

**TERRITOIRES  
D'ÉVÉNEMENTS  
SPORTIFS.**

## **Note de synthèse**

La stratégie mobilité et transports autour des Grands  
Événements Sportifs Internationaux (GESI)

Avril 2024

<b>INTRODUCTION : DE QUOI PARLE-T-ON ?</b> .....	<b>3</b>
<b>1. LES PRINCIPAUX ENJEUX DE LA STRATEGIE TRANSPORT D'UN GESI</b> .....	<b>3</b>
1.1. Des sites de compétition et de célébration accessibles à tous, en transport en commun.....	3
1.2. Une priorité parmi les priorités : la sécurité au sein des transports.....	4
1.3. Profiter des prérequis en matière de mobilité pour laisser un héritage au territoire .....	4
<b>2. LES DIFFERENTS AXES D'ORGANISATION DE LA MOBILITE AUTOUR D'UN GESI.</b>	<b>5</b>
2.1. En France, un partage des responsabilités par type d'infrastructure de transport .....	5
a. Réseau routier.....	5
b. Réseau de transport public.....	5
c. Réseau aéroportuaire .....	5
<b>3. PRIORITES, AMBITIONS ET ENJEUX POUR LES COLLECTIVITES-HOTES</b> .....	<b>6</b>
3.1. L'enjeu de la maîtrise financière.....	6
3.2. La définition des rôles des collectivités-hôtes au sein de la gouvernance en matière de mobilité .....	6
3.3. La fluidité des flux de spectateurs et la coordination entre les différents opérateurs de transport .....	6
3.4. L'enjeu du « Last Mile » .....	7
3.5. La qualité de service des transports .....	8
3.6. L'enjeu d'image pour les collectivités-hôtes .....	8
3.7. L'enjeu d'héritage pour les collectivités-hôtes.....	8
<b>4. FOCUS SUR LES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024</b> .....	<b>9</b>
4.1. Un plan de transport exceptionnel .....	9
4.2. Un exemple : le rôle de la SNCF dans la réussite des Jeux.....	9
<b>5. RECOMMANDATIONS PRINCIPALES DANS LE CADRE DE L'ACCUEIL D'UN GESI.</b>	<b>11</b>
<b>6. BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>13</b>
<b>7. REMERCIEMENTS</b> .....	<b>14</b>

## INTRODUCTION : DE QUOI PARLE-T-ON ?

La stratégie mobilité et transports autour d'un grand événement sportif international est un facteur très important de son succès pour le territoire et pour ses habitants.

Il convient d'abord de rappeler qu'il y a énormément d'autorités différentes qui régissent les transports en France, à différents niveaux. La complexité première est donc de mettre en relation et collaboration tous ces acteurs pour adapter efficacement le plan de transport à l'événement.

En matière de responsabilité des collectivités, les villes et métropoles ont une compétence très limitée, sont souvent sollicitées peu de temps avant l'événement et se retrouvent donc souvent « au pied du mur » quand le plan de transport est déjà bien avancé.

Or, les villes et métropoles ont plusieurs objectifs à remplir concernant les transports lors d'un événement sportif international :

- L'acceptabilité par les habitants du territoire et la continuité du service de transport pour les usagers quotidiens ;
- Préserver, voire améliorer leur image quant à leur capacité à organiser la mobilité autour d'un événement en garantissant la sécurité et le confort de tous.

Il y a donc un vrai enjeu pour les collectivités à faire comprendre à l'organisateur qu'il a tout intérêt à les associer dès le début des discussions autour de la stratégie de transport, afin d'affiner autant que faire se peut, les besoins en matière de mobilité, dès la phase de candidature.

Les recommandations présentées à la fin de cette fiche thématique doivent permettre aux collectivités de disposer d'une feuille de route dans leurs discussions avec les organisateurs d'événements pour la préparation du plan de transport.

## 1. LES PRINCIPAUX ENJEUX DE LA STRATEGIE TRANSPORT D'UN GESI

### 1.1. Des sites de compétition et de célébration accessibles à tous, en transport en commun

Avec les Jeux de Paris 2024, la protection de l'environnement est devenue une des priorités de l'organisation d'un GESI, tout comme la notion d'inclusivité.

Dès le début des années 2000, la règle fut de limiter autant que possible la mise à disposition de parkings pour les spectateurs sur site et cela s'est imposé comme la base pour les plus grands événements mondiaux par la suite au point d'en devenir des prérequis indispensables. Cela positionne, de fait, les transports en commun comme le seul moyen de garantir des capacités adéquates aux rassemblements liés aux GESI tout en garantissant une gestion des dits flux.

Enfin, les transports constituent traditionnellement un des aspects les plus polluants d'un grand événement et sont donc une priorité en termes de réduction de l'impact environnemental.

## **1.2. Une priorité parmi les priorités : la sécurité au sein des transports**

La sécurité des transports au cours des GESI revêt généralement deux aspects principaux :

- La sécurisation des flux des accrédités entre les sites d'hébergement et le ou les sites de compétition.
- La sécurisation des flux de spectateurs dans les transports en commun pour se rendre sur les sites de compétition et sur les sites de célébration.

De manière générale, la sécurité autour d'un événement, au-delà même des transports, peut-être améliorée grâce à une mobilité aisée et bien gérée, ce qui permet de minimiser le stress des spectateurs et ainsi les éventuels mouvements de foules par exemple. La présence de signalétique claire avec des informations uniques est notamment fondamentale.

## **1.3. Profiter des prérequis en matière de mobilité pour laisser un héritage au territoire**

Enfin, si dans certains cas, l'organisation d'un GESI sur le territoire peut permettre la rénovation voire la construction de nouvelles infrastructures de transport, il convient surtout de préparer l'héritage immatériel de l'événement en matière de transport. Cet héritage peut être très important, notamment en termes de coordination et de processus entre les différents acteurs de la mobilité pour le futur, que cette mobilité soit quotidienne ou touristique. On peut également mentionner les héritages sur les méthodes d'anticipation et de gestion des risques. Enfin, il convient d'ajouter que l'organisation d'un événement sur un territoire peut également être l'occasion de développer de nouveaux services pour les clients et usagers.

## 2. LES DIFFERENTS AXES D'ORGANISATION DE LA MOBILITE AUTOUR D'UN GESI

### 2.1. En France, un partage des responsabilités par type d'infrastructure de transport

Suivant le type d'infrastructure de transport, les responsabilités sont différentes et partagées :

#### a. Réseau routier

L'Etat est l'institution publique en charge de la gestion du réseau routier. Les autorités de transport sont nombreuses et leurs responsabilités variées. La Préfecture de la Région Île-de-France, la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) ainsi que la Direction interrégionale des routes d'Île-de-France (DIRIF) sont responsables de l'exploitation et de l'aménagement du réseau routier nationale en Île-de-France. La Préfecture de police de Paris est, quant à elle, responsable de la gestion et de la régulation du trafic, notamment des voies olympiques. Enfin, les collectivités et la Ville de Paris sont responsables de la conception et de la maintenance de la voirie locale, dont le boulevard périphérique.

#### b. Réseau de transport public

Concernant les transports publics, le principe veut les autorités organisatrices de transport soient les régions. A titre d'exemple, la Région Île-de-France est l'institution publique en charge, relayée par Île-de-France Mobilités, responsable de l'organisation des transports en Île-de-France. Cependant, il existe des exceptions à ce principe comme par exemple la gestion des trains « Intercités » qui sont à la main de l'Etat. De plus, la gestion de certains transports publics plus locaux comme les bus, métro / tram est confiée aux villes et aux intercommunalités.

#### c. Réseau aéroportuaire

En ce qui concerne le réseau aéroportuaire, l'Etat est l'institution publique en charge tandis que la conception, le développement et l'exploitation des trois aéroports principaux d'Île-de-France revient à Paris Aéroport. Pour les autres grands aéroports de France, le principe est sensiblement le même.

## **3. PRIORITES, AMBITIONS ET ENJEUX POUR LES COLLECTIVITES-HOTES**

### **3.1. L'enjeu de la maîtrise financière**

Bien souvent, la ville ou la métropole n'est pas force de décision au moment de la candidature pour l'accueil d'un grand événement sportif puisque celle-ci est menée par la fédération en charge de la discipline concernée, voire par le comité national olympique dans le cas d'une candidature pour des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Si l'organisateur peut couvrir une partie des coûts supplémentaires engendrés en matière de transport pour l'événement, cela peut également être à la collectivité de financer une partie des coûts supplémentaires. Il est donc primordial d'estimer, le plus tôt possible au moment de la candidature ou peu de temps après l'attribution, les activités en matière de mobilité, et d'identifier les coûts supplémentaires éventuels.

### **3.2. La définition des rôles des collectivités-hôtes au sein de la gouvernance en matière de mobilité**

L'organisation à « marche forcée » d'un grand événement sportif peut aussi permettre de laisser un héritage en matière de collaboration entre les différentes parties prenantes des transports pour les années futures et notamment en matière de :

- Répartition des rôles et responsabilités.
- D'approche du projet dans sa globalité, notamment lorsque le plan de transport est « multi-communal ».

Dans la pratique, cette répartition des rôles et responsabilités doit être discutée et structurée au plus vite dans le processus d'organisation. En effet, selon le type d'événement et le nombre de sites concernés, les besoins ne sont pas toujours très clairs et il est donc nécessaire de discuter et d'anticiper au maximum en étant au plus proche de la réalité opérationnelle.

De nombreuses zones grises sont à identifier et à clarifier le plus vite possible, idéalement lors de la candidature et de l'engagement mutuel de chaque entité ou autorité publique dans l'organisation.

### **3.3. La fluidité des flux de spectateurs et la coordination entre les différents opérateurs de transport**

Que cela soit pour se rendre sur leur lieu d'hébergement ou bien sur les infrastructures de compétitions, les spectateurs et visiteurs auront l'usage de plusieurs modes de transport (avion, train, métro, vélo, trottinette, ...) gérés par des opérateurs différents. La coordination parfaite de ces opérateurs devra permettre la fluidité de ces flux de spectateurs. La signalétique et la cohérence en la matière entre les différents opérateurs sera donc primordiale afin d'offrir un parcours le plus aisé possible aux spectateurs.

Les villes hôtes peuvent se préparer avec des procédures ad-hoc pour la gestion des événements sur leurs territoires à mettre en place progressivement mais afin de se doter de procédures, technologies et de données statistiques pour les événements à venir.

Une clé pour réussir est de bien travailler sur les interfaces. En partant d'une étude de la demande et de la chaîne des déplacements multimodaux, il sera plus aisé d'instaurer une coordination entre les opérateurs. Une régie temporaire pour la conduite de l'événement sera à créer, une salle de commandement de l'événement ad hoc, ce qui permettra de réagir rapidement sur la base de procédures étudiées au préalable.

### **3.4. L'enjeu du « Last Mile »**

Le dernier kilomètre autour d'un grand événement sportif est également une zone stratégique au sein du plan de mobilité. En effet, l'exploitation des sites nécessite beaucoup plus d'espace et de zones de gestion « logistiques » que pour les événements récurrents/réguliers dans la même structure. Le dernier kilomètre est en effet le lieu où toutes les opérations de l'organisateur se concentrent, mais les besoins d'espace font que l'empreinte du site devient plus importante que d'habitude et cela est par conséquent, une contrainte pour le territoire à gérer avec l'établissement d'arrêtés de stationnement, de circulation, la modification du réseau de transports en commun qui se situeraient trop proches des accès (ou du « mauvais côté » du site selon les besoins d'organisation interne des circulations). C'est aussi une zone où il est fondamental de gérer les flux de manière à garantir la sûreté et la sécurité des transports, notamment pour les accrédités de l'événement.

Les sites ne disposent donc généralement pas d'espace interne suffisant en exploitation « normale » pour assurer le niveau de service requis pour tous les clients et les besoins d'un grand événement (notamment les hospitalités et les médias). C'est notamment pour cette raison que des surfaces importantes sont utilisées autour de l'infrastructure de compétition pour accueillir des zones logistiques (enceintes de diffusion, centres d'accréditation...), des zones d'accueil, des zones de stationnement, etc.

En plus des places de stationnement, des installations de prise en charge et de dépose doivent être organisées, ce qui oblige à mobiliser des surfaces extérieures au site de compétition, bien souvent au-delà de l'enceinte même de l'infrastructure de compétition.

Selon les cas, des stationnements séparés par groupes de supporters/spectateurs sont nécessaires pour des raisons d'ordre public ou de sécurité, ce qui impacte fortement l'aménagement de l'espace avoisinant et l'intérieur du périmètre de sécurité du site.

Ce besoin d'espace, qui peut être fluctuant avec le temps, autour de l'événement, impacte directement le territoire urbanisé de la ville hôte.

La gestion des sites impose donc de fortes contraintes organisationnelles pour l'accessibilité des stades, ce qui peut avoir un impact important sur les opérations de transport urbain et la gestion du trafic.

Une forte coordination entre la Ville, les autorités chargées de la circulation, l'opérateur de transport public et l'organisateur est requise dans la gestion opérationnelle du périmètre de circulation.

### 3.5. La qualité de service des transports

La qualité de service en termes de transports et de mobilité durant les Jeux sera évaluée sous différents angles :

- Tout d'abord en termes de robustesse. Il faudra en effet s'assurer en priorité de la fiabilité des transports et ainsi éviter des ralentissements ou des blocages qui s'avèreraient dommageables à une période de forte affluence. Il est donc nécessaire de vérifier très en amont (jusqu'à trois ans pour le service ferroviaire) avec les différentes autorités organisatrices des transports une éventuelle planification de travaux sur les réseaux de transports lors du GESI.
- Le système de transport devra également s'adapter pour renforcer son niveau de praticité pour les spectateurs en étant notamment plus agile en termes d'amplitude d'horaire pour correspondre à ceux des compétitions organisées sur le territoire en même temps que les trajets du quotidien des habitants du territoire.
- Enfin, les investissements importants faits en vue d'un grand événement pourront également s'axer sur la qualité environnementale du réseau de transport, afin d'en maximiser l'héritage (tri sélectif des déchets, gestion de l'eau, espaces fraîcheur / fontaines à eau, services au PSH, stationnement de vélos etc.).

### 3.6. L'enjeu d'image pour les collectivités-hôtes

Outre la qualité de service attendue dans le cadre d'un événement de niveau international, l'image donnée par l'organisation des collectivités-hôtes durant l'événement sera essentielle en termes d'attractivité touristique future. Les grands événements sont en effet traditionnellement l'occasion d'offrir aux territoires-hôtes une visibilité médiatique inédite dont ces derniers doivent profiter en proposant des conditions d'accueil exemplaires, et une offre touristique complémentaire au-delà des épreuves afin de donner envie aux visiteurs extérieurs au territoire d'y revenir voire de les fidéliser pour les années futures.

Le transport vers et depuis le site l'événement fait partie intégrante de l'expérience spectateurs.

### 3.7. L'enjeu d'héritage pour les collectivités-hôtes

En conclusion, la stratégie de mobilité et des transports dans le cadre d'un grand événement se doit, autant que faire se peut, de laisser un héritage positif pour les collectivités-hôtes. Cet héritage pourra être analysé et mesuré sur différents aspects :

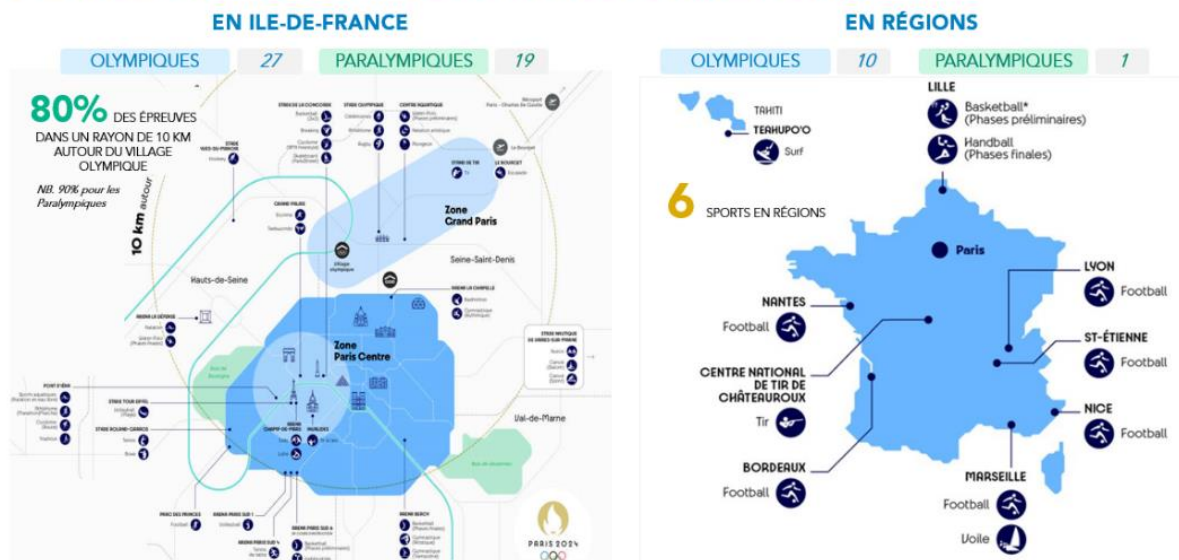
- Les infrastructures.
- Le prix du transport.
- Les nouveaux services (comme par exemple la possibilité de voyager sur le réseau uniquement muni d'une carte bancaire).
- La pérennité ou non de certaines installations ponctuelles.
- Les habitudes de travail et notamment la collaboration entre les différents acteurs de la mobilité.
- La favorisation des mobilités douces.



## 4. FOCUS SUR LES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024

### 4.1. Un plan de transport exceptionnel

#### DES SITES D'ÉPREUVE EN ILE-DE-FRANCE ET AUSSI EN RÉGIONS



En préambule de cette partie dédiée aux Jeux, il est important de noter que le plan de transport qui est déployé à cette occasion - sous pilotage Etat avec les AO régionales – est exceptionnel et léguera un héritage pour tous les français, tant en termes d’infrastructures (ex. mise en service accélérée de nouvelles lignes de métros, Eole, ligne 14, aménagement de stations comme à Saint-Denis etc.) qu’en termes de nouveaux services innovants (nombre décuplé de stationnements de vélos, nouvelles applications pour les PSH et pour le parcours de bout en bout des utilisateurs, développement du multilinguisme chez les transporteurs etc.) qui favoriseront, à l’avenir, les mobilités du quotidien comme celles des touristes et ce de manière pérenne.

Néanmoins, ce plan de transport, par son gigantisme, ne saurait servir complètement de modèle aux autres GESI dont la dimension sera forcément moindre et devra être adaptée aux spécificités de chaque événement (durée, volumétrie, uni-sites ou multisites).

En revanche, des habitudes de coopération entre les différents acteurs du transport pourront être gardées en héritage à condition qu’il y ait la volonté politique.




### 4.2. Un exemple : le rôle de la SNCF dans la réussite des Jeux

Le Groupe SNCF a un rôle majeur dans la réussite de la mobilité sur l’ensemble du territoire :

- C’est le transporteur principal des visiteurs des Jeux (58 gares olympiques, 10 millions de personnes à transporter) tout en assurant l’acheminement de ses usagers habituels ;

- C'est aussi un partenaire de Paris 2024, avec le statut de supporteur officiel et des engagements spécifiques relatifs au transport d'athlètes par le train, banques d'accueil en gare qui leur seront dédiées.

En illustration, les multiples lots identifiés devant être adressés par un transporteur tel que le Groupe SNCF en vue de sa préparation pour les Jeux de Paris.

THEME	OBJECTIF	SOUS THEME
 <b>Volet humain</b>	<b>Mobiliser et sécuriser les ressources pendant les Jeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurisation des ressources</li> <li>• Mesures congés et indemnités</li> <li>• Dialogue social</li> <li>• Renforts en gare / Volontariat</li> <li>• Hébergement</li> <li>• Démarche managériale de mobilisation des équipes</li> <li>• Plan d'activation</li> </ul>
 <b>Plans de transport</b>	<b>Mettre en place des plans de transport adaptés au contexte des Jeux et robustes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plans de transport IDF, TGV-IC et TER</li> <li>• Eurostar et Lyria</li> <li>• Communication digitale</li> <li>• Attribution des sillons, application du moratoire et adaptations</li> <li>• Billetterie populaire</li> </ul>
 <b>Opérations en gare</b>	<b>Garantir une expérience de très haut niveau en gare (qualité de service et hospitalité)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projets à livrer, fiabilisation des équipements</li> <li>• Gestion des flux</li> <li>• Accueil clients / Accrédités / Athlètes Paris 2024 (Partenariat) / Scolaires</li> <li>• Information Voyageurs</li> <li>• Distribution / vente</li> <li>• Multilinguisme</li> </ul>

THEME	OBJECTIF	SOUS THEME
<b>Accessibilité</b>	<b>Faire des personnes à besoins spécifiques une priorité pendant les Jeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Service Assist'enGare</li> <li>• Qualité des services d'assistance</li> <li>• Disponibilité ascenseurs et équipements</li> <li>• Navettes UFR IDFM</li> <li>• Délégation Comité Paralympique</li> </ul>
<b>Mesures Opérationnelles et Gestion de Crise</b>	<b>Mettre en place un dispositif adapté au contexte des Jeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispositif de supervision et coordination</li> <li>• Scénarios (dont processus de validation)</li> <li>• Procédures d'exploitation</li> <li>• Mobilisation des moyens terrain</li> <li>• Entraînement</li> <li>• Communication interne et externe</li> </ul>
<b>Sûreté</b>	<b>Assurer le bon déroulement des Jeux en matière de sûreté ferroviaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moyens humains</li> <li>• Equipes cynophiles</li> <li>• Accréditations périmètres de sécurité</li> <li>• VROP / Couloirs de bus</li> </ul>
<b>SI et Cyber Sécurité</b>	<b>Se prémunir des incidents et des attaques sur les SI pendant les Jeux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyber (dispositif de protection et surveillance)</li> <li>• Résilience</li> <li>• PCA</li> <li>• Moratoire</li> </ul>

## 5. RECOMMANDATIONS PRINCIPALES DANS LE CADRE DE L'ACCUEIL D'UN GESI

- ✓ Participer dès l'origine à la prise de décision quant au financement des mobilités spécifiques du GESI (clé de répartition entre les différentes parties prenantes)
- ✓ Anticiper largement le plan de transport en lien avec les acteurs clés

Modifier sensiblement un plan de transport, à l'image de la réservation des sillons ferroviaires déjà en tension, requiert un temps d'anticipation particulièrement long – parfois jusqu'à 4 ans - qu'il convient d'anticiper très en amont, en lien avec l'AOT afférente.

Le soutien d'experts dans le transfert de connaissances et d'expérience dans le cadre d'un événement comme les JOP est fondamental afin de s'orienter rapidement vers l'approche la plus en ligne avec la gestion de l'événement en question. Le temps est un facteur essentiel à prendre en compte.

- ✓ Réaliser un plan des mobilités pour chaque site

Selon le type d'événement, il est possible que cela soit mono-site ou multisite et cela, au sein d'une seule et même ville hôte ou au sein de plusieurs villes hôtes.

De plus, même les événements mono-sites ne le sont jamais vraiment en réalité, car le site de l'événement, du point de vue de la mobilité, sera nécessairement rattaché à une gare, un aéroport, un centre-ville, des hôtels, etc.

Un plan stratégique d'envergure régionale ou nationale pour la gestion de l'événement est la base qui mettra en relation les divers sites fonctionnels/logistiques et ceux propres de l'événement dans un concept unique. C'est sur cette base que, pour chacun des sites concernés par l'organisation d'une épreuve du GESI, il faudra réaliser un plan des mobilités jour par jour pour anticiper les flux.

L'organisation co-produit en général les plans avec les collectivités territoriales qui mènent, elles, la communication auprès des habitants.

- ✓ Favoriser au maximum les mobilités douces dans une perspective d'héritage

La stratégie de transport mise en place dans le cadre d'un GESI doit également faire la part belle à la mobilité douce et notamment à l'utilisation du vélo avec, par exemple, l'installation d'équipements éphémères ou pérennes comme des stationnements vélo (type arceau) aux abords des gares et des lieux de compétition et en fonction des besoins anticipés, dans l'optique de favoriser l'intermodalité de manière pérenne. Les GESI peuvent être l'occasion de faire levier pour le financement de ces nouveaux aménagements.

A titre d'exemple, Paris 2024 propose un plan très ambitieux en ce qui concerne les piétons et les vélos. Toutefois, selon les territoires, il n'est pas forcément si aisé de gérer correctement ces mobilités douces pour la venue et aux abords des sites.

Les transports en commun restent donc l'épine dorsale du raisonnement. Les solutions vélos demandent par exemple, dans la majorité des cas, des mesures très spécifiques qui peuvent

néanmoins être intéressantes si leur mise en œuvre se fait bien à l'écart des cheminements piétons.

- ✓ Assurer la coordination entre les différents agents responsables de la sécurité des transports

La sûreté/sécurité pour les mobilités est placée sous la responsabilité de l'Etat via le Ministère de l'intérieur et sa déclinaison territoriale, en coordination notamment avec les polices municipales sans oublier que certains transporteurs disposent également de leurs propres agents de sécurité. Assurer leur coordination est également essentiel à la bonne tenue d'un GESI, notamment en matière de gestion de crise.

- ✓ Prévoir des adaptations pour les Personnes en Situation de Handicap

La mobilité des PMR est un point d'attention important. Dans les systèmes de transport des villes européennes, il est difficile de garantir partout la mobilité accessible en autonomie tout au long de la chaîne de la mobilité vers un événement, d'une part du fait de l'ancienneté des infrastructures et d'autre part, du fait de la localisation des sites d'événement qui peuvent être assez éloignés des infrastructures primaires.

Des solutions dimensionnées sur la demande des PMR accrue lors d'événement sont à prévoir dans les gares, les aéroports, les systèmes de navettes temporaires en particulier.

De fait, de nombreux aménagements doivent encore être finalisés en termes de mobilité pour garantir une accessibilité parfaite au réseau de transport (infrastructures, signalétique, services aux PSH) et donc aux sites de compétitions pour les personnes en situation de handicap, à l'image de la plateforme unique de réservation *Assist'enGare* mise en place dans le transport ferroviaire dans la perspective des Jeux de Paris 2024 et qui devient pérenne.

- ✓ Penser le « Travel Demand Management »

Afin de réduire la demande régionale de déplacement à l'image de ce qui avait été fait à Londres et à Tokyo, les collectivités peuvent, par exemple, encourager les employeurs du territoire à adapter leurs horaires de travail. Si une modélisation précise est inatteignable, l'établissement d'un objectif global doit être visé, en parallèle d'une importante communication pour l'atteindre. La DIJOP pilote la démarche au niveau national et vise une réduction de 20-30% de la mobilité quotidienne pendant les Jeux. Cette démarche s'accompagnera nécessairement d'un plan de communication grand public très important.

- ✓ Prévoir un plan de communication pour sensibiliser les habitants sur la mobilité pendant l'événement

Il est essentiel pour les collectivités-hôtes et toutes les parties prenantes (opérateurs de transport en commun, gestionnaires des routes et des aéroports) de communiquer d'une seule voix : peu importe le mode de transport, les cibles sont les visiteurs, les spectateurs, les administrations, les entreprises, les écoles, etc.

- ✓ S'appuyer sur les méthodes de collaboration nouvelles pour penser la mobilité de demain

Toujours dans une logique de maximiser l'héritage de l'événement pour le territoire, capitaliser sur les habitudes prises en matière de collaboration entre les différents acteurs de la mobilité (Comités locaux des parties prenantes par exemple).

## 6. BIBLIOGRAPHIE

- *Dossier de candidature de Paris 2024, partie Transport*
- *Site internet de Paris 2024*
- *Site internet du Ministère des Sports*
- *Site internet du ministère des transports*
- *Site internet d'Île-de-France Mobilités*
- *« Paris 2024 et Île-de-France Mobilités annoncent leur collaboration pour l'offre de transport des Jeux de Paris 2024 », Communiqué de presse Île-de-France Mobilités du 8 juin 2022*
- *Rapport de la Cour des Comptes, juin 2021 : La gouvernance financière et budgétaire des Jeux olympiques et paralympiques de 2024*
- *Citec Ingénieurs Conseils, Stefano Manelli & Philippe Bovy «Olympic Games transitions and Host Cities long-term development», Conference Instituto Superior Técnico, Conference CiTiuA Lisbonne, 2024*

## 7. REMERCIEMENTS

### A propos de Citec

Citec Ingénieurs Conseils est une société de conseil spécialisée dans le domaine de la mobilité avec 30 ans d'expérience. Active dans les divers domaines de la mobilité urbaine, le groupe Citec aujourd'hui est composé de 10 agences en Suisse, France et Italie, et couvre 15 différents domaines de la mobilité, et environ 200 collaborateurs. Citec est une entreprise de référence dans le domaine de la mobilité pour les Grands Evénements sur la scène européenne. Citec conduit dès 2015 l'AMO et expert transport pour les JOP de Paris 2024 dès sa candidature, ainsi que les JOP d'hiver de Milano Cortina 2026 ou les dernières 2 éditions de la Ryder Cup à Paris et à Rome, ou encore les UEFA Euro dès 2008 à 2020, pour citer certaines parmi les expériences les plus marquantes. Son expérience et son approche permettent à Citec d'opérer dans les diverses phases d'organisation d'un événement, dès la phase de candidature et d'orientation stratégique à la mise en œuvre et la gestion opérationnelle des zones transport sur site et la supervision des opérateurs de transport. Davantage, sur ce dernier aspect, Citec a élargie son activité dans le monde des événements avec l'acquisition de Playground, jeune entreprise déjà leader en France dans la gestion des opérations pour événements.

### A propos de la SNCF dans le cadre des Jeux de Paris 2024

Le Groupe SNCF, leader de la grande vitesse en Europe, est l'opérateur du 2ème réseau ferroviaire mondial. C'est l'un des premiers groupes mondiaux de transport de voyageurs et de logistique de marchandises. Son chiffre d'affaires était de 35,1 milliards en 2019 et ses 275.000 collaborateurs sont présents dans 120 pays. Son activité se déploie dans toutes les dimensions de la production ferroviaire et des mobilités et réalise un tiers de son chiffre d'affaires à l'international.

SNCF a signé dès 1982 un accord de partenariat avec le Ministère des sports et des fédérations nationales de sports olympiques pour accueillir de manière pérenne jusqu'à 35 athlètes de haut niveau au sein de son « dispositif athlètes SNCF ».

Elle met également son savoir-faire à la disposition des grandes compétitions internationales comme l'Euro 2016 dont elle fut le transporteur national officiel, la Coupe du monde de football féminin en 2019 en tant que supporter national ou en étant sponsor officiel de la Coupe du Monde de Rugby de 2023. L'entreprise SNCF, de par ses missions de service public et plus globalement comme acteur central des mobilités durables sur l'ensemble du territoire national, est par ailleurs un acteur essentiel dans tous les événements sportifs internationaux. SNCF est devenue partenaire de l'association Territoires d'événements sportifs en 2021.

### A propos de Keneo

Keneo est une agence de marketing sportif fondée en 2008. Structurée autour de 4 expertises métiers (Consulting, Event, Servicing et Brand experience), et d'un pôle créatif transversal, Keneo possède une profonde connaissance de l'écosystème sportif et des enceintes sportives qui permet d'apporter des solutions créatives et pragmatiques.

Keneo et ses 32 collaborateurs bénéficient d'une longue expérience dans l'organisation de grands événements sportifs, dans le conseil aux institutions, le servicing et l'activation de marques dans l'univers du sport. En 2022, elle investit dans un événement propriétaire issu du monde de la voile de compétition, le Pro Sailing Tour. À l'avenir, l'agence compte :

- Capitaliser sur ses 4 expertises historiques ;
- Développer les stratégies événementielles et « Héritage » des collectivités ;
- Se développer en direction du sport-santé (pratique d'activités physiques dans les entreprises) et de l'e-sport.