

DÉFI D'UNE MOBILITÉ SPORTIVE DÉCARBONÉE : CONTRIBUTION AU DÉBAT

ANALYSE ET RECOMMANDATIONS
MAI 2023

AVANT-PROPOS

Cette étude de l'Association Nationale Des Elus en charge du Sport (ANDES), commanditée au Centre de Droit et d'Economie du Sport, est une contribution au Plan de Sobriété du Sport. La mesure n°16 de ce plan, publié en octobre 2022 par le Ministère des Sports et des Jeux olympiques et paralympiques, propose la remise par l'ANDES d'un rapport sur « la gratuité des transports en commun pour les détenteurs de billets d'un évènement de sport professionnel ». L'ANDES, à travers cette étude, répond à l'engagement pris auprès du Ministère, en livrant les résultats et l'analyse d'une étude de terrain sur cette mesure.

Cette étude se positionne donc comme une contribution au Plan de sobriété du Sport, mais s'inscrit également dans des objectifs complémentaires. L'analyse de données qualifiées de la filière « collectivités territoriales, sport et infrastructures sportives » permet de proposer des mesures d'action pour améliorer la mobilité des jours de match, dans une ambition de décarbonation de la société. L'idée majeure ayant guidé la réalisation de cette étude est la réalisation d'un véritable report modal des spectateurs et supporters vers des transports bas carbone.

EDITOS

80% de l'empreinte carbone des grandes manifestations sportives est lié aux déplacements des spectateurs et des supporters. Si la réduction de ces émissions constitue un objectif partagé, la mise en œuvre de solutions adaptées, responsables et décarbonées passent par une réelle politique coopérative, qui mobilisent tous les parties prenantes : le club, l'opérateur de transport, la collectivité et les spectateurs. A l'occasion de la présentation du plan gouvernemental de sobriété énergétique, en octobre dernier, notre réseau ANDES avait proposé à madame la ministre des Sports de conduire une étude sur cette enjeu des mobilités lors des compétitions sportives professionnelles. Conduit en partenariat avec le CDES de Limoges, nous présentons un constat objectif des réalités actuelles et formulons des recommandations pour la décarbonation des mobilités tant vers les spectacles sportifs (et culturels) que plus largement dans nos quotidiens. L'enjeu identifié réside clairement sur le défi d'un report modal pérenne des spectateurs et supporters vers les transports en commun, signifiant un indispensable accompagnement au changement pour se rendre au match. Offre de transports en commun attractive, cadencée, prolongement de la rencontre sportive, équation économique responsable, exploration de la gratuité, autant d'éléments qui contribuent à amorcer du national au local le défi d'une mobilité sportive décarbonée.



Patrick APPÉRÉ
Président de l'ANDES

L'étude nationale sur les attentes et les besoins des acteurs du sport, que le Centre de Droit et d'Economie du Sport avait mené en 2021 avec plusieurs acteurs de référence du sport français, dont l'ANDES, avait souligné l'enjeu environnemental comme l'un des enjeux majeurs du secteur. Le modèle de fonctionnement historique du sport sur cette priorité doit se réinventer, pour réduire, d'une part, le coût écologique trop élevé des compétitions sportives et, d'autre part, accompagner la prise de conscience des populations sur l'impact carbone des manifestations. La mobilité est au premier rang de ces actions, tant son poids écologique est immense en jour de match. Ainsi, le CDES est heureux de cette nouvelle collaboration avec l'ANDES sur ce sujet majeur : elle apporte des éléments d'analyse quantitatifs, qualitatifs et opérationnels, à même de guider la prise de décision des élus des collectivités territoriales, des clubs professionnels et des sociétés délégataires de transports en commun.



Guillaume GOUZE
Consultant économique au CDES



Thibaut DUSSUD
Chargé d'études économiques au CDES

Méthodologie

OBJECTIFS POURSUIVIS

Par la réalisation de cette étude, l'ANDES s'inscrit :

- > Dans la Stratégie Nationale Bas Carbone ;
- > Dans la lutte contre l'autosolisme et le développement des mobilités décarbonées ;
- > Dans la réduction de l'empreinte carbone des spectateurs et supporters, première source d'émission de CO2 lors d'une manifestation sportive.

PHASES DE L'ÉTUDE

Afin d'obtenir des résultats probants, l'étude a été réalisée en quatre phases :

1

Envoi d'un questionnaire aux collectivités territoriales

3

Croisement et analyse des données recueillies (73 répondants)

2

Conduite d'entretiens qualitatifs auprès de Collectivités Territoriales révélatrices

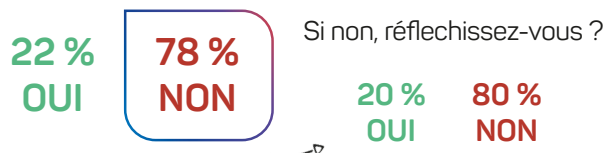
4

Livrable final et identification des enseignements et recommandations principales

Analyse quantitative

SYSTÈME INCITATIF DE PRISE DES TRANSPORTS LES JOURS DE MATCH

Avez-vous mis en place un système incitatif pour se rendre en transport en commun au stade/salle les jours de match ?



Système incitatif

L'immense majorité des collectivités interrogées n'ont pas développé de système incitatif en jour de match et n'ont pas l'intention de le faire.

À noter : pour les collectivités qui ont mis en place des mesures incitatives, tous les modes de gestion sont représentés : délégation, régie, et syndicat mixte.

LEVIERS FAVORISANT LA MISE EN ACCÈS LIBRE DES TRANSPORTS LES JOURS DE MATCH

Pour les répondants, une grande diversité de leviers sont à saisir pour favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun les jours de match :

Réponse	Part des réponses (en %)
Gratuité / réduction des tarifs des transports	25 %
Adaptation de l'offre en jour de match	25 %
Présence de parkings-relais et/ou leur gratuité	14 %
Campagnes de communication	14 %
Contrainte (fermeture de parkings, limitation du stationnement, amendes)	11 %
Prise d'initiative du club	5 %
Favoriser la mobilité douce	5 %

En complément, notons que :

- > Des mesures de gratuité sont à l'étude dans certaines collectivités
- > Des expérimentations ont été menées mais n'ont pas été reconduites
- > Les collectivités ne disposant pas d'un maillage des transports en commun suffisant avec des flux significatifs, ou celles avec un club professionnel à faible affluence, n'envisagent pas de mesures de gratuité car le besoin n'est pas suffisamment présent
- > La contrainte peut-être vue comme un moyen efficace pour favoriser le report modal (et limiter le stationnement sauvage)



Recommandations opérationnelles

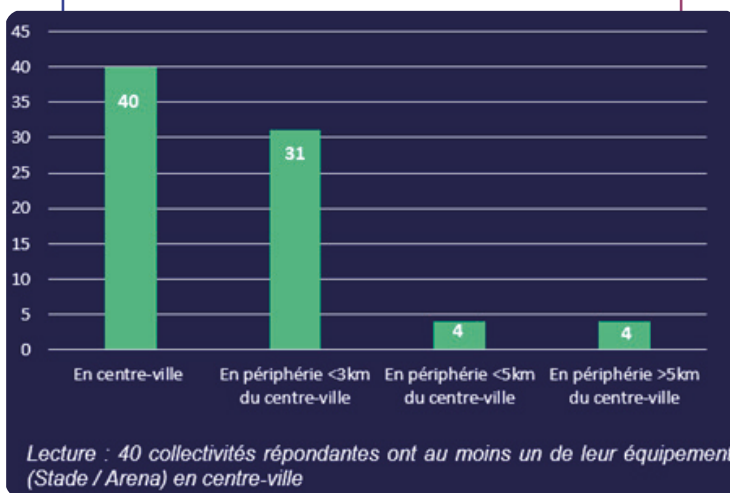
Réussir le report modal des supporters les jours de match

Il ressort de l'ensemble des questionnaires et des entretiens que le premier objectif poursuivi est le report modal des supporters vers des modes de déplacement plus propres, notamment les transports en commun dont il est question ici ; la gratuité étant à cet égard considérée comme un des leviers de ce report parmi d'autres. L'ensemble des moyens et leviers permettant ces changements de comportements sont à considérer en trois temps de réflexion :

- > L'accessibilité à ces transports en commun et leur efficience sont des prérequis ;
- > L'expérience transport joue, les jours de match, un rôle central ;
- > L'expérience supporter au stade doit également permettre d'agir sur les comportements (annonces speaker, jeux promotionnels, incitations diverses).

L'accessibilité aux transports les jours de match : prérequis à toute ambition de décarbonation des trajets de supporters

Où se situent ces enceintes sportives ?



90% des enceintes sportives des collectivités répondantes sont situées à moins de 3 kilomètres du centre-ville.

Présence de parkings-relais aux entrées de la ville ?

53 % OUI | 47 % NON

L'analyse des réponses laisse apparaître une immense concentration de ces parkings relais dans les villes de plus de 100k habitants.

RECOMMANDATION N°1

MENER UNE RÉFLEXION AUTOUR DE LA MISE EN PLACE DE PARKINGS-RELAIS AUX ENTRÉES DE VILLE

Afin de limiter les flux en direction des enceintes sportives, il est proposé d'organiser et de coordonner les déplacements des spectateurs et supporters au travers de navettes dédiées au départ de parkings relais stratégiquement situés."

Zoom : Vannes



RECOMMANDATION N°1 BIS

ENGAGER SYSTÉMATIQUEMENT UNE RÉFLEXION AUTOUR DE LA DESSERTE DES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS LORS DE LA MISE EN PLACE DE PARKING-RELAIS.

Dans cette étude, il est observé que 3 parking-relais sur 4 sont gratuits. Deux tiers d'entre eux sont reliés aux équipements sportifs.

RECOMMANDATION N°2

RENFORCER LA FRÉQUENCE DE LA DESSERTE DES ENCEINTES SPORTIVES LES JOURS DE MATCH

🔍 Cette mesure générant des coûts significatifs pour l'exploitant, la répartition des charges d'une telle mesure, par ailleurs primordiale, est essentielle.

Exemple : prise en charge par l'Olympique Lyonnais des deux navettes qui desservent le parc Olympique Lyonnais

Implication du club :

Financement par le club du titre de transport. Ticket facilement téléchargeable sur le site internet du club les jours de match.

Implication de l'opérateur de transport :

Mise en place de 4 dessertes différentes, proposées aux spectateurs.

En bref : il s'agit d'un dialogue entre l'opérateur de transport et le club. La collectivité peut se positionner dans les discussions en tant que facilitateur. Le cas échéant, ces éléments peuvent être négociés dans le contrat de délégation.



RECOMMANDATION N°1 TER

MOBILISER UN GROUPE DE TRAVAIL SUR CETTE REFLEXION DANS LE CADRE DE L'INS.

Nous proposons que, légitimement, l'Instance Nationale du Supportérisme (INS) travaille la question de la mobilité des supporters sous l'aspect environnemental, en sus des aspects sécuritaires.

RECOMMANDATION N°3

(EN TRILOGUE) RÉFLECHIR À AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE SUPPORTER AU SEIN DES TRANSPORTS EN COMMUN EN GARANTISSANT LA SÉCURITÉ ET LA CONTINUITÉ DU SERVICE

Développer l'expérience supporter dès le temps du transport en commun - La collectivité peut encourager, dans un travail à mener conjointement avec le club et le délégataire, la mise en place d'actions améliorant l'expérience supporter dans les transports.

Zoom Dunkerque : design



RECOMMANDATION N°4

FACILITER LE TRAJET DES LIGNES DE DESSERTE DE L'ÉQUIPEMENT

Le report modal ne sera effectif qu'à la condition que le conducteur automobile y voit un intérêt majeur (gain de temps, gain financier, expérience renforcée). A cet égard, les embouteillages dans lesquels pourraient se retrouver bloquée une ligne de transport est de nature à constituer un frein majeur au basculement d'un automobiliste vers un système de transports en commun.

Zoom Vannes : voies dédiées sur certaines lignes rendant l'expérience bus plus agréable que l'expérience voiture.

RECOMMANDATION N°6

COMMUNIQUER AU SEIN DE L'ENCEINTE SPORTIVE, AVANT, PENDANT ET APRÈS DE L'ÉVÈNEMENT SUR LES POSSIBILITÉS DE TRANSPORT EN COMMUN ET AVANTAGES ÉVENTUELS

Profiter du temps au stade/salle pour sensibiliser et renforcer les objectifs de report modal. La communication joue, à cet égard, un rôle central. Elle peut prendre plusieurs formes : jeux pour faire gagner des places aux spectateurs et supporters justifiant d'un titre de transports en commun, annonces speaker, signalétiques aux abords des stades, spots promotionnels...

Zoom Dunkerque : travail conjoint avec les associations de supporters qui jouent le jeu en communiquant et incitant à l'usage des transports en commun.



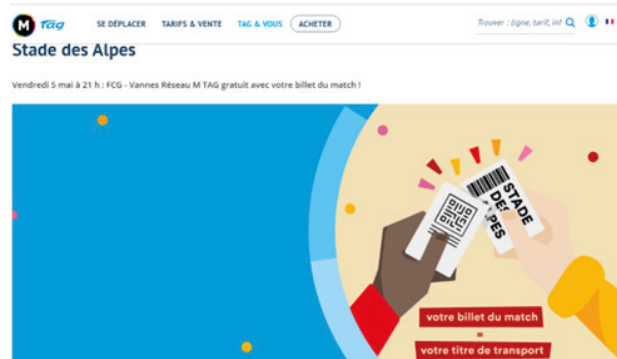
RECOMMANDATION N°5

PROPOSER UNE TARIFICATION INCITATIVE SUR LE BILLET DE MATCH

Zoom Tours : un abonnement aux transports en commun locaux (Fil Bleu) donne accès à divers avantages, dont une réduction de l'ordre de 20% sur l'entrée d'un match du Tours Volley Ball. Cela renvoie, au sein d'une réflexion plus globale, à l'idée d'un **Pass Sport Culture**. **Limite** : place à retirer sur place le jour du match. Ne profite pas aux abonnés du club.



D'autres incitations sont également possibles. A Grenoble depuis 2007, le billet du match vaut titre de transport le Jour-J. Cette initiative s'adapte au niveau de pratique et à l'affluence des clubs résidents, et est établie en réunion de préparation préfectorale (Grenoble). La réussite de cette mesure doit beaucoup à son inscription dans un le temps.



CONCERNANT SPÉCIFIQUEMENT LA GRATUITÉ

Depuis 20 ans, le libre accès aux transports en commun les jours de matchs professionnels est une initiative mise en œuvre dans certaines collectivités. Si l'usage varie selon le contexte (réalité du besoin, taille de la collectivité, affluence du match), des arguments en faveur ou en défaveur de cette initiative spécifique ont été répertoriés :

LIBRE ACCÈS AUX TRANSPORTS EN COMMUN LES JOURS DE MATCH

+

- > Accessibilité des personnes à faibles revenus
- > Réduction des gaz à effet de serre
- > Réduction de la congestion routière
- > Amélioration et prolongement de « l'expérience spectateur »
- > Stimulation de l'économie locale et du club
- > Réduction des coûts de stationnement

-

- > Coûts élevés pour les acteurs en responsabilité
- > Saturation des transports en commun
- > Bénéfices réduits pour les spectateurs (augmentation durée du trajet/déplacement, manque de services)
- > Latence du changement des habitudes

EN BREF...

Cinq axes d'aide à la prise de décision pour la collectivité ont été définis.

Orientation	Idée force	Déclinaison jour de match
Economique	Le report modal est l'ambition stratégique à poursuivre	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptation de l'offre • Amélioration des services et prise en charge du surcoût engendré
Jeux des acteurs	La coordination entre acteurs (collectivité, club, opérateur de transport) est indispensable	<ul style="list-style-type: none"> • Rôle facilitateur de la collectivité • Collaboration Club-Opérateur de transport • Répartition des charges économiques
Communication	Le service doit s'inscrire dans un faire-savoir efficace	<ul style="list-style-type: none"> • Mix des supports de communication • Coordination du message • Services améliorés
Géostratégique	La localisation du service doit répondre à des enjeux spatiaux pertinents	<ul style="list-style-type: none"> • Positionnement des parkings-relais • Desserte et sécurisation de l'enceinte • Voies propres
Temporelle	Le service doit s'inscrire dans le temps	<ul style="list-style-type: none"> • Appropriation de l'usage • Permanence

Pour aller plus loin...

> Dans le cadre du « plan vélo et marche 2023 – 2027 », une part du financement doit être flechée vers l'accessibilité en mobilités douces des enceintes sportives et raques à vélo surveillés.

> Le fonds vert doit poursuivre l'accompagnement au développement des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) notamment dans leur rôle de rabattement vers les parking-relais les jours de match.

> La question des déplacements des supporters à l'extérieur doit être approfondie. L'exemple de la mise en place, par la région Occitanie, des déplacements ferroviaires à 1€ pour les clubs amateurs doit nous inspirer et permettre d'engager l'ensemble des acteurs concernés dans une démarche collective.



Association Nationale Des Elus en charge du Sport
Les Espaces Entreprises de Balma Toulouse | BAT 35
18 avenue. Charles de Gaulle 31130 Balma
www.andes.fr | [@reseauANDES](https://twitter.com/reseauANDES) | [@ANDES](https://www.linkedin.com/company/ANDES)