un des quatre projets de la Structure des pouvoirs publics (SPP) et il remplit une mission de coordination des transports rail/route/air. Il se consacre pour l'essentiel aux questions ayant trait à la conception des transports.

La direction du Secteur 02 a été confiée à l'Office fédéral des transports (responsable du secteur: Thomas Berner). Sur la base de ce mandat, le Secteur 02 coordonne les travaux à l'échelon de la Confédération et formule des recommandations. Un système de transport fonctionnel est essentiel à la bonne tenue de l'EURO 2008 dans des conditions de sécurité durables, sans compter qu'il contribuera largement à entretenir un climat général positif pendant le Tournoi.



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

### 2.3 Concept de transport: objectif visé et principales mesures

Le concept de transport renferme les prescriptions et les principes relatifs aux sujets d'intérêt supérieur à régler à l'échelon de la Confédération en matière de transport. Les mesures et recommandations qui y figurent sont destinées à assurer le parfait déroulement des transports pendant le Championnat d'Europe de football (UEFA EURO 2008™ (EURO 2008)).

Ce Concept poursuit les objectifs suivants:

- coordonner les activités de toutes les parties prenantes aux transports,
- promouvoir les transports publics,
- canaliser efficacement et maîtriser les flux de visiteurs et de spectateurs attendus.

Voici les principales mesures à prendre à cette fin:

- institutionnaliser la coopération avec les spécialistes des transports de la Confédération et des cantons, des sites d'accueil (SA), des CFF SA, des aéroports et d'Euro 2008 SA;
- imposer un split modal d'au moins 60%;
- fixer des principes homogènes en matière de stationnement;
- coordonner les offres de transports publics (de nuit en particulier);
- définir une signalisation homogène et facilement reconnaissable;
- communiquer des informations de transport statiques et dynamiques à l'intention des visiteurs nationaux et étrangers, mais aussi des riverains et des pendulaires;
- régler les interfaces entre les divers secteurs (projets);
- actualiser régulièrement les chiffres de planification (grilles quantitatives). Le réglage fin se fera après la fin de la phase de qualification et le tirage au sort des groupes, qui aura lieu début décembre 2007;
- coordonner et synchroniser les activités avec l'Autriche.



### 3 Sujets d'intérêt supérieur

#### 3.1 Développement durable

Les déplacements (et en particulier l'arrivée et le départ) des visiteurs constitueront la charge environnementale la plus lourde dans le domaine des transports. Afin que cette charge, qui pèse aussi, d'une manière générale, sur les ressources puisse être maintenue à un bas niveau pendant tout l'EURO 2008, il convient de définir des exigences de contenu et d'organisation claires à l'échelon de la coordination générale du projet. Le but étant de réaliser ces exigences dans le cadre de plans d'action concrets et de les soumettre à des mécanismes de contrôle. Dans ce contexte, l'OFSP a confié dès le mois d'août 2005 à l'Institut de recherche sur les loisirs et le tourisme de l'Université de Berne, dans le cadre du programme pluriannuel de recherche «Retombées économiques et développement durable du système sportif suisse», la direction du projet 6 «Effets de l'EURO 2008 sur le développement durable».

Les mesures concernent tous les domaines (économique, écologique, social) du développement durable. La mise en œuvre de mesures concrètes favorisant le développement durable est du ressort des cantons et des communes, conjointement avec l'organisateur. La Confédération y apporte une contribution majeure en cofinçant le billet combiné sous forme d'abonnement général EURO (AG EURO, voir chap. 5.2).

Le secteur des transports contribue le plus, et de loin, au développement écologique durable avec, au premier plan, les aspects et mesures suivants:

- atteindre la part la plus élevée possible de transports publics (TP) et de locomotion douce (LD);
- concentrer le trafic motorisé individuel en marge des agglomérations (en ménageant des possibilités de P+R à proximité des axes de pénétration urbaine).

Un objectif de développement durable à viser à cet égard est le split modal:

- part de TP/LD sur l'axe principal d'arrivée les jours de matches pour les visiteurs payants (c.-à-d. sans les officiels, etc.): au minimum 60% <sup>1</sup>;
- part de TP/LD en trafic de proximité autour du stade: au minimum 80% (navettes incluses).

#### 3.2 Grilles quantitatives

Afin d'obtenir une base de planification commune, le Secteur 02 a établi des grilles quantitatives pour les visiteurs des stades et les spectateurs assistant aux projections publiques (cf. annexes

---

<sup>1</sup> Ces chiffres reposent sur les résultats des estimations quantitatives de trafic et de split modal dans l'hypothèse d'une forte promotion des TP (cf. annexe 1). Il s'ensuit que, dans des conditions très positives (par l'introduction, entre autres, d'un billet combiné), on peut atteindre un split modal d'environ 60% en faveur du tandem TP/LD.



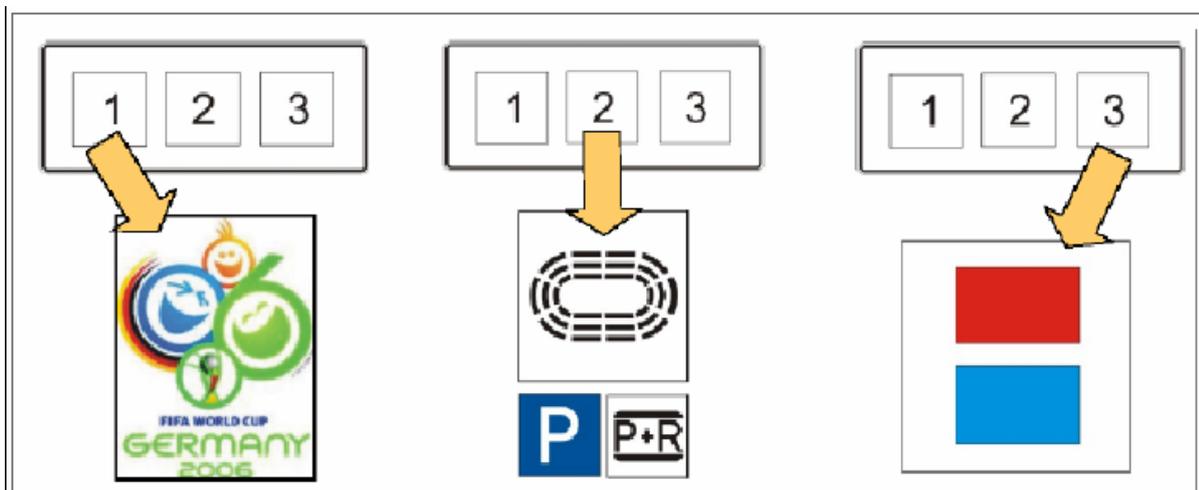
1 et 2). Il est possible d'en tirer des estimations de flux de circulation intéressantes pour les besoins de la planification. Ces grilles quantitatives seront actualisées après le tirage au sort des groupes de qualification en décembre 2007, en parfaite connaissance des nations participantes.

### 3.3 Signalisation

Il est indispensable de mettre en place un système de signalisation uniforme. La Confédération coordonne la définition de ce système et élabore des prescriptions à cette fin. Le but étant de guider efficacement les usagers des transports.

Il sera nécessaire de disposer à cet effet d'un système interconnecté de couleur et de numérotation en combinaison avec la billetterie (*Ticketing*), par analogie au système en place lors de la CM 2006, qui a fait ses preuves. En Allemagne, les organisateurs avaient aménagé systématiquement la signalisation en trois volets (voir l'illustration ci-après):

1. logo de la manifestation
2. pictogrammes des lieux de destination
3. séparation par couleurs



**Utilisation des 3 champs pour le guidage des visiteurs du Mondial 2006**

Une séparation des groupes de supporters par couleurs comme lors de la CM 2006 n'est pas réalisable pour l'EURO 2008 car il y aura toujours au moins deux groupes dans un secteur de couleur du stade. Sans compter que les personnes assistant aux projections publiques n'auront pas de billets d'entrée et ne sauront donc pas quoi faire d'éventuels «codes de couleur».

La production et le financement des panneaux de signalisation sont l'affaire de l'organisateur (Euro 2008 SA). Il reste à convenir des détails. Le montage et le démontage des panneaux sur les axes de circulation, dans les gares et les aéroports seront effectués en une fois par les pro-

priétaires ou les exploitants des infrastructures en question (l'OFROU, par exemple, pour les routes nationales) ou en coopération avec l'organisateur. Il conviendra par ailleurs d'utiliser de façon optimale et d'intégrer si possible les systèmes de signalisation et de guidage du trafic en place.

Une coordination étroite s'impose avec l'Autriche pour faciliter l'orientation des visiteurs.

### 3.4 Sécurité des transports

Les tâches relevant de la sécurité des transports seront coordonnées dans le cadre d'une collaboration étroite entre les Secteurs 01 (sécurité) et 02. Les corps de police des cantons et des villes, ainsi que les corps de gardes-frontière et la police ferroviaire (CFF) seront chargés d'appliquer les mesures sur le terrain.

Les questions d'interface suivantes sont de la compétence du Secteur 01 (liste non exhaustive):

- Itinéraires et axes de secours routiers des services de police, du feu et sanitaires;
- itinéraires d'urgence;
- hélicoptères pour les opérations de sauvetage;
- itinéraires pour le service de guidage de la circulation;
- interventions de la police de la circulation (organisation de cortèges de voitures, etc.);
- procédure en cas d'accidents, de bouchons, etc.;
- besoins d'espace dans le périmètre des stades pour les services de police, du feu et sanitaires;
- sécurité dans les trains;
- sécurité des infrastructures de transport en fonction des menaces.

Il y aura lieu de garantir l'utilisation des gares, des voies ferrées et des aéroports. Des barrages ou des restrictions de trafic éventuels ne pourront être mis en place qu'en accord avec les propriétaires ou exploitants des infrastructures entrant en ligne de compte et en y impliquant le Secteur 02.

### 3.5 Information sur les transports

Les visiteurs suisses et étrangers devront être informés par des moyens appropriés sur les possibilités de transport avant d'entamer leur voyage (pre-trip) et en cours de déplacement (on-trip). L'important étant que ces informations soient préparées de manière cohérente pour tous les systèmes de transport (et surtout pour les transports individuels et publics).

La Coupe du Monde 2006 a révélé que la moitié des visiteurs s'informent à l'avance sur Internet; l'autre moitié est tributaire d'informations sur place. Le Secteur 02 part de l'idée que ces chiffres sont transposables à l'EURO 2008.



Par ailleurs, il faudra informer les habitants des villes et sites d'accueil ainsi que les pendulaires, avant et pendant le Tournoi, d'éventuelles restrictions ou gênes de circulation liées à l'EURO 2008.

Voici les mesures prévues en matière d'information:

- **Internet:** Le but est de créer un site Web sur lequel soient consultables partout en Suisse toutes les informations importantes (tous moyens de transport confondus) concernant l'EURO 2008. Tous les portails de l'UEFA, des sites d'accueil, des CFF, des aéroports et de switzerland.com auront un lien direct avec ce site Internet. Cela permettra de garantir en tous lieux la diffusion d'informations identiques. Pour des raisons financières, il sera bon, sur le modèle du système retenu pour la CM 2006, d'y intégrer les outils d'information existants (par exemple le lien vers les horaires CFF). On renoncera à développer des systèmes nouveaux. Il y aura lieu, s'agissant du réseau des routes nationales, d'assurer une coordination étroite avec la centrale de gestion du trafic en Suisse (CGT-CH).
- **Hotline:** Le numéro de téléphone bien connu 163 de Viasuisse pourra faire office de hotline pour la circulation routière. Il conviendra d'examiner l'opportunité d'une extension de cette offre à d'autres langues.
- **Information sur place:** Deux composantes interviennent en l'espèce:
  - **Signalisation:** Une signalisation aisément compréhensible et homogène facilitera grandement l'orientation des visiteurs. Elle sera une composante importante du dispositif d'information sur place concernant la circulation (cf. chap. 3.3).
  - **Points info:** L'installation de centres d'information et autres helpdesks dans les gares, les aéroports et même les sites d'accueil seront très utiles pour se procurer des informations sur place. Ces points info sont à mon avis un élément important de l'information on-trip. Il faudra donc pouvoir les alimenter régulièrement en informations d'actualité sur le trafic. Cet approvisionnement devra être assuré (= impératifs techniques à prendre en compte pour les points info). Outre les informations sur le trafic et les transports, ces points info devront proposer des informations générales sur le Tournoi et les divers sites d'accueil. L'idéal serait de placer à ces points info des représentants des entreprises transports, des sites d'accueil et de l'organisation du Tournoi. La responsabilité de l'exploitation des points info incombera, suivant leur lieu d'implantation, aux entreprises de transports, aux sites d'accueil ou à l'organisation du Tournoi. Il y a là une interface importante avec le Concept d'accueil du Secteur 03.
- **Radio:** La radio jouera surtout un rôle majeur dans le domaine de l'information on-trip. Les canaux en place, connus, seront en mesure de fournir des informations actualisées aux usagers de la route. Là encore, comme pour la hotline, il conviendra d'examiner l'opportunité de compléter ce service par des informations diffusées dans les langues des équipes appelées à jouer tel ou tel jour (par exemple en association avec des émissions culturelles sur les pays en question).
- **Brochure accompagnant les billets:** Les acheteurs de billets recevront avec leur commande une petite brochure (une brochure par réservation) contenant des informations com-



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

plètes sur le Tournoi et ses à-côtés. Il conviendra d'y ajouter des informations utiles à propos des transports.

- **Coordination avec l'Autriche:** Il existe d'ores et déjà une coopération institutionnalisée entre Viasuisse et le service autrichien d'information sur le trafic de Ö3, qui garantit la diffusion en temps utile des informations importantes concernant le trafic transfrontalier Suisse-Autriche. En l'état actuel des choses, il n'apparaît pas nécessaire d'approfondir cette coordination.

### 3.6 Personnes à mobilité réduite

La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés, Lhand) du 13 décembre 2002 a engendré tour à tour dans le domaine des transports publics l'Ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand et l'Ordonnance du DETEC sur les exigences techniques de l'aménagement des transports publics en fonction des besoins des handicapés (OETHand) du 22 mai 2006. L'OTHand et l'OETHand indiquent entre autres

«comment les transports publics doivent être aménagés pour qu'ils répondent aux besoins des personnes souffrant de handicaps (personnes handicapées)».

A cette fin, les ordonnances déterminent entre autres «les exigences fonctionnelles imposées aux équipements, aux véhicules et aux prestations de service des transports publics».

En conséquence, les aménagements, les véhicules et les services des transports publics doivent satisfaire aux exigences de la loi et des ordonnances qui en sont issues.

La LHand dispose que les transports publics ont jusqu'en 2023 pour répondre aux besoins des voyageurs handicapés. La mise en œuvre de ce objectif légal est en cours. Lors de l'EURO 2008, il n'y aura lieu ni de procéder à des aménagements de l'infrastructure des transports ni d'acquérir des véhicules neufs. La LHand étant déjà réalisée en partie, toutes les garanties sont données que les besoins des personnes handicapées (celles à mobilité réduite surtout, mais aussi les malentendants et les malvoyants) pourront être satisfaits. Cela étant, la mise en œuvre totale de ces réglementations ne peut être assurée partout d'ici à l'EURO 2008.

### 3.7 Aspects particuliers

**Enseignements tirés de la CM 2006 en Allemagne:** Le Secteur 02 a analysé et évalué dans le détail les expériences vécues par l'Allemagne en matière de transports lors de la Coupe du Monde 2006. Il en a tiré les leçons, dont il a fait part aux responsables dès juillet 2006 (cf. annexe 3). Le principal enseignement est que les projections publiques sur écran géant et autres animations organisées hors des stades se sont établies, durant la CM 2006, comme des éléments de dynamisme et de prévention; il conviendra donc d'en tenir compte dans la planification de l'EURO 2008.



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

- **Barrages dans le périmètre des stades:** Vu l'énorme afflux de spectateurs à attendre dans le périmètre des stades, il importe d'y disposer d'un maximum d'espace pour assurer le bon déroulement des opérations. Cela n'est possible que si les zones situées dans ce périmètre sont interdites à la circulation avant et après les matches (env. 4 heures avant et jusqu'à 2 heures après le coup de sifflet final). Cette mesure libérera de l'espace pour les spectateurs se déplaçant à pied et pour les véhicules officiels. Elle garantira également un accès plus rapide des véhicules d'intervention (police, pompiers, ambulances) aux stades et, de là, vers les hôpitaux. C'est là un aspect primordial de sécurité.
- **Camping-cars:** Un autre phénomène observé en Allemagne lors de la CM 2006 est l'afflux de camping-cars et le stationnement sauvage de ces véhicules sur les parkings des restoroutes et les espaces publics des villes. Ce qui bloque des espaces importants qui ne disposent pas, de surcroît, des installations sanitaires nécessaires. Il faut donc prévoir des places de stationnement spéciales. Des patrouilles de police régulières dans les restoroutes proches des centres urbains devront y empêcher le camping sauvage (mission entrant le cadre de la sécurité des transports qui incombe au Secteur 01).
- **Team Base Camps (TBC) / UBS Public Viewings:** Vu les nombreuses zones d'ombre qui subsistent (sites d'hébergement, équipes disposant de TBC en Suisse, etc.) et dans l'hypothèse où ni les TBC ni les arènes UBS de Public Viewing ne généreront un afflux de trafic important d'envergure au moins régionale, cette question ne fait pas actuellement l'objet d'une coordination active de la part du Secteur 02. Si toutefois il advenait que l'afflux de trafic soit plus important que prévu, il faudra examiner l'opportunité d'une coordination active par la Confédération.



## 4 Locomotion douce

### 4.1 Piétons

La circulation piétonne jouera un rôle important lors de l'EURO 2008, notamment à l'intérieur des villes hôtes. Les expériences faites à l'occasion du Mondial 2006 en Allemagne ont montré que les fans de football sont volontiers disposés à entreprendre de longues marches à pied.

Il faudra donc encourager ce mode de locomotion urbain pour l'EURO 2008. Il s'agit d'atteindre un pourcentage de circulation piétonne qui soit le plus haut possible, ce qui réduira la pression pesant sur le trafic individuel motorisé et les transports publics. Dans les sites d'accueil, c'est entre les trois points fixes que sont le stade, la gare et la zone officielle de projection publique qu'il faut attendre les flux de piétons les plus importants. C'est pourquoi il conviendra de choisir des lieux de projection publique qui soient situés le plus près possible du stade ou de la gare ou, en tout cas, sur l'axe stade – gare.

Pour favoriser la circulation piétonne, il est essentiel de prévoir une signalisation sans faille et un maximum d'attrait pour le parcours. Une signalisation bien visible et aisément compréhensible guidera efficacement les visiteurs vers leur destination et les motivera à faire ce parcours à pied. Les possibilités de signalisation sont multiples: panneaux avec indication des distances, drapeaux, banderoles de couleur, voire un tapis rouge pour matérialiser le parcours. Des animations et des stands de restauration installés le long du parcours ajouteront encore à l'incitation à la marche. De plus, l'aménagement des voies piétonnes devra intégrer des installations sanitaires disposées à intervalles réguliers.

Les responsables de la planification devront veiller aux points de friction éventuels entre parcours piétons, voies de circulation routière et réseau de transports en commun. En cas de très fort afflux de piétons, il pourra être nécessaire de barrer certaines rues et l'on risque de connaître des entraves à la circulation publique.

### 4.2 Cyclistes

Le deuxième moyen de locomotion douce à privilégier en zone urbaine pour l'EURO 2008 est le vélo. Les points suivants sont de nature à encourager l'usage de la petite reine:

- mise à disposition de voies cyclables séparées, dotées d'une signalisation claire, en particulier sur le parcours menant à la/aux zone(s) de projection publique. Ces voies devront être autant que possible distinctes des parcours piétons pour éviter que cyclistes et piétons ne se gênent mutuellement.
- Il faudra prévoir des parcs à vélos supplémentaires, notamment aux abords des zones de Public Viewing, éventuellement aussi à proximité des stades et, si nécessaire, des gares. La CM 2006 en Allemagne a révélé un manque de parcs à vélos, surtout près des zones de



projection publique. Ces parcs supplémentaires devraient être surveillés pour des raisons de sécurité.

## 5 Transports publics

### 5.1 Flexibilité de l'offre

Sur l'ensemble du Tournoi, les transports publics seront très diversement sollicités, la demande dépendant notamment des facteurs suivants:

- **Type de jour:** Suivant le jour, la demande de transports publics variera dans de fortes proportions. On peut distinguer les situations suivantes: les jours de matches en Suisse, les jours précédant et suivant des jours de matches en Suisse, les jours de matches disputés par l'équipe nationale suisse, les jours de matches en Autriche, les jours sans match. D'autres différences surgiront en fonction du jour de la semaine (week-end et jours ouvrables).
- **Nations participantes:** Les nations participantes présentent des potentiels de supporters différents et des comportements en voyage différents. Dès qu'elles seront connues, il faudra intégrer ces éléments dans la planification. Il y aura lieu aussi de prendre en compte le potentiel constitué par les ressortissants étrangers de pays participants qui vivent en Suisse.
- **Déroulement du tournoi:** résultats de l'équipe suisse, ambiance et humeur en Suisse, sécurité, paires formées par les équipes opposées durant le tour final, etc.

Il est donc primordial de se préparer à ces sautes de charge à brève échéance. Une planification modulaire permettra d'éviter des surcapacités coûteuses ou, au contraire, un trou dans les capacités requises. Comme pour Expo 02, et vu les facteurs visés plus haut, il est concevable de catégoriser chacun des types de jour et de moduler l'offre de transport en conséquence (horaires variables – en jouant sur les cadences et les forces de traction – ou, suivant des phases définies à l'avance, jours verts, jaunes ou rouges). Il conviendra en particulier de prendre en considération les zones de drainage autour des hôtels.

### 5.2 Prix (billetterie)

Dans l'aménagement des séries de billets, il convient de distinguer deux groupes:

- visiteurs munis de billets d'entrée pour les matches
- visiteurs sans billets pour les matches

Un service extraordinaire et unique dans les annales des grandes manifestations sportives a pu être proposé aux détenteurs de billets pour les matches: il s'agit d'un billet combiné (valable le jour du match et le lendemain jusqu'à 12h00 dans la zone d'abonnement général de la Suisse). Son financement par la Confédération et Euro 2008 SA, de même que la mise en œuvre du système sont assurés en Suisse. En tant que leader des entreprises de transports présentes sur le



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

marché, les CFF SA coordonnent la billetterie tant au niveau national qu'avec les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB). En Autriche, les préparatifs en vue de la création du billet combiné sont encore en cours. Les détenteurs de billets pourront donc se passer d'une offre supplémentaire le jour d'un match et le lendemain jusqu'à 12h00.

Pour les visiteurs sans billets et ceux qui en possèdent mais désirent prolonger leur séjour en Suisse, il faudra prévoir d'autres offres afin d'amener un maximum d'entre eux à utiliser les transports en commun, en particulier les spectateurs assistant aux projections publiques. Ces derniers ne pouvant profiter d'un billet combiné, il y a lieu de créer à leur intention des offres spéciales. A ce propos, l'important est que ces offres

- s'adressent aussi bien aux autochtones qu'aux étrangers,
- soient simples à gérer (implication des associations de transports publics, pas de billets «au détail», simplicité de la vente) et donc faciles à communiquer,
- soient identiques, autant que possible, dans les quatre sites d'accueil,
- ne donnent pas lieu à la perception de suppléments (dans les trains de nuit, par exemple),
- incluent des conditions spéciales pour les trains de nuit et qu'il ne faille pas acheter des billets distincts.

La gamme des billets sera élaborée sous l'égide des CFF pour ce qui est du domaine ferroviaire, celle des associations de transport par les diverses associations (régionales, urbaines) en question. Il sera impératif d'harmoniser les offres et de prendre en compte le trafic transfrontalier.

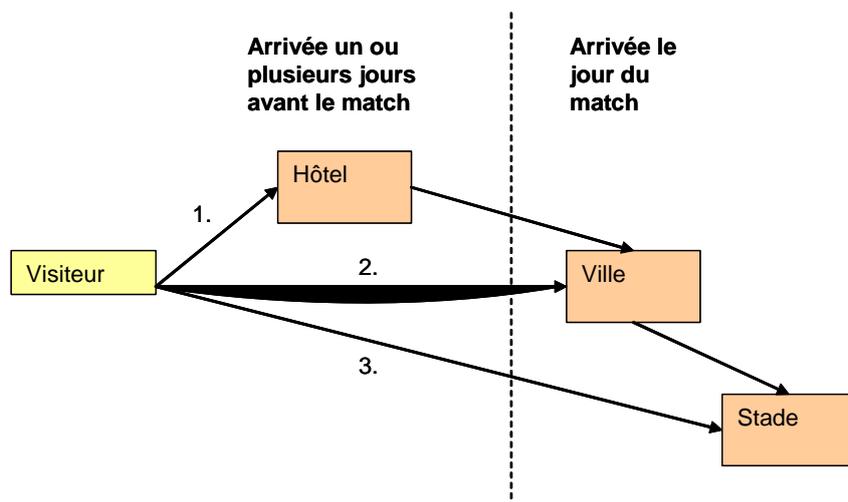
## 5.3 Trafic grandes lignes

### 5.3.1 Voyage aller (vers le site du match)

On peut grossièrement répartir le voyage aller en trois catégories (voir le graphique ci-après): 1. visiteurs arrivant en ville la veille ou encore plus tôt; 2. visiteurs arrivant le jour du match bien avant la rencontre et commençant donc par séjourner en ville; 3. visiteurs se rendant directement au stade à leur arrivée le jour du match.



### Flux de circulation en trafic grandes lignes (visiteurs assistant aux matches)



Les deuxième et troisième groupes de visiteurs susciteront pendant toute la journée du match une forte demande de trafic grandes lignes à destination de la ville hôte. Lors du Mondial 2006 en Allemagne, il est apparu que les arrivées de visiteurs étaient réparties sur toute la journée du match et sur la veille, ce qui prolongeait d'autant la demande supplémentaire de transport. Cela étant, on sait que la charge de trafic grandes lignes est à son maximum durant les 2 à 6 dernières heures avant le coup d'envoi. Le système du billet combiné ne fera qu'accroître cette demande le jour du match. C'est pourquoi il faudra créer des capacités supplémentaires de trafic grandes lignes dans les sites d'accueil les jours de matches:

- trains supplémentaires en provenance des grands centres de Suisse à destination du lieu du match;
- augmentation éventuelle des capacités dans les trains circulant selon l'horaire normal;
- trains supplémentaires en provenance de l'étranger, principalement pour les matches mettant en présence des équipes d'Europe occidentale (D, F, I, NL, etc.). L'organisation de ces trains supplémentaires devra se faire en concertation entre les CFF et les entreprises de transport ferroviaire des pays en question (comme ce fut le cas des trains supplémentaires CFF lors de la CM 2006 en Allemagne).

Les CFF ont déjà commencé à planifier des augmentations de trafic grandes lignes (en rapport avec le billet combiné, entre autres offres).

A noter que les voyages aller s'effectueront parfois durant les heures de pointe de trafic (surtout pour les matches commençant vers 20h45) et qu'ils risquent de se superposer au trafic des pendulaires. Il faudra en tenir compte dans la planification.



### 5.3.2 Voyage retour (après un match)

On sait d'expérience que les retours de matches sont plus rapides et concentrés que les voyages aller, surtout de une à trois heures après le coup de sifflet final. Aussi les extensions de capacité et les trains supplémentaires seront-ils encore plus importants qu'à l'aller. Après un match, il faudra disposer d'un nombre suffisant de trains de grandes lignes au départ du site d'accueil et à destination des grandes villes suisses, en particulier si le match a commencé tard, soit vers 20h45. Les CFF aura comme principe de proposer des trains de grande lignes à destination des principaux centres de Suisse jusqu'à 150 minutes après la fin du match.

### 5.3.3 Trafic grandes lignes les autres jours

Même les jours de matches sans rencontre en Suisse, le trafic grandes lignes suscitera un surcroît de demande, avec les flux de visiteurs suivants: 1. visiteurs arrivant dans un site d'accueil quelques jours avant le match ou repartant un ou plusieurs jours après la rencontre; 2. visiteurs suivant leur équipe nationale et se déplaçant d'un site d'accueil à l'autre<sup>2</sup>; 3. visiteurs arrivant de Suisse ou de l'étranger pour assister à une projection publique un autre jour de match.

Dans l'ensemble, toutefois, les fréquences accrues de visiteurs en trafic grandes lignes se répartiront assez bien dans le temps, de sorte qu'elles ne nécessiteront probablement pas de capacités supplémentaires. L'obligation de mobiliser des trains spéciaux à court terme ne se pose que pour faire face à des flux de visiteurs particulièrement importants du groupe 2.

## 5.4 Trafic régional voyageurs (TRV) / Transports publics urbains (TPU)

### 5.4.1 Voyage aller (vers le site du match)

Le trafic régional et de proximité dans les sites d'accueil appelle a priori les mêmes observations et mesures que le trafic grande lignes. Les flux de visiteurs augmenteront dès la veille d'un match et le jour même, sur toute sa durée. Mais d'après les expériences du Mondial 2006, le pic de la demande de transports publics se situera de une à trois heures avant le début du match entre le centre-ville et le stade. Durant cette période, il faudra densifier l'offre sur les axes en question (trains, autobus et trams supplémentaires, renforcement de la traction). Il y aura lieu de renforcer tout spécialement les liaisons entre la gare ou le centre-ville (la zone de projection publique, par exemple) et le stade.

Les jours de matches, il faudra en plus des navettes entre les parkings de voitures décentralisés et le stade ainsi qu'entre l'aéroport et le stade ou le centre-ville. Ce service devrait fonctionner toute la journée les jours de matches, afin de permettre aux automobilistes d'entreprendre le trajet aller assez tôt. Quant à savoir si le service de navettes sera assuré par le rail ou par des bus, cela dépendra de la situation en matière de parking et sera l'affaire des sites d'accueil.

---

<sup>2</sup> Pour les matches de groupes, il en résultera surtout des flux de voyageurs entre Bâle et Genève (lieux accueillant les rencontres du groupe A) ainsi qu'entre Berne et Zurich (matches du groupe C).



#### 5.4.2 Voyage retour (après un match)

La CM 2006 en Allemagne a révélé que les retours du stade étaient quasiment terminés deux heures après le coup de sifflet final et s'étalaient donc sur une période nettement plus brève que l'aller. C'est pourquoi il conviendra d'accroître fortement l'offre de TP en trafic urbain et les services de navettes menant du stade aux parkings et à l'aéroport durant les deux heures suivant la fin du match. En trafic régional des sites d'accueil, il y aura lieu également de libérer des capacités supplémentaires dans les villes hôtes à la fin des rencontres. Ces mêmes villes hôtes devront impérativement prolonger les heures de service par des offres nocturnes en trafic régional et urbain, tout spécialement après les matches se jouant le soir (à partir de 20h45).

Le jour où se disputera un match dans un site d'accueil suisse, les autres villes hôtes devront donner aux voyageurs arrivant par des trains de grandes lignes la possibilité de rentrer chez eux ou à leur hôtel. Ce sera notamment le cas pour les rencontres se jouant en soirée, lorsque des trains spéciaux à destination des autres villes hôtes seront mis en service en dehors de l'horaire officiel des grandes lignes. La répartition dans le trafic régional devra alors être assurée également dans les autres sites d'accueil par des offres nocturnes en conséquence.

#### 5.4.3 TRV et TPU les autres jours

Les zones officielles de projection publique des villes hôtes seront ouvertes même les jours sans matches et connaîtront une forte fréquentation (aussi bien de la part de visiteurs suisses que de touristes étrangers séjournant plusieurs jours dans le pays). Afin d'atteindre un pourcentage élevé de déplacements en TP parmi les personnes assistant au Public Viewing, il faudra leur proposer des offres adéquates en trafic régional et urbain, y compris des offres supplémentaires. Ce principe vaudra tout spécialement après le match ou après la fermeture de la zone de Public Viewing, quand les visiteurs voudront rentrer chez eux ou à leur hôtel. Ces visiteurs n'emprunteront les TP que s'ils disposent d'une offre de service nocturne suffisante. D'où la nécessité de proposer dans d'autres villes de Suisse ou d'Autriche des liaisons TRV et TPU nocturnes supplémentaires même les jours sans matches. Il y aura lieu d'harmoniser les heures d'ouverture des zones officielles de projection publique et les horaires TRV et TPU nocturnes.

Ces services nocturnes supplémentaires devront obéir dans les sites d'accueil suisse à des normes (minimales) homogènes. Pendant toute la durée de l'EURO 2008, aucun supplément pour service de nuit ne devra être prélevé, ni les jours de matches dans la ville hôte, ni à d'autres jours de rencontres.

### 5.5 Gares

- **Capacités d'accueil:** Les gares suisses, en particulier celles des villes hôtes, seront les plaques tournantes des transports publics. Vu leur importance en tant que lieu de départ ou de transit pour tous les usagers des TP, une grande partie des flux de trafic et donc un gros volume de voyageurs seront absorbés par les gares. En conséquence, il faudra, pendant l'EURO 2008, que les entreprises tierces s'abstiennent strictement d'actions (de promotion



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

par exemple) dans les gares si ces activités ont une incidence négative quelconque sur les capacités d'accueil de ces gares.

- **Mises en consigne:** Le Mondial 2006 avait fait apparaître un besoin énorme de possibilités de mise en consigne de bagages. Cet aspect relève largement du maintien de la sécurité et sera organisé par le Secteur 01. Au regard du trafic voyageurs, il importe de choisir l'emplacement de ces consignes de telle sorte qu'il n'entrave pas l'exploitation des gares et ne réduise pas leurs capacités. Les exploitants de gares devront garantir des capacités de consigne suffisantes.
- **Points info:** Compte tenu de l'importance primordiale des gares, il est essentiel que les visiteurs étrangers, en particulier, puissent y trouver toutes les informations nécessaires. On y installera donc des points info spéciaux bien visibles. Cette mesure est principalement du ressort de l'entreprise de transport (les CFF, par exemple), en étroite collaboration avec les sites d'accueil et Euro 2008 SA. Les points info formeront par ailleurs une interface majeure avec le concept d'accueil du Secteur 03 (cf. chap. 3.5).
- **Signalisation:** Il est indispensable que les gares mettent en place une signalisation claire (cf. chap. 3.3).



## 6 Trafic routier

### 6.1 Gestion des parkings

Le chapitre de la gestion des parkings porte sur les thèmes suivants:

- **Emplacements des parkings:** Le choix des emplacements est, en principe, du ressort des sites d'accueil. D'une façon générale, il convient cependant de privilégier des parkings décentralisés, c'est-à-dire situés à la périphérie de la ville, afin de réduire au minimum le trafic individuel motorisé à proximité du stade et en centre-ville. Ce qui suppose un service de navettes (par bus et/ou train) pour acheminer les automobilistes de ces parkings décentralisés vers le stade.
- **Offre (nombre de places de parking):** C'est en principe aux sites d'accueil qu'il appartient de déterminer le nombre de parkings, sur la base de la grille quantitative générale ainsi que des prescriptions de l'UEFA. Il faudra viser une coordination des quatre sites d'accueil quant au dimensionnement de ces parkings.

Les parkings situés à proximité du stade devront obéir aux prescriptions d'Euro 2008 SA. En l'espèce, les disponibilités exactes découlent des accords passés avec chacun des stades. La planification et la mise en œuvre sont assurées par les *Venue Management Working Groups* (VMWG).

- **Taxes de parking:** Les taxes de parking devront atteindre des montants comparables dans les quatre sites d'accueil suisses et leurs tarifs seront homogènes, de manière à satisfaire aux trois objectifs suivants:
  1. *Split modal:* il ne faut pas que les taxes soient trop basses, au risque de compromettre l'objectif visé en matière de split modal.
  2. *Action incitative:* Les taxes de stationnement devront être fixées de façon à inciter les visiteurs à utiliser les parkings décentralisés. Autrement dit, les prix de ces parkings devront être inférieurs à ceux du centre-ville (à l'exemple de Zurich: le tarif en centre-ville et d'environ 40 CHF par jour).
  3. *Couverture des charges:* Le produit des taxes devra couvrir au maximum les charges de mise en service et d'exploitation des parkings (et, si possible, le coût du service de navettes).

Compte tenu de ces trois objectifs, le cadre tarifaire applicable à tous les sites d'accueil suisses est fixé comme suit:

- Voitures de tourisme : 20-30 CHF par véhicule et par jour
- Autobus: 50-70 CHF par véhicule et par jour
- **Projections publiques:** Afin de minimiser la part du trafic individuel motorisé pour les participants aux séances de projection publique et de ne pas créer des incitations mal placées,



aucun parking supplémentaire ne devra être organisé pour le Public Viewing. Il serait possible d'exploiter les parkings décentralisés même durant les jours sans matches dans les sites d'accueil et de proposer des navettes vers les zones de projection publique. Cela dit, il est très important, au niveau de la communication, de déclarer les transports publics et la locomotion douce comme étant les moyens de transport desservant les zones de Public Viewing à l'aller comme au retour.

- **Séparation des supporters:** Il n'y aura pas de séparation systématique des supporters dans les parkings. Toutefois, les aires de stationnement et les navettes devront être aménagées de telle manière qu'il soit possible de séparer les supporters dès leur arrivée aux parkings en cas de match à haut risque. On tiendra compte à cet égard des prescriptions du Secteur 01.

## 6.2 Gestion des cars

Le nombre de cars attendus les jours de matches joue pour les sites d'accueil un grand rôle dans la planification des parkings nécessaires. La grille quantitative de fréquentation des stades (nombre de spectateurs, annexe 1) fournit des chiffres utiles à ce sujet. Une autre base de calcul consiste en les chiffres du Mondial 2006 en Allemagne. Il n'empêche que le nombre de cars pourra varier fortement suivant la nationalité des équipes appelées à s'affronter; on sait d'expérience que dans certains pays, les supporters voyagent en plus grand nombre par car que dans d'autres plus volontiers.

Contrairement aux voitures de tourisme, il est impératif de prévoir pour les cars des aires de stationnement renforcées. Divers systèmes sont envisageables pour les cars: des parkings spécifiques à proximité du stade, un terminal avec accréditation, des parkings décentralisés avec service de navettes. Le choix du système dépend largement des aires disponibles pour la parcade de cars et ces systèmes peuvent donc varier d'un site d'accueil à l'autre.

Alors qu'un terminal requiert impérativement une accréditation ou une réservation, les systèmes de stationnement centralisés ou décentralisés sont envisageables avec ou sans réservation. Indépendamment du choix du système, il serait souhaitable, dans une optique axée sur le volume de trafic, de mettre en place un système avec accréditation ou réservation centralisée car il permettrait de connaître à l'avance (en tout cas peu de temps avant la rencontre) le nombre de cars à attendre pour chaque match. Un tel système exige toutefois une organisation assez lourde. Les opérations d'enregistrement devraient être centralisées pour tous les sites d'accueil et, dans l'idéal, effectuées via le site Internet de l'UEFA. Euro 2008 SA coordonne ses activités «*Event-Transport*», à savoir les cars réservés aux équipes et aux arbitres (mais aussi, en partie, ceux des chaînes de radio/médias et des sponsors). Si un tel système d'accréditation n'est pas retenu, il appartiendra à chacun des sites d'accueil de mettre en œuvre sa solution.

## 6.3 Dérogations à l'interdiction de circuler de nuit et le dimanche

Vu le calendrier des matches, on ne saurait exclure la nécessité d'organiser certains transports de marchandises sur route de nuit ou le dimanche (matériel de retransmission télévisée, approvisionnement des entreprises de restauration). Sur le principe, il est possible d'accorder des dé-



rogations à l'interdiction faite aux poids-lourds de circuler de nuit et le dimanche (ces exceptions sont énumérées de façon exhaustive aux art. 92 et suivants de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière – OCR). Selon la procédure d'autorisation normale, EURO 2008 SA ou, plus exactement, les transporteurs responsables adressent une demande de dérogation aux cantons compétents. L'OFROU ne délivrera d'autorisation à l'échelon de la Confédération que pour des raisons impérieuses. Il paraît cependant judicieux que l'OFROU informe les cantons. La mise en place d'un service centralisé est à l'étude. Les cantons sont censés pratiquer une procédure homogène d'octroi des dérogations et se concerter avec les pays limitrophes.

Dans le détail, la procédure d'octroi des dérogations est la suivante:

- Examen de la possibilité de mettre en place un service centralisé.
- L'OFROU écrit aux cantons pour les informer et leur demander de pratiquer une procédure homogène d'octroi des dérogations. Délai: 31 décembre 2007.
- Euro 2008 SA élabore à l'intention de l'organisation du Tournoi une grille quantitative provisoire à propos des demandes de dérogation à prévoir. Sur cette base, Euro 2008 SA communique à l'OFROU le nombre d'autorisations sollicitées et dûment motivées. Délai: 31 mars 2008.
- Les cantons accordent les dérogations. Délai: 1<sup>er</sup> mai 2008.

La procédure en question a d'ores et déjà été convenue avec l'OFROU.

Il sera important, dans ce contexte, d'informer et d'impliquer les douanes suffisamment tôt pour que les transports bénéficiant d'une dérogation puissent faire l'objet de formalités facilitées de passage à la frontière. Ce processus devra encore être clarifié.

#### 6.4 Gestion du trafic

- **Planification modulaire:** A l'instar des transports publics, il faut aspirer à une planification modulaire du trafic individuel et retenir divers scénarios en fonction des volumes de visiteurs à attendre. C'est la seule façon d'assurer l'absorption d'afflux de véhicules inattendus (aires de stationnement «de réserve», itinéraires de contournement, axes d'urgence, etc.). A cet égard, il sera impératif de concerter les opérations avec les services compétents affectés aux diverses catégories de routes (ville, canton, Confédération) ainsi qu'avec les entreprises de transports publics.
- **Gestion des chantiers:** Par une lettre du 15 novembre 2006, l'OFROU a donné l'assurance que, durant l'EURO 2008, deux voies de circulation seraient maintenues en permanence sur les tronçons de routes nationales en chantier dans les régions concernées (Genève, Bâle, Berne, Zurich) et que tout serait entrepris, sur le plan de l'organisation des chantiers, pour réduire ces entraves au minimum.
- **Gestion du trafic sur les routes nationales, cantonales et urbaines:** A partir de 2008, la gestion du trafic sur les routes nationales sera assurée par l'Office fédérale des routes (OFROU). Celui-ci mettra en place à cet effet une centrale de gestion du trafic. La répartition précise des tâches entre les cantons et l'OFROU sera menée d'ici à fin 2007 dans le cadre



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

du projet Gestion du trafic en Suisse, indépendamment de l'EURO 2008. Pour les routes cantonales et les voies urbaines, des centrales de guidage du trafic seront créées dans les sites d'accueil pendant la durée de l'EURO 2008. Leur intégration au sein de NAKOS.ch (cf. chap. 8) reste à définir. La gestion du trafic dans chacune des villes devra impérativement être réglée à la faveur de l'élaboration de leurs concepts respectifs.



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

## 7 Trafic aérien

La surveillance de l'aviation civile en Suisse est de la compétence de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). S'agissant de l'infrastructure – espace aérien, sécurité aérienne, aéroports et aérodromes –, l'OFAC veille à ce qu'elle soit sécurisée et en parfait état de fonctionnement.

### 7.1 Espace aérien

En ce qui concerne la protection contre les attaques terroristes par les airs, l'OFAC procédera, en étroite collaboration avec les Forces aériennes et la fedpol, à une analyse complète des menaces et prendra des mesures spécialement axées sur l'EURO 2008 (cf. Concept de sécurité nationale, chap. 8.2. ss). Cette activité relevant de la défense non policière est de la compétence du Secteur 01. L'utilisation de l'espace aérien pourra faire l'objet de restrictions, comme c'est le cas par exemple pendant le Forum économique mondial (WEF) de Davos, suivant la situation. Toutes les parties impliquées (Secteur 01, Forces aériennes, OFAC, Skyguide, SIAA, etc.) devront impérativement se concerter, sous l'autorité du Secteur 01.

### 7.2 Aéroports

Le nombre de visiteurs arrivant et repartant par avion est intégré dans la grille quantitative mais il ne sera possible d'en faire le compte exact qu'une fois connues les nations participantes. Contrairement aux autres modes de transport, l'origine des équipes participantes influera massivement sur les chiffres de visiteurs.

Les problèmes à traiter dans les aéroports sont les suivants:

- **Points info:** Les aéroports sont en quelque sorte des portes d'entrée en Suisse. D'où l'importance pour les visiteurs étrangers surtout de pouvoir y trouver des informations exhaustives. On y installera donc des points info bien visibles. Cette mesure est principalement du ressort des exploitants d'aéroports, en étroite collaboration avec les sites d'accueil et Euro 2008 SA. Les points info formeront par ailleurs une interface majeure avec le concept d'accueil du Secteur 03 (cf. chap. 3.5).
- **Signalisation:** Il est indispensable que les gares mettent en place une signalisation claire (cf. chap. 3.3).
- **Entrée en Suisse / passage en douane:** Il est important que les formalités de passage en douane des passagers soient rapides. La police des frontières de chacun des cantons concernés est responsable du contrôle des personnes (validité des pièces d'identité et des visas d'entrée, etc.). Il faudra tenir compte à ce propos des restrictions éventuelles à attendre en 2008 de l'entrée en vigueur des accords d'association à Schengen. Il appartiendra au Secteur 02 de s'assurer de cette question.



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

Le service des douanes procéderont au contrôle des marchandises (respect des franchises de valeur, passage rouge/vert). Les accords de Schengen n'auront aucune influence sur le contrôle douanier des marchandises dans les aéroports.

Les formalités de passage en douane des équipes et des VIP devront éventuellement se faire séparément de celles des autres passagers. Il faudra prendre les mesures nécessaires, à moins que les aéroports aient déjà rodé des procédures spéciales pour ces catégories de passagers.

Par ailleurs, il devra être possible de séparer des groupes de supporters rivaux lors de leur passage en douane, et ce, à leur arrivée comme à leur départ. Il appartiendra au Secteur 02 de résoudre ce problème en étroite coordination avec les exploitants d'aéroports et le Corps de gardes-frontière.

- **Capacités:** Pour pouvoir assurer les capacités requises pour les formalités douanières, il est impératif de procéder à une planification aussi complète que possible des créneaux aériens. Les mesures nécessaires dans ce contexte seront discutées et fixées au sein d'un groupe de travail présidé par l'OFAC. Ces discussions porteront aussi sur le problème du stationnement des avions. Là encore, il conviendra de planifier les capacités nécessaires.
- **Coordination entre les aéroports:** Un représentant de la SIAA (Swiss International Airport Association) siège au sein du Secteur 02 et assure la coordination entre les aéroports.

### 7.3 Interdiction des vols de nuit

Le trafic aérien dans les aéroports est soumis en Suisse à une interdiction de vols de nuit. Celle-ci devra pouvoir être assouplie à titre exceptionnel (soit pour 9 jours de matches pendant l'EURO 2008) au profit de la sécurité dans les sites d'accueil. Cette mesure permettrait, à l'issue des rencontres, de rapatrier rapidement et sans délai des supporters à risque. L'aménagement concret de cet assouplissement de l'interdiction des vols de nuit nécessite une série de clarifications qui se poursuivent à l'heure actuelle.

Il appartiendra à Euro 2008 SA et au Secteur 01 de formuler en temps opportun les raisons justifiant la levée de l'interdiction des vols de nuit. Il faudra fixer avec précision le processus d'octroi «à court terme» des dérogations, en veillant à planifier en temps utile à la fois les appareils, les équipages et les effectifs de personnel au sol.



## 8 Organisation opérationnelle pendant l'EURO 2008

Pendant l'EURO 2008, il y aura deux tâches importantes à mener à bien en termes de transport:

- dresser un tableau global de la situation du trafic en Suisse,
- définir le pilotage opérationnel du secteur Transports.

### 8.1 Etat-major de coordination nationale Suisse (NAKOS.ch)

L'Etat-major de coordination nationale Suisse (NAKOS.ch) organisé par le Secteur 01 intégrera une cellule Trafic. Cette cellule aura pour tâche de fournir au Secteur 01, dans le cadre du réseau de renseignements du *Police Information and Coordination Center* (PICC, centre d'information et de coordination de la police), des informations permanentes sur la situation générale du trafic (route, rail, air) et par là même de contribuer à définir la situation en Suisse. Ce n'est qu'en connaissance de la situation en Suisse sous les aspects que le Secteur 01 pourra prendre les décisions (de sécurité) qui s'imposeront pour l'EURO 2008.

- Rail: La situation en matière de trafic ferroviaire sera analysée et présentée par les CFF.
- Route: Les routes nationales passeront le 1<sup>er</sup> janvier 2008 sous la responsabilité de l'OFROU en raison du report des compétences – NLFA oblige – à la Confédération. L'OFROU pourra reproduire la situation sur le réseau des routes nationales via VMZ-CH.
- Air: La situation globale du trafic aérien sera présentée par l'OFAC en coopération avec Skyguide et les Forces aériennes. Il reste à définir cette coopération et à l'institutionnaliser.
- Sites d'accueil: Dans les sites d'accueil, il appartiendra à un délégué de la police locale ou des entreprises de transport de faire le point de la situation en matière de trafic.

Un représentant de chacun des services chargés de présenter la situation dans leurs secteurs respectifs siègera durant l'EURO 2008 au sein de la cellule trafic de NAKOS.ch, afin de faire en sorte que l'on ait une vue globale de la situation en matière de transports en Suisse.

L'important est que les expériences rassemblées par chacun des sites d'accueil puissent être transmises rapidement aux autres via le PICC après chaque match sous forme de rapport standard. Ce qui permettra de tirer les leçons des problèmes survenus et de mettre en œuvre à brève échéance les mesures qu'imposent les circonstances.

Le fait d'intégrer Viasuisse dans la cellule Trafic garantira la diffusion rapide à l'ensemble de la population, sur les canaux bien connus (site Internet de Viasuisse, n° de tél. 163, stations de radio) d'informations pertinentes sur la situation du trafic en Suisse.

### 8.2 Pilotage opérationnel du secteur Transports

Les délégués des divers modes de transport (rail, route, air) réunis au sein de la cellule Trafic de NAKOS.ch devraient être également en mesure de prendre directement les décisions nécessai-



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES

res découlant de la situation du trafic dans leurs secteurs respectifs. L'exécution de ces décisions sera alors du ressort de chacun des responsables (rail, toute, air) sur le terrain.

De cette manière, la cellule Trafic de NAKOS.ch fera office d'état-major de coordination des questions de transport, ce qui évitera de recourir à des structure parallèles et donc inefficaces. Cela garantira aussi des liaisons directes et rapides avec les responsables opérationnels des divers modes de transport, qui pourront à leur tour s'adresser à tout moment à leurs spécialistes ou à leurs états-majors. Le Secteur 02 jouera à cet égard un rôle de coordinateur.



## 9 Coordination avec l'Autriche

Dans le domaine des transports, une coordination avec l'Autriche s'imposera dans les domaines suivants.

### 9.1 Signalisation

La signalisation (cf. chap. 3.3) devra faire l'objet d'une harmonisation avec l'Autriche dans le cadre des dispositions légales. Le système de signalisation, y compris les symboles utilisés devront si possible être identiques dans les deux pays hôtes pour faciliter l'orientation des visiteurs (ils garderont leurs repères) et faire en sorte que l'EURO 2008 soit perçu comme une compétition homogène, d'un seul tenant.

### 9.2 Billet combiné

Du point de vue de la Confédération, il serait souhaitable que le système du billet combiné suisse mis en œuvre en Suisse (cf. chap. 5.2) soit repris par l'Autriche. Il faudrait à tout le moins viser une solution autant que possible homogène. L'idéal étant que les spectateurs ayant assisté à un match en Suisse puissent ensuite, avec leur billet d'entrée, circuler gratuitement un certain temps sur le réseau de transports publics autrichiens, et inversement.

Il faut néanmoins savoir que le billet combiné sera introduit en Suisse même si l'Autriche n'adopte pas de système analogue ou l'aménage autrement.

### 9.3 Offres de transport transfrontalier

Etant donné que chacune des équipes jouera tous ses matches de groupe de l'EURO 2008 dans le même pays (groupes A et C en Suisse, groupes B et D en Autriche), le trafic transfrontalier des visiteurs sera assez restreint durant cette phase du Tournoi. Si par contre une équipe a son camp de base en Autriche et joue ses matches de groupe en Suisse ou inversement, il pourrait en résulter un trafic transfrontalier accru, sans toutefois requérir nécessairement des mesures spéciales. A partir des quarts de finale, certaines équipes seront probablement amenées à changer de pays pour disputer leurs matches. Autrement dit, certains groupes de supporters suivront leur équipe d'un pays à l'autre, d'où augmentation du trafic transfrontalier. Il faudra donc planifier des offres de TP transfrontalières après la phase des matches de groupes. Les flux de visiteurs dépendront cependant de l'évolution du Tournoi et pourraient donc varier fortement dans le temps et en volume. Aussi cette offre de TP transfrontalière devra-t-elle être modulaire. Les CFF la coordonneront avec leur homologue autrichien ÖBB.

Le trafic routier n'appellera pas de dispositif particulier. L'important étant que l'administration des douanes anticipe un afflux supplémentaire de visiteurs aux passages de frontière austro-suisse durant la deuxième phase du Tournoi. Il faudra apprécier cette question dans le cadre des tra-



vaux en cours sur les questions douanières pour l'EURO 2008 et fixer conjointement avec l'Autriche, dans le courant du premier semestre 2007, les mesures éventuelles à prendre.

#### **9.4 Information sur les transports**

Dans le domaine de la communication sur les transports, il est important d'entretenir un échange entre la Suisse et l'Autriche et de faire en sorte que les informations essentielles sur la situation du trafic dans l'un et l'autre pays soient accessibles aux visiteurs. L'échange d'informations sur la circulation avec l'Autriche sera assuré en Suisse par Viasuisse, qui a d'ores et déjà pris contact à avec le service compétent de la chaîne Ö3.



PROJET DES POUVOIRS  
PUBLICS SUISSES