

# Atelier n°1 – Focus sur la mobilité

Dans le cadre des Ateliers collaboratifs du projet « Décarbonons les Stades » du Shift Project, organisés le 19 mars 2024 à Lyon.

## I. Le transport des spectateurs

### A. Les problématiques actuelles

- La voiture reste aujourd'hui le mode de transport le plus utilisé par les spectateurs.
- La nécessité d'interconnecter les stades avec les transports en commun n'est souvent pas prise en compte ni anticipée dans la conception des stades. Beaucoup de stades ne sont aujourd'hui pas accessibles en transports en commun.
- **Le régime du « tout voiture »** n'est pas sans conséquences : outre l'impact carbone majeur, il engendre de nombreuses autres nuisances, comme la pollution de l'air, les embouteillages, les parkings sauvages ou encore l'artificialisation des sols suite à la construction croissante de parking. Ceci met en exergue les potentiels co-bénéfices d'une réduction de la mobilité automobile individuelle.

### B. La non-adaptation est un risque pour les stades

- **L'augmentation des coûts de l'énergie** pourraient engendrer des dépenses supplémentaires.
- **Les fortes chaleurs** pourraient désinciter les spectateurs à assister aux matchs en physique.
- **Les stades pourraient faire face à un risque réputationnel** en cas de faible performance environnementale.

### C. Les solutions proposées et leurs limites

#### 1. Faire évoluer les infrastructures

- Améliorer l'**accessibilité des stades aux mobilités décarbonées** devrait passer par une interconnexion forte avec les transports en commun, ce qui nécessite, en corollaire, un bon réseau de transports en commun développé par la ville, ayant des fréquences et des capacités suffisantes et l'installation de pistes cyclables, de parcs à vélos sécurisés et nombreux et de vélos en libre-service. Cela implique de garantir la sécurité des transports et des voies d'accès pour les vélos ainsi que d'anticiper, lors de la conception et du choix de localisation du stade, ces mobilités. Le rôle des collectivités territoriales est ici déterminant.
- **Réserver des places de parking au covoiturage.**
- A l'inverse, il faudrait **limiter les infrastructures pour les voitures**, tout particulièrement les parkings, ce qui pourrait passer par une augmentation du prix du parking à court terme, et à plus long terme, par la réduction des tailles de parking pour les stades en construction.

## 2. Faire évoluer les programmations

- **Elargir les plages horaires d'accès au stade**, pour fluidifier les flux de spectateurs. Toutefois, il faudrait pour cela que l'expérience « spectateur » s'élargisse au-delà du match afin de lisser les départs et les arrivées, en proposant par exemple des animations avant et après le match.
- **Programmer les matchs plus tôt dans la journée** : l'organisation de matchs en soirée est une désincitation à prendre les transports en commun, pour des motifs de sécurité. Toutefois, cette proposition se heurte à la réalité des médias, qui souhaitent diffuser les matchs pendant les créneaux de grande audience, ce qui risque d'avoir un impact sur leur modèle économique.
- **Augmenter les fréquences des matchs** a une incidence difficile à évaluer. D'un côté, sans augmentation du nombre de spectateurs, cela permettrait de réduire les flux lors d'un match. D'un autre côté, il y a un risque d'effet rebond, avec une hausse des spectateurs à chaque match.
- **Régionaliser les compétitions** : les événements internationaux (ex : UTMB) pourraient être déclinés au niveau régional.

## 3. Favoriser les transports en commun et les spectateurs locaux

- **Moduler les prix** avec des prix moins chers pour les personnes qui prennent les transports en commun.
- **Imposer des quotas de spectateurs extérieurs**

# II. Le transport des équipes sportives

## A. Les transports actuels des équipes sportives ne sont pas soutenables

- **L'avion** est un mode de transport fréquemment utilisé par les joueurs, non seulement pour leurs déplacements professionnels mais également pour leurs déplacements privés (utilisation par exemple de jets privés pour aller en vacances).
- **Les autobus** détenus par le stade et adaptés aux besoins des athlètes (confort, etc.) font souvent des voyages à vide dans toute l'Europe pour s'adapter aux déplacements des joueurs.

## B. Les athlètes ont de réels leviers d'influence et de pression

- Les joueurs peuvent exercer leur influence et leur leadership pour faire évoluer les transports, au sein de leur structure mais également auprès de l'opinion publique.
- Les joueurs pourraient par exemple faire pression sur leur club en refusant d'utiliser certains modes de transport, ce qui a déjà eu lieu dans certaines disciplines.
- Les syndicats de joueurs pourraient également jouer un rôle, en poussant les joueurs à changer de comportements (par ex., sur l'utilisation de jets privés).

## C. Plusieurs actions sont possibles

### 1. Choisir le bon mode de transport

- L'avion devrait être évité au maximum. Si l'avion reste utilisé, il faudrait privilégier les avions de ligne plutôt que les jets privés.
- **Le train** devrait être privilégié. Toutefois, le recours au train présente plusieurs limites : (1) le train ne garantit pas la sécurité des équipes, notamment dans le cas de correspondances dans des gares publiques. Mettre un train spécialement dédié à une équipe, sans correspondance, à disposition d'une équipe est très complexe. (2) Les horaires des trains de ligne ne sont pas compatibles avec les horaires des matchs. (3) Certains clubs sont excentrés, dans des petites villes et ne sont pas bien raccordés au réseau ferroviaire.
- **Les transports en commun** pourraient également être plus pris.
- **Interdire les trajets de moins de 5 heures en avion** pourrait être une politique à mettre en place.

### 2. Faire évoluer les institutions

- **Les joueurs mais également les entraîneurs** pourraient influencer et faire pression sur les clubs.
- **Les licences club** peuvent également être un moyen d'inciter les clubs à intégrer les enjeux environnementaux.
- **Agir sur les déplacements du « staff » pourrait être un levier plus facilement accessible.** Toutefois, il conviendrait de maximiser en premier lieu l'utilisation des transports (par ex. si un jet privé est utilisé, il vaut mieux le remplir).
- **Les calendriers pourraient être adaptés** pour faciliter les transports (par ex., organiser plusieurs matchs à des distances plus courtes, plutôt que de devoir traverser la France.) Il faut tout particulièrement avoir en tête les enjeux de récupération des sportifs (temps nécessaire après les matchs, etc.)
- **Les joueurs pourraient choisir des sponsors aux produits non-carbonés.**

## III. Transport et sobriété : quels leviers ?

**L'empreinte environnementale des sportives et sportifs à haut niveau est souvent mise en avant**, mais l'impact des déplacements des sportifs amateurs est bien plus important (ex : participation à des courses dans toute la France).

### A. Plusieurs leviers de sobriété existent

#### 1. Sensibiliser à la sobriété

- Il faudrait **sensibiliser les acteurs du sport, les joueurs et le grand public.**
- Les joueurs sont des acteurs d'influence clés. Ils doivent être des exemples et porter ces messages. Toutefois, les joueurs sont souvent réticents à porter des discours engagés car ils savent qu'ils ne sont pas exemplaires (avion, alimentation carnée, etc.) et ont peur d'être accusés de green-washing.

## 2. Agir sur le covoiturage

- Des mesures incitatives pourraient être mises en place (cf ci-dessus, sur les tarifications différenciées, etc.)
- Le covoiturage pourrait être rendu obligatoire. Toutefois, cela pose la question de l'accessibilité sociale.
- Il faut toutefois prendre en compte que le covoiturage est déjà une réalité, alors que beaucoup de spectateurs se déplacent en famille ou en groupe d'amis.

## 3. Restreindre l'accès aux spectateurs extérieurs

- Des **jauges /quotas de spectateurs** pourraient être mis en place.
- De façon plus stricte, les **spectateurs extérieurs** pourraient être interdits.
- Ces propositions ont trois limites : (1) leur faisabilité est questionnable (comment contrôler l'origine des spectateurs), (2) les interdictions sont aujourd'hui prononcées par les préfets et (3) l'acceptabilité sociale n'est pas garantie.

## 4. Mettre en place des fan zones

- Installer des fan zones dans les villes permettrait d'avoir une expérience « physique » tout en limitant les déplacements.
- Toutefois, il faut reconnaître que l'expérience spectateur est différente.

## B. Ces leviers présentent plusieurs limites.

- **Promouvoir la mobilité électrique** peut être trompeur, car ce n'est pas véritablement un levier de sobriété.
- **D'un point de vue économique, ces leviers auront des impacts sur les modèles économiques des clubs et des acteurs du sport.**
- **D'un point de vue institutionnel**, les lobbys des grandes industries du sport ne sont pas à sous-estimer. La pression politique sur les élus locaux peut également être un frein.
- **D'un point de vue politique**, l'acceptabilité sociale et l'atteinte à la liberté individuelle doivent être prises en compte.

## IV. Conclusion

- **Au cœur : report modal de la voiture/avion vers les mobilités douces, pour les spectateurs, les joueurs et équipes professionnelles**
  - Pour les joueurs : recours fréquent à l'avion pour les joueurs ou à des autobus privés qui font souvent des voyages à vide
  - Pour les spectateurs : recours fréquent à la voiture qui engendre des embouteillages et de la pollution -> co-bénéfices
- **Leviers :**
  - **Levier technologique** : privilégier le vélo, les transports en commun, le train
  - **Levier infrastructures** : adaptation des stades aux mobilités douces (vélos), interconnexion des stades avec les transports en commun (rôle des collectivités territoriales et de leurs anticipation)

- Levier organisationnel :
  - Pour les spectateurs et les équipes professionnelles : changer les horaires ; réduire les fréquences des matchs, etc.
- Levier économique : moduler le prix des places
- Levier sociétal : rôle d'influence des athlètes (pression sur leurs clubs, dans leur communication, dans le choix de leurs sponsors) -> implique de les former
- **Modalités** :
  - Incitation : mettre en place des fan zones ; élargir les horaires ; modulation des prix si on utilise les transports en commun, etc. points dans les licences club ;
  - Coercition : mettre en place des quotas/jauges de spectateurs extérieurs ; interdiction de certains modes de transport
- **Limites** :
  - Acceptabilité sociale : restriction de liberté pour les spectateurs
  - Organisation de la vie des athlètes et du calendrier : programme de décrochage/récupération
  - Economique : modèle économique des clubs ; des médias (pour la retransmission des matchs le soir)
  - Institutionnelle : pression sur les élus locaux ;
  - Sécuritaire : train pour les joueurs ; transports en commun ou vélo pour les spectateurs
  - Réglementaire/législatif : certaines mesures ne seraient possibles que si elles sont prévues par la loi (ex : interdictions de déplacement aujourd'hui sont prononcées par le préfet)