

**h e g**

Haute école de gestion  
Genève

# **La durabilité dans les événements cycloportifs : pratiques actuelles et perspectives d'évolution**

**Travail de Bachelor réalisé en vue de l'obtention du Bachelor HES**

par :

**Dimitri BUSSARD**

Conseillère au travail de Bachelor :

**Barbara CHASTELLAIN, Chargée de cours**

**Genève, 19 juin 2024**

**Haute École de Gestion de Genève (HEG-GE)**

**Filière Économie d'Entreprise**

## Déclaration

Ce travail de Bachelor est réalisé dans le cadre de l'examen final de la Haute école de gestion de Genève, en vue de l'obtention du titre de Bachelor of Science en économie d'entreprise.

L'étudiant-e atteste avoir réalisé seul-e le présent travail, sans avoir utilisé des sources autres que celles citées dans la bibliographie. Il ou elle atteste par ailleurs que le travail rendu est le fruit de sa réflexion personnelle et a été rédigé de manière autonome. Ce travail a, en outre, été soumis pour analyse par le logiciel de détection de plagiat préconisé par la filière.

L'étudiant-e accepte, le cas échéant, la clause de confidentialité. L'utilisation des conclusions et recommandations formulées dans le travail de Bachelor, sans préjuger de leur valeur, n'engage ni la responsabilité de l'auteur-e, ni celle du ou de la conseiller-ère au travail de Bachelor, celle du juré-e ou celle de la HEG.

Fait à Carouge, le 19 juin 2024

Dimitri Bussard

## Remerciements

Ce travail n'aurait pu être mené à bien sans l'encadrement de ma conseillère au travail de Bachelor Madame Barbara Chastellain que je tiens à remercier tout particulièrement.

Je souhaite remercier mes parents pour leur soutien et leurs relectures ainsi qu'à Guillaume Bourgeois pour ses remarques constructives.

Je tiens à remercier toutes les personnes ayant pris du temps pour répondre à mes questions et tout particulièrement à Grégory Saudan et Andrea Costa pour leurs disponibilités et les réponses fournies lors de nos entretiens.

Je clôturerais ces remerciements à mes camarades avec qui j'ai partagé de nombreux travaux de groupe lors de ces années d'étude.

## Résumé

Ce travail s'intéresse aux événements sportifs populaires et plus spécifiquement aux cycloportives afin de comprendre la place de la durabilité au sein de ces manifestations.

Les pratiques actuelles, les attentes des parties prenantes ainsi que les perspectives d'évolution sont examinées afin de comprendre dans quelles mesures celles-ci sont influencées et si elles peuvent être améliorées tout en étant conscient du travail supplémentaire que cela pourrait générer pour les organisateurs.

La norme ISO 26000 sert de ligne directrice à ce travail. Après avoir cerné les enjeux de la branche et défini un périmètre d'investigation, des entretiens avec des organisateurs et des parties prenantes ont permis de comprendre les procédés et attentes actuels.

Des pratiques de durabilité sont d'ores et déjà implémentées au sein de ces événements. Bien que rarement formalisées, ces pratiques sont souvent mises en place en réponse aux demandes de parties prenantes significatives.

Les pratiques des organisateurs sont globalement en adéquation avec les attentes actuelles. Toutefois, certains aspects peuvent être améliorés, notamment en prévention de futures attentes des parties prenantes ou dans l'objectif de réduire certains impacts négatifs de l'évènement. Des recommandations ont été émises telles que l'encouragement à l'utilisation du covoiturage pour venir sur l'évènement, la formalisation d'une politique de durabilité, une meilleure communication sur les aspects sécuritaires et les pratiques durables, s'assurer de la provenance des aliments et continuer l'encouragement du cyclisme féminin et des pratiques au niveau de la gestion des déchets.

Il semble qu'un cadre de durabilité plus strict puisse s'imposer à l'avenir aux organisateurs, notamment en regard de l'évolution des attentes de l'État, des participants et du secteur privé.

# Table des matières

<b>Déclaration.....</b>	<b>i</b>
<b>Remerciements .....</b>	<b>ii</b>
<b>Résumé .....</b>	<b>iii</b>
<b>Liste des tableaux .....</b>	<b>vi</b>
<b>Liste des figures.....</b>	<b>vi</b>
<b>1. Introduction.....</b>	<b>1</b>
1.1 Problématique de recherche : .....	1
1.2 Méthodologie .....	2
<b>2. Concepts clé et éléments de cadrage.....</b>	<b>3</b>
2.1 Développement durable .....	3
2.2 Responsabilité sociale des entreprises .....	5
2.3 Parties prenantes.....	6
2.4 Les cycloportives .....	8
2.4.1 Typologie de l'évènement.....	8
2.5 Les normes ISO .....	9
2.5.1 Norme ISO 26000.....	10
2.5.2 Norme ISO 20121.....	10
<b>3. Analyse de l'industrie de l'évènement cycloportif .....</b>	<b>11</b>
3.1 Parties prenantes d'un évènement cycloportif.....	11
3.2 Matrice des tendances pour l'industrie cycloportive suisse.....	13
<b>4. Impact des évènements cycloportifs sur les 3 piliers du développement durable .....</b>	<b>15</b>
4.1 Economique .....	16
4.2 Social .....	16
4.3 Environnemental.....	17
<b>5. Attentes des parties prenantes .....</b>	<b>18</b>
5.1 Les participants : .....	18
5.1.1 Méthodologie : .....	18
5.1.2 Biais et limite du sondage.....	19
5.1.3 Transport des participants .....	19
5.1.4 Motivation des participants .....	21
5.1.5 Attentes des participants .....	22
5.1.6 Évolution des cycloportives : .....	23
5.1.7 Participation future : .....	24

5.1.8	Synthèse du sondage des participants :.....	24
<b>5.2</b>	<b>Attente des sponsors privés .....</b>	<b>25</b>
<b>5.3</b>	<b>Dispositions actuelles des cantons et communes.....</b>	<b>26</b>
<b>5.4</b>	<b>Les organisations sportives .....</b>	<b>28</b>
<b>5.5</b>	<b>Synthèse des attentes des parties prenantes.....</b>	<b>30</b>
<b>6.</b>	<b>Evaluation des pratiques actuelles .....</b>	<b>31</b>
<b>6.1</b>	<b>Sélection des enjeux pertinents à l'aide des normes ISO .....</b>	<b>31</b>
<b>6.2</b>	<b>Présentation des évènements analysés.....</b>	<b>33</b>
6.2.1	Le Tour des Stations .....	33
6.2.2	La Châtel-Chablais Léman Race.....	34
<b>6.3</b>	<b>Questions centrales - Pratiques actuelles .....</b>	<b>34</b>
6.3.1	Environnemental.....	34
6.3.2	Questions relatives aux consommateurs.....	36
6.3.3	Communautés et développement local .....	38
6.3.4	Gouvernance .....	38
<b>6.4</b>	<b>Matrice de matérialité .....</b>	<b>40</b>
6.4.1	Matrice de matérialité du Tour des Stations .....	40
6.4.2	Matrice de matérialité de la Châtel Chablais Léman Race.....	41
<b>6.5</b>	<b>Matrice de hiérarchisation des enjeux pertinents .....</b>	<b>41</b>
6.5.1	Tour des Stations : .....	42
6.5.2	Châtel Chablais Léman Race .....	42
<b>6.6</b>	<b>Synthèse des matrices.....</b>	<b>43</b>
<b>7.</b>	<b>Recommandations et propositions d'action .....</b>	<b>44</b>
<b>8.</b>	<b>Limite :.....</b>	<b>47</b>
<b>9.</b>	<b>Conclusion :.....</b>	<b>47</b>
	<b>Bibliographie .....</b>	<b>49</b>
	<b>Annexe 1 : Typologie cyclosportive .....</b>	<b>54</b>
	<b>Annexe 2 : PESTEL .....</b>	<b>56</b>
	<b>Annexe 3 : Sondage.....</b>	<b>57</b>
	<b>Annexe 4: Interview TDS .....</b>	<b>70</b>
	<b>Annexe 5 : Interview Châtel Chablais.....</b>	<b>76</b>
	<b>Annexe 6 : SWOT .....</b>	<b>80</b>
	<b>Annexe 7 : Cotation utilisée pour réaliser les matrices .....</b>	<b>81</b>

## Liste des tableaux

Tableau 1: Répartition des répondants par âge .....	19
Tableau 2 : Enjeux pertinents retenus .....	31
Tableau 3: Synthèse des recommandations de pratiques durables .....	46

## Liste des figures

Figure 1: Diagramme de Venn du développement durable .....	4
Figure 2: Théorie du Donut put par K.Raworth. ....	5
Figure 3: Contrasting Models of the Corporation: The Stakeholder Model .....	7
Figure 4: Les 6+1 questions centrales, ISO 26000 .....	10
Figure 5 : Cartographie des parties prenantes.....	12
Figure 6: Matrice des tendances pour l'industrie cycloportive suisse .....	14
Figure 7: Répartition du type de transport majoritairement utilisé pour aller sur une cycloportive en 2023 .....	20
Figure 8: Prix de l'inscription pour un évènement durable .....	23
Figure 9: Fréquence de participation envisagée à l'avenir.....	24
Figure 10: Matrice de matérialité du Tour des Stations .....	40
Figure 11: Matrice de matérialité de la Châtel Chablais Léman Race .....	41
Figure 12: Matrice de hiérarchisation du TDS.....	42
Figure 13: Matrice de hiérarchisation de la Châtel Chablais.....	42

# 1. Introduction

Les enjeux environnementaux et sociaux du monde actuel sont de plus en plus pressants ce qui implique une réaction de tous si l'on souhaite maintenir un avenir durable. Le changement climatique, la diminution de la biodiversité et l'accroissement des inégalités sociales (IPCC 2022) sont autant de défis qui exigent une mobilisation globale et collective. Dans ce contexte, améliorer la durabilité devient une priorité pour l'ensemble de la société, y compris le milieu sportif.

Les événements cycloportifs rassemblent un grand nombre de participants, souvent dans des régions montagneuses qui peuvent être particulièrement sensibles aux pressions extérieures. Ces événements génèrent des déplacements importants majoritairement réalisé en voiture par les participants ce qui contribue à l'émission de gaz à effet de serre.

S'interroger sur les pratiques actuelles de ces manifestations est donc pertinent au regard des enjeux globaux

## 1.1 Problématique de recherche :

La notion de durabilité, dans un premier temps réservé aux entreprises, s'est progressivement développée dans le monde du sport et notamment aux événements sportifs.

Dans ce contexte, ce travail vise à explorer comment les principes de durabilité sont intégrés au sein de ces événements cycloportifs et quelles en sont les pratiques actuelles. Cela nous amène à nous poser la question suivante :

**Les parties prenantes influencent-elles les pratiques actuelles de durabilité des organisateurs d'événements cycloportifs et quelles mesures pourraient être entreprises afin d'améliorer la durabilité de ces événements ?**

Cette question principale s'articule autour de deux sous-questions. La première consiste à comprendre quelles sont les pratiques actuelles en matière de durabilité au sein des événements cycloportifs afin d'établir un état des lieux. Il s'agit de comprendre si des méthodes ou des problématiques sont communes parmi les organisateurs interviewés et identifier si l'un des trois piliers du développement durable (économique, social, environnemental) est privilégié par rapport aux autres.



La seconde sous-question cherche à explorer les attentes principales des parties prenantes afin de comprendre si elles influencent l'évolution des pratiques et si elles encouragent les événements cyclosporifs à s'engager dans une plus grande durabilité.

En arrière-plan d'enjeux spécifiques au monde des cyclosporives se trouve la question plus large de l'impact environnemental des activités de loisir, génératrices de gaz à effet de serre. L'enquête réalisée afin de répondre à la question principale devrait nous permettre de pouvoir donner des recommandations et des leviers d'action afin d'améliorer la durabilité de ces événements et donc de répondre à notre problématique initiale.

## **1.2 Méthodologie**

La première section de ce travail cherchera à définir les concepts clés qui régiront cette recherche. En effet, certains principes possèdent des définitions qui peuvent varier selon la sensibilité de chacun.

Ensuite nous allons chercher à déterminer l'importance des parties prenantes. En parallèle, nous chercherons à comprendre les tendances globales sur l'écosystème cyclosporif à l'aide de l'outil PESTEL et de sa matrice.

À travers une méthodologie proche de celle proposée par la norme ISO 26000, nous chercherons à identifier les enjeux pertinents de durabilité dans le cadre des événements cyclosporifs à l'aide des enjeux proposés par cette norme ainsi que la norme ISO 20121. Les enjeux identifiés serviront de base pour la réalisation des entretiens avec les organisateurs. Leurs réponses permettront de comprendre les pratiques de durabilité actuellement mise en œuvre, notamment si l'un des trois piliers du développement durable est plus impacté que les autres, ce qui permettra d'articuler la suite de la recherche et les questions à poser aux parties prenantes significatives.

Par la suite, nous chercherons à comprendre les attentes et les impacts des parties prenantes les plus significatives sur les organisateurs de cyclosporive tout en gardant une démarche prospective afin d'anticiper les éventuelles évolutions futures.

Finalement, nous procéderons à une synthèse des résultats obtenus afin de répondre à la question de recherche initiale et proposer des recommandations.

Dans un souci de clarté, les parties prenantes sont exposées dans ce rapport avant les pratiques actuelles des organisateurs ce qui permet de déboucher sur des

recommandations. Toutefois, les organisateurs ont été interviewés avant les parties prenantes significatives.

## 2. Concepts clé et éléments de cadrage

En prémisses de ce rapport, il est nécessaire de s'accorder sur la définition des termes principaux utilisés. En effet, certaines de ces notions sont souvent floues et peuvent être interprétées de différentes manières. Les sous-chapitres suivant ont pour vocation de rendre clair les termes utilisés. Les notions de développement durable, de responsabilité sociale des entreprises, des parties prenantes et de cycloportives seront abordés.

### 2.1 Développement durable

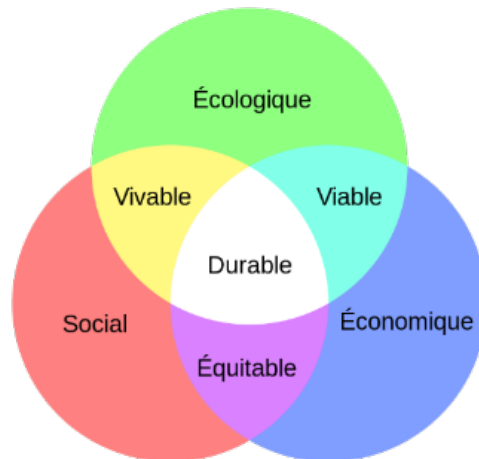
*« Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. »*. Tel est la définition communément admise et introduite pour la première fois dans le rapport Brundtland en 1987 publiée par la Commission des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (Rapport Brundtland, Commission des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement 1987). Deux concepts sont inhérents à cette notion selon ce rapport :

- *Le concept de « besoins », particulièrement des besoins essentiels des plus démunis (se nourrir, se loger, se vêtir, travailler) à qui il convient d'accorder la plus grande priorité.*
- *L'idée des limitations que l'état de nos techniques et de notre organisation sociale impose sur la capacité de l'environnement à répondre aux besoins actuels et à venir.*

Lors du Sommet de la Terre à Rio en 1992, il a été clairement établi que la notion de développement durable dépasse largement la simple protection de l'environnement. Elle englobe également des dimensions économiques et sociales, soit les trois piliers du développement durable.

Le terme durabilité est un synonyme au développement durable, ce terme englobe lui aussi cette notion de viabilité à long terme et du respect de certaines limites tout en incluant lui aussi cette notion d'interdépendance entre les trois piliers (UNESCO 2015, p.2)

Figure 1: Diagramme de Venn du développement durable



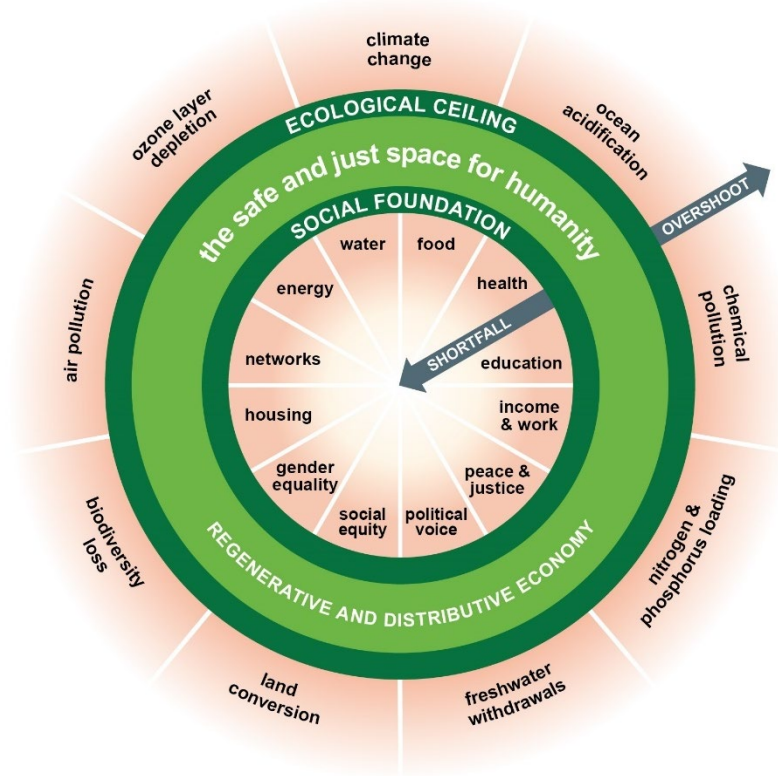
CC BY-SA 4.0 Wikipedia 2008 Diagramme de Venn du développement durable  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Diagramme\\_de\\_Venn\\_du\\_d%C3%A9veloppement\\_durable.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Diagramme_de_Venn_du_d%C3%A9veloppement_durable.svg)

Une autre manière d’appréhender cette notion est de s’appuyer sur les travaux de Kate Raworth et notamment la « Donut Theory ». Ce modèle économique a pour but de respecter les besoins de l’humanité et les limites environnementales de notre planète. Ce modèle peut être illustré à l’aide d’un donut et montrer visuellement les deux limites à ne pas dépasser.

Les limites planétaires à l’extérieur du donut représentent des seuils environnementaux et écologiques à ne pas dépasser pour éviter des perturbations majeures des écosystèmes terrestres. Début 2024, six des neuf limites planétaires imposées par le modèle ont été dépassées. Les émissions humaines des gaz à effet de serre (GES) sont déjà largement suffisantes pour générer des changements climatiques qui impacteront durablement les populations sur terre (Calvin et al. 2023). La baisse massive de la biodiversité est aussi impactée (WWF 2022) ainsi que le changement de l’usage des sols, l’utilisation de l’eau douce, les cycles azotes et phosphores et l’émission d’entités nouvelles, soit les produits chimiques rejetés dans l’environnement qui n’ont pas subi de test de sécurité ont été dépassés.

Le plancher social situé à l’intérieur du donut représente les 12 besoins qui doivent être satisfaits et dont personne ne devrait manquer. Ces derniers reprennent les objectifs de développement durable de l’ONU.

Figure 2: Théorie du Donut put par K.Raworth.



CC Doughnut Economic 2017 Doughnut (economic model)  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Doughnut\\_\(economic\\_model\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Doughnut_(economic_model).jpg)

Ces objectifs de développement durable, abrégé ODD, sont au nombre de 17 et comprennent 169 sous-objectifs. Ils ont été établis par l'ONU en 2015 avec comme intention que l'ensemble des États membres de l'ONU les atteigne d'ici à 2030 (DFAE 2024)

Ces objectifs ont pour but de guider le développement mondial sur une voie plus durable et équitable. Ils abordent les trois piliers du développement durable à travers des objectifs de développement sociaux, économiques et environnementaux. Ces objectifs ont été mis en place après un processus consultatif auprès des pays membres. Par ailleurs, des indicateurs ont été établis pour chaque objectif afin de faciliter leurs suivis.

## 2.2 Responsabilité sociale des entreprises

La responsabilité sociale des entreprises (RSE) ou Corporate Social Responsibility (CSR) en anglais est un concept ayant apparu dans les années 1950 aux Etats-Unis et fait suite à l'élaboration de la notion de développement durable. Il ne fait pas toujours

consensus sur sa définition exacte et les périmètres qu'il définit. Il souffre également de différence d'interprétation entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

*« ...le concept [RSE] est né en Amérique du Nord où il se conçoit comme une démarche relevant de l'éthique des affaires, il a fortement évolué sous l'influence des pays européens qui le définissent plus comme la contribution des organisations au développement durable ».* (Gardelle Dovergne 2012)

Dans ce travail, c'est la définition européenne de la RSE qui sera retenue. Elle est définie comme *« l'intégration volontaire, par les entreprises, de préoccupations sociales et environnementales à leurs activités commerciales et leurs relations avec leurs parties prenantes »*. (Commission Européenne 2011)

Au cours des dernières années, le concept de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) a continué à se développer pour englober un éventail plus large d'organisations, donnant naissance au terme Responsabilité Sociale des Organisations (RSO). Bien que le terme RSE soit principalement associé aux entreprises, il continue de s'appliquer à un large spectre d'organisations et reste le plus couramment utilisé. La norme internationale ISO 26000 s'appuie sur cette idée élargie de responsabilité sociale. Il convient de souligner que l'adoption de la RSE est une initiative volontaire des organisations.

## 2.3 Parties prenantes

Les parties prenantes sont des individus ou groupes ayant un intérêt dans les décisions ou activités d'une organisation (ISO 26000, 2021). Cette notion a évolué ces dernières années.

En 1950, lorsque les fondements du champ académique de la RSE furent établis, les parties prenantes n'avaient pas la même importance.

*Pour Howard Bowen, la responsabilité sociale est d'abord celle de l'homme d'affaires, et incombe à ce titre au dirigeant de l'entreprise. L'auteur installe les bases d'une conceptualisation des pratiques américaines existant depuis la fin du XIXe siècle. Il s'agit essentiellement d'une approche éthique et philanthropique, qui découle de préoccupations morales des dirigeants d'entreprises, non de l'organisation.* (Schäfer 2019)

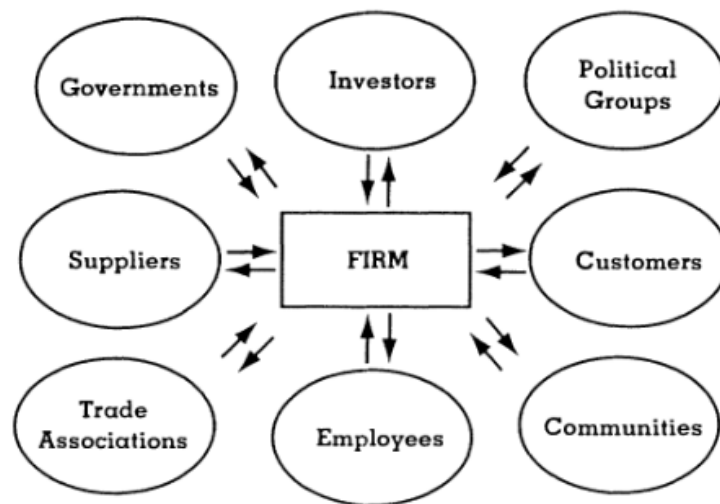
L'antagoniste de cette pensée, Milton Friedman fervent défenseur du néo-libéralisme, défendait l'idée d'une responsabilité de l'entreprise limitée à des seules fins économiques. Selon lui, les managers devraient penser à *« make as much money for their stockholders as possible »* (Friedman, Friedman, Appelbaum 1962) ce qui peut se traduire par avoir comme objectif de *« faire le plus d'argent possible à leurs actionnaires »*. Il a par ailleurs publié un article dans le New York Times qui avait été

critiqué à l'époque avec comme titre « *The social responsibility of business is to increase its profits* ». (Friedman 1970).

Il n'y aura toutefois pas de grande avancée avant 1984 et l'édition de l'ouvrage « Stakeholder Theory » ou théorie des parties prenantes (Freeman 1984) qui popularisera le concept. Freeman élargit le cercle des parties prenantes au-delà des seuls actionnaires comme c'était le cas communément admis auparavant en lui donnant une définition très large « *Une partie prenante est un individu ou un groupe d'individus qui peut affecter ou être affecté par la réalisation des objectifs de l'entreprise* » (Gardelle Dovergne 2012, p.64).

Les travaux de Freeman sont approfondis par Donaldson et Preston en 1995 qui ont modélisé le processus et mettent en avant cette influence bidirectionnelle et une interconnexion des intérêts entre les parties prenantes et les entreprises.

Figure 3: Contrasting Models of the Corporation: The Stakeholder Model



(Donaldson, Preston 1995)

Par la suite, les travaux ont eu pour objectif de catégoriser les parties prenantes avec notamment les travaux de Clarkson en 1995 qui les segmente en parties prenantes primaires et secondaires selon leur degré de relation contractuelle (Gardelle Dovergne 2012).

En 1997, Mitchell, Agle, et Wood établissent un cadre théorique pour identifier l'importance des parties prenantes à travers trois attributs : la puissance soit la capacité de la partie prenante à imposer sa volonté à l'organisation, sa légitimité ainsi que l'urgence soit le degré immédiat d'attention nécessaire à accorder à la partie prenante, ce dernier point pouvant subir des contraintes temporelles

Cette liste de travaux non-exhaustive, a jeté les bases de ce concept sur lesquels diverses normes ont été élaborées telles que la norme ISO 26000 qui demande d'identifier qui sont les parties prenantes gravitant autour de l'organisation afin de comprendre leurs attentes ainsi que l'impact dont peut avoir l'entreprise sur elles. Les connaître et les comprendre sont importants afin de pouvoir implémenter correctement un processus RSE.

## **2.4 Les cycloportives**

Les cycloportives représentent une forme populaire d'évènements cyclistes regroupant plusieurs milliers de participants pour les plus importantes d'entre-elles.

Ces évènements ont comme caractéristique d'être souvent réalisés sur des parcours chronométrés présentant des profils variés et ont pour vocation d'offrir aux participants l'occasion de relever des défis personnels et de pouvoir se mesurer à d'autres cyclistes. Les cycloportives attirent un large éventail de concurrents ayant des ambitions diverses, des cyclistes occasionnels aux amateurs plus expérimentés avec comme but de performer ou de terminer le parcours. Les inscriptions sont ouvertes à tous et il n'est pas nécessaire de faire partie d'une équipe ou d'une fédération nationale.

Les organisateurs mettent en général à disposition des stations de ravitaillement jalonnant le parcours ainsi qu'un encadrement sécuritaire tout au long de l'épreuve, les routes étant dans la majorité des épreuves ouvertes à la circulation.

L'origine du mouvement cycloportif a émergé dans les années 1970 avec la création de la Nove Colli encore organisée de nos jours (Wikipedia 2023). En 1993, l'Étape du Tour est créée. Elle est devenue une épreuve emblématique du calendrier cycloportif européen et a rassemblé plus de 16'000 cyclistes en 2023 qui ont eu la possibilité de rouler sur la même étape que les professionnels du Tour de France entre Annemasse et Morzine (Wahu 2023).

### **2.4.1 Typologie de l'évènement**

L'évènement est un rassemblement dont la date et le lieu ont été communiqué préalablement et au cours duquel une expérience est créée (ISO 20121 2012). L'évènement sportif regroupe des spectateurs et des acteurs de tout horizon afin de participer ou d'encourager.

Il existe une variété d'évènements sportifs qui peuvent être réparti en cinq catégories (Gresser, Bessy 1999 cité dans Maltese, Danglade 2011) :

1. Les grands évènements sportifs internationaux
2. Les évènements sportifs nationaux
3. Les évènements type spectacles et « shows »
4. Les nouvelles manifestations sportives de masse
5. Les raids ou défis aventure

Par ailleurs, nous pouvons aussi les catégoriser en fonction de l'organisateur (Desbordes, Falgoux 2017) :

1. Les évènements organisés par des prestataires publics, essentiellement des fédérations
2. Les évènements organisés par des prestataires privés
3. Les évènements d'ampleur exceptionnelle qui relèvent d'un consortium public avec l'aide de sponsors privés (Jeux Olympiques, Coupe du monde de football)
4. Les évènements organisés par une structure associative (autre que des fédérations)

Dans le cadre des évènements cycloportifs qui seront analysés, nous travaillerons sur des « *évènements organisés par des prestataires privés* » dans le cadre de « *nouvelles manifestations sportives de masse* ». Ces distinctions sont importantes car les parties prenantes ne seront pas les mêmes selon la typologie de l'évènement.

Il est nécessaire de faire une distinction entre les courses cyclistes professionnelles (Le Tour de France, Le Tour de Suisse) regroupant une minorité de cyclistes élite et les cycloportives rassemblant une masse importante de cyclistes de tous niveaux. Les objectifs et le déroulement des épreuves ne sont pas les mêmes. Pour cela, nous pouvons notamment utiliser le tableau de la typologie des évènements sportifs (Gresser, Bessy 1999) disponible dans l'annexe 1 afin d'explicitier clairement les différences existantes.

## **2.5 Les normes ISO**

Les normes ISO représentent un ensemble de standards internationaux. Elles servent de références dans de nombreux secteurs, de la fabrication au management. Elles sont élaborées de manière indépendante par l'organisation internationale de normalisation (ISO).

Ce travail repose notamment sur la norme ISO 26000 et ISO 20121. Ces deux normes ont été utilisées lors des Jeux Olympiques de Beijing en parallèle de la norme ISO 14001 lié au système de management environnemental. (Comité International Olympique 2022).



### 2.5.1 Norme ISO 26000

C'est une norme internationale qui a pour but de donner des lignes directrices aux organisations et entreprises qui souhaitent s'engager dans une démarche de responsabilité sociale, respectueuse de l'environnement et économiquement viable. Cette norme n'est pas certifiante. Toutefois, elle peut être utilisée comme un outil de diagnostic et d'évaluation pour mesurer le niveau de performance d'une organisation (ISO 26000 2021). Elle a été publiée pour la première fois en novembre 2010 après plus de 5 années de travail et a réuni plus de 400 experts à sa rédaction (François, Bayle, Mutter 2019).

Figure 4: Les 6+1 questions centrales, ISO 26000

Elle s'articule autour de 6 + 1 questions centrales. Ces questions sont segmentées en domaines d'action qui doivent être adaptés au contexte de chaque organisation.

Cette norme repose sur l'identification des parties prenantes et leur prise en compte dans le processus décisionnel.



### 2.5.2 Norme ISO 20121

Cette norme internationale vise à aider les organisations à intégrer les principes de développement durable (social, environnemental et économique) dans la manière d'aborder leurs activités événementielles. Elle est notamment basée sur la norme ISO 14001 et elle est certifiable par un organisme indépendant. Elle a été publiée pour la première fois en juin 2012 et elle a été initiée par le comité d'organisation des Jeux Olympiques de Londres (Comité International Olympique 2019). À noter que cette norme est selon l'UCI la plus appropriée pour la communauté cycliste (Union cycliste internationale 2021)

Les principes importants la régissant sont les suivants :

- La compréhension des parties prenantes liées à l'activité événementielle
- Une planification qui doit prendre en compte les impacts potentiels des événements sur le plan social, économique et environnemental

- Un suivi et un contrôle de l'évènement basé sur une approche d'amélioration continue
- Une volonté affichée et publique envers la notion de développement durable

Elle est applicable à tout type d'évènement d'une échelle locale à mondiale. (ISO 20121 2012, p. 202).

### **3. Analyse de l'industrie de l'évènement cycloportif**

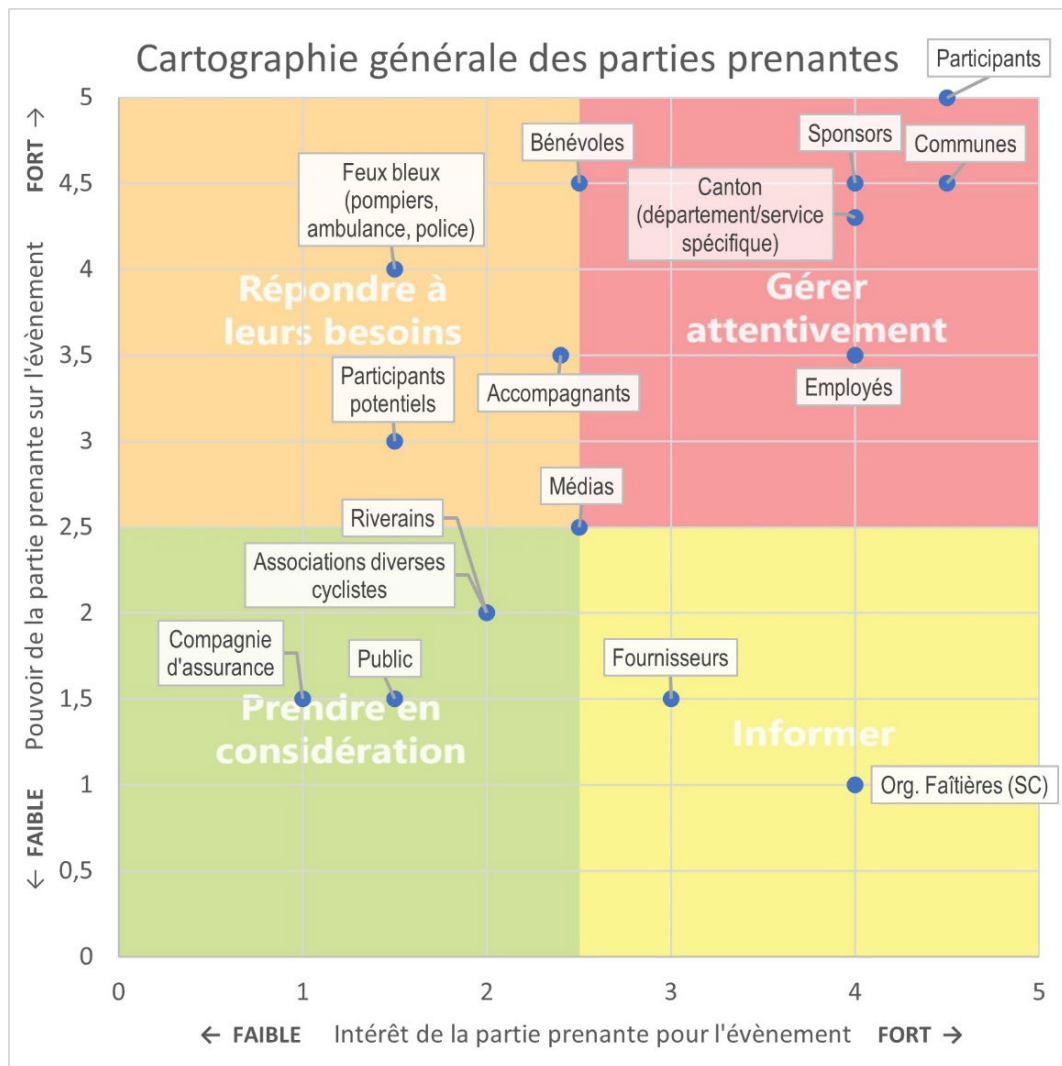
Dans ce chapitre, nous allons chercher à comprendre l'environnement et les parties prenantes impactant les événements cycloportifs afin d'établir les enjeux du secteur. Pour cela, nous allons lister de manière générale les parties prenantes et nous utiliserons l'outil d'analyse PESTEL. Les tendances seront ensuite évaluées en fonction de leurs impacts et incertitudes ce qui nous permettra d'en déduire les variables pivots, c'est-à-dire les facteurs susceptibles d'affecter significativement la structure de l'industrie (Fréry 2020).

#### **3.1 Parties prenantes d'un évènement cycloportif**

Pour offrir une vue d'ensemble des parties prenantes impliquées dans ce type d'organisation, nous avons élaboré une cartographie générale. Nous avons choisi d'utiliser une matrice représentant l'impact (ou pouvoir) de la partie prenante et de son intérêt pour ce type de manifestation à la place d'une matrice importance/relation qui serait plus adaptée à l'analyse d'un seul événement.

Les événements cycloportifs se déroulent sur des voies publiques et impliquent donc une coordination étroite avec les autorités locales, telles que les communes et les cantons qui doivent être tenus informés régulièrement.

Figure 5 : Cartographie des parties prenantes



Il en est de même pour les participants qui représentent également un groupe d'intérêt majeur étant les « clients » de l'événement. Il est primordial de les convaincre de l'attrait de l'épreuve. En outre, les sponsors privés jouent un rôle vital, particulièrement en Suisse, où leur soutien financier est généralement important comparé aux soutiens de l'État comme cela peut parfois être le cas en France.

Finalement les bénévoles, les employés, les accompagnants doivent être particulièrement pris en considération car ils pourraient avoir un impact non négligeable sur le bon déroulement de l'épreuve. Par ailleurs, la communication et le contact avec les médias doivent être particulièrement soignés.

Cette analyse permet de déterminer les parties prenantes significatives qui seront prioritairement traitées dans la suite du rapport. À la suite de cette matrice, nous avons décidé de sonder les participants qui seront questionnés à travers un sondage, de comprendre les actions actuellement mises en place par les communes et cantons. Nous

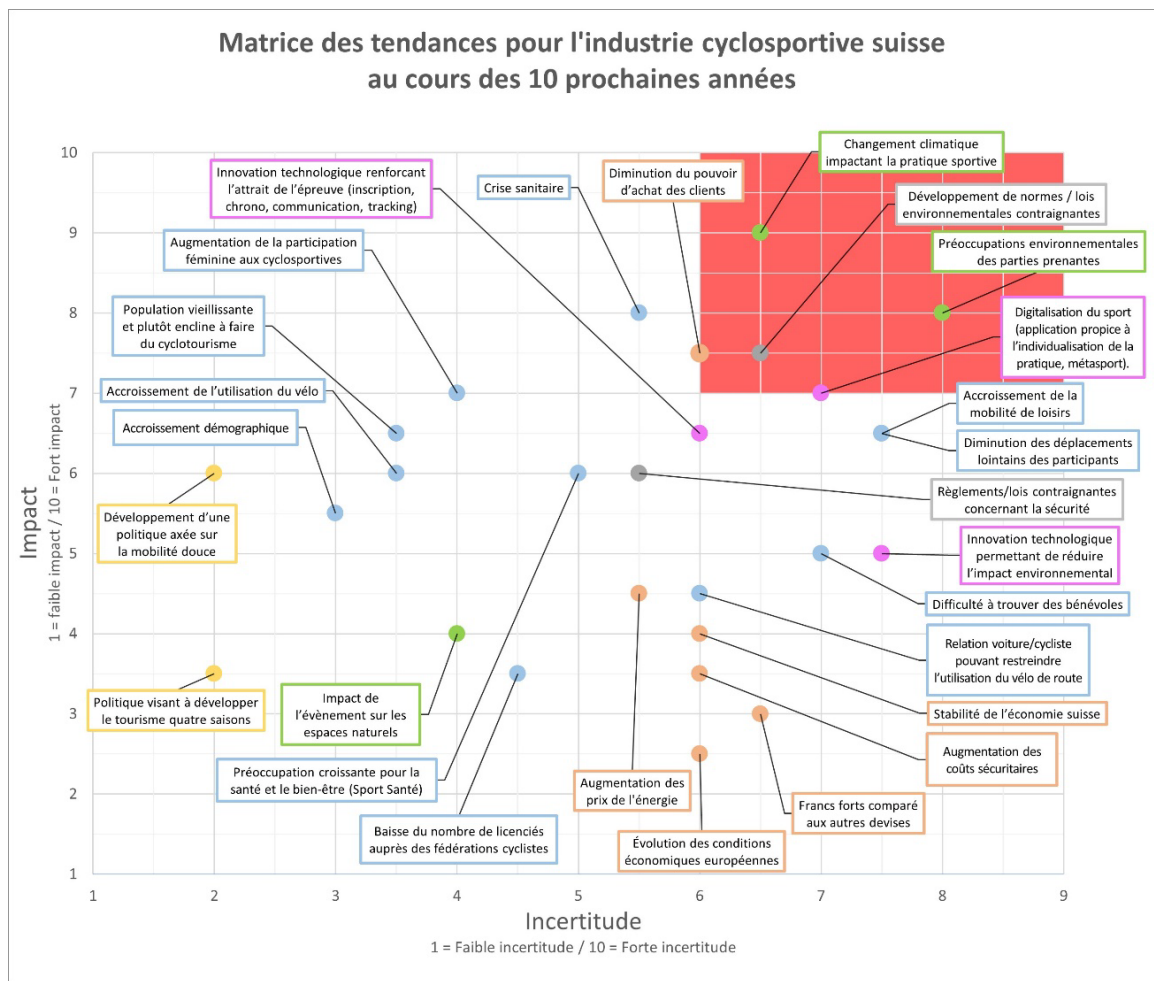
chercherons en parallèle à contacter des sponsors privés. Par ailleurs, bien que les organisations faïtières (Swiss Cycling et UCI) ne soient pas significatives, il nous paraît intéressant d'approfondir les pratiques de ces organisations étant donné que cela pourrait avoir un impact à l'avenir sur les pratiques des événements cyclosportifs.

### **3.2 Matrice des tendances pour l'industrie cyclosportive suisse**

Cette matrice des tendances résulte d'une analyse macroéconomique qui débute par l'identification des facteurs d'influence à l'aide de l'outil PESTEL. Cet outil répartit les tendances du macroenvironnement en cinq catégories (Politiques, Economiques, Sociologiques, Technologiques, Écologiques et Légales) qui sont susceptibles d'influencer l'industrie des événements cyclosportifs en Suisse pour la décennie à venir et qui sont classées en opportunité ou menace. Nos événements n'ont pas d'impact sur ces tendances du macroenvironnement. Le tableau résultant de cette analyse est disponible dans l'annexe numéro 2.

Une fois les principaux facteurs d'influence identifiés, nous les classons selon leur degré d'incertitude (axe x) et leur capacité à impacter l'industrie (axe y). La matrice ci-dessous nous montre les facteurs les plus impactant et ayant l'incertitude la plus élevée en haut à droite ce qui correspond aux variables pivots. Les facteurs d'influence sont répartis en couleur selon la catégorisation du tableau PESTEL présent dans l'annexe 2. Ces tendances ont été déterminées à travers la lecture de divers rapports, articles de journaux et documents prospectifs dont la bibliographie est disponible en annexe.

Figure 6: Matrice des tendances pour l'industrie cyclosportive suisse



Les principales tendances possédant un impact et une incertitude importantes sont liées à l'environnement et, de manière plus large, au changement climatique. L'augmentation des extrêmes climatiques aura un impact sur la pratique sportive (WWF 2021). Toutefois la position géographique des événements analysés devrait permettre d'atténuer ces changements dont la hausse des températures. Il est par ailleurs probable que des lois environnementales contraignantes soient décidées sans qu'il ne soit certain que ces réglementations impactent directement les événements cyclosportifs. Par ailleurs, il est possible que les parties prenantes aient une sensibilité accrue aux questions environnementales.

Sur le plan technologique, la numérisation devrait se poursuivre avec un accroissement de contenus numériques (ex : développement du live-tracking). Par ailleurs, de nombreux signaux faibles indiquent un essor du e-sport qui pourrait détourner de potentiels futurs pratiquants de sport dit « traditionnel ». Le développement du métavers pourrait être une innovation de rupture à mesure des progrès technologiques (Loret

2024). De la même manière que furent les smartphones à l'époque sans que nous puissions imaginer quels types d'outils seraient développés grâce à cette innovation.

La mobilité et plus particulièrement les transports des participants étrangers pourraient être diminués dans le cas où la société opterait pour une trajectoire plus « durable » avec des limitations sur les déplacements. Cela pourrait amener les organisateurs à devoir se concentrer sur une clientèle locale comme l'évoque un des scénarios prospectif du rapport « Quel sport demain » (Presset, Tonnerre 2023).

La population régionale étant grandissante, nous pouvons envisager une croissance organique par la simple arrivée de nouveaux habitants et donc à une augmentation proportionnelle de pratiquants. La région vaudoise devrait connaître une augmentation de 165'000 habitants à l'horizon 2040, soit +20% par rapport à 2020 (Commission de prospective 2022), l'espace transfrontalier genevois pourrait voir sa population augmenter de 16 à 28% à l'horizon 2050 (Observatoire statistique transfrontalier 2023).

L'aspect « compétition » pourrait décliner au profit d'une orientation « sport-santé » où les participants seraient davantage intéressés par le bien-être que par la compétition (Presset, Tonnerre 2023)

Finalement, il n'est pas à exclure une nouvelle crise sanitaire ou une baisse du pouvoir d'achat ces prochaines années. Toutefois, ces facteurs ne peuvent qu'être difficilement anticipés par les organisateurs de cycloportives.

Il est important de noter que la période choisie (10 ans) est une période pouvant être particulièrement longue pour les organisateurs de cycloportives.

Dans ce travail, nous ne visons pas à créer des scénarios découlant de l'identification de ces variables pivots afin de réaliser une analyse prospective détaillée, c'est un exercice délicat et complexe qui aurait demandé un travail de bachelor à part entière. Cependant, ces tendances fournissent une indication sur les défis auxquels les organisateurs de cycloportives doivent être attentifs et nous permettent d'orienter les futurs entretiens autour de ces thématiques. En effet selon le degré de préparation des organisateurs, ces tendances peuvent être des menaces comme des opportunités.

## **4. Impact des événements cycloportifs sur les 3 piliers du développement durable**

Dans cette section, nous cherchons à identifier et présenter les impacts principaux de ces événements sur les trois piliers du développement durable (économique,

environnemental et social). La majorité des impacts négatifs portent sur l'aspect environnemental. Cela nous permettra d'orienter les recherches ainsi que les entretiens avec les parties prenantes et les organisateurs.

## **4.1 Economique**

Les événements cycloportifs stimulent l'économie locale en concentrant les participants dans une région. Les départs des cycloportives sont en grande majorité tôt le matin ce qui obligent les compétiteurs à loger proche du départ. Elles génèrent donc du travail pour les commerces locaux et font une promotion touristique indirecte de la région concernée.

La préparation d'un événement cycloportif implique l'utilisation et donc l'achat de matériel spécifique (casque, habillement, vélo) qui doit se conformer aux réglementations en vigueur et propre à chaque événement. Divers services s'articulent indirectement autour de ces événements. L'entretien du vélo doit, sur certaines épreuves telles que le Grand Raid, avoir été réalisé obligatoirement quelques jours avant le départ par un magasin spécialisé. Des services comme le coaching sportif ou de récupération tel que la massothérapie peut aussi profiter de ces événements de manière indirecte. Ces cycloportives permettent donc à une multitude d'acteurs spécialisés en contact direct ou indirect avec l'événement de générer une activité économique.

Il convient également de noter que la tenue de certaines cycloportives majeures peuvent entraîner des perturbations locales, notamment la fermeture temporaire de routes. Cela peut entraîner des répercussions négatives sur diverses activités économiques de la région en perturbant le commerce habituel et en générant des restrictions de circulation dans les zones affectées par l'événement.

## **4.2 Social**

Les personnes participant à des compétitions cherchent à se mesurer à d'autres mais aussi à entretenir leur santé, réduire leur stress et partager des moments de convivialité (Lamprecht, Bürgi, Stamm 2020, p.20).

Ces événements de masse encouragent donc ce type de pratique en fixant un objectif aux participants dans un cadre naturel et autour d'une activité commune. Les raisons de participer sont diverses mais l'aspect découverte d'un parcours et la recherche d'un défi personnel sont les éléments motivationnels qui ressortent selon le sondage réalisé auprès des participants dans le cadre de ce travail.

Le cyclisme est un sport coûteux qui est difficilement accessible pour les classes les moins favorisées financièrement. Le coût d'achat du matériel, son entretien ainsi que le coût d'inscription (généralement aux alentours de CHF 80 à CHF 130.- pour un dossard sur une cycloportive en Suisse) tendent à exclure une partie de la population moins favorisée financièrement.

Un point de surveillance concerne les personnes en situation de handicap qui pourraient être amenées à être exclues de ce type d'évènement. Ces événements prenant place sur le terrain public, des frictions peuvent apparaître avec les riverains en raison des perturbations causées par l'évènement.

La recherche de la performance peut amener certains participants à utiliser des produits illicites et dangereux pour leur santé afin d'améliorer leurs performances.

### **4.3 Environnemental**

Ce pilier est le plus impacté négativement par ces événements de masse. Le principal impact en termes d'émission de gaz à effet de serre découle du transport des participants pour rejoindre le départ de l'épreuve. À la suite d'un sondage réalisé en 2023 par le tour des Stations, 84% des répondants ont indiqué avoir utilisé une voiture pour venir sur l'épreuve. En comparaison, plus de 75% des personnes venue au triathlon de Nyon en 2013 ont utilisé une voiture qui contenaient en moyenne 2 passagers (Affentranger 2014) cela peut s'expliquer par la nécessité de devoir déplacer du matériel pour la compétition.

En France, 85% des kilomètres parcourus dans le cadre de voyage de longue distance (voyage de plus de 80 kilomètres) le sont dans un cadre autre que professionnel (The Shift Project 2022). La part d'émission moyenne d'équivalent Co2 émis par un Suisse pour ses trajets en voiture est de 1'683kg soit 14% de son empreinte globale, il faut rajouter à cela et dans une proportion similaire les voyages en avion. (Nguyen 2023).

Ces trajets de « loisirs » contribuent donc à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et à l'accélération du réchauffement climatique. Le WWF estime que plus de 80% de l'empreinte carbone d'un événement sportif est lié au transport des spectateurs (WWF 2023). Le trail Ecosport l'évalue même à 91% pour son événement (Ecolosport 2024).

Dans le cadre d'un événement cycloportif, nous pouvons donc nous attendre à un ordre de grandeur similaire avec une majorité des émissions liées au transport des



participants. Même si ces émissions ne sont pas directement imputables à l'organisateur, certains de ses choix tel que l'accessibilité du lieu peuvent influencer l'empreinte carbone globale de l'évènement. Dans le cas d'un bilan carbone, le transport des participants rentrerait dans le « scope 3 », c'est-à-dire les émissions de gaz à effet de serre émises indirectement par l'évènement.

L'évènement en lui-même a impact environnemental négatif limité comparativement au transport des participants. Il peut être augmenté lorsque l'épreuve prend place dans des zones naturelles ce qui ajoute une pression supplémentaire à la faune et la flore locale. Selon les pratiques de durabilité mise en place, l'utilisation des ressources peut-être plus ou moins importantes.

## **5. Attentes des parties prenantes**

### **5.1 Les participants :**

Les participants ont été questionnés à l'aide d'un sondage ayant pour objectif de cerner leurs habitudes et leurs attentes. Les questions mélangeaient des aspects liés à l'attractivité de l'évènement avec des aspects sur la durabilité afin de pouvoir mettre en perspective les réponses entre elles, notamment l'importance accordée aux notions de durabilité. Les graphiques et certains points sont développés dans l'annexe 3.

#### **5.1.1 Méthodologie :**

À la suite des analyses réalisées en amont, le sondage s'est concentré sur les attentes des participants et leur mode de transport pour accéder aux événements afin d'analyser les pratiques actuelles et évaluer la disposition des répondants à adopter des alternatives moins polluantes en échange d'incitations. Parallèlement, des questions plus générales ont sondé les attentes principales des parties prenantes et des questions "prospectives" ont été incluses. Dans l'élaboration du sondage, le mot "durabilité" et sa définition ont été intentionnellement omis pour éviter d'inclure un biais.

Le sondage a été partagé sur le réseau social *Strava*, une application permettant de partager ses activités sportives et regroupant une communauté importante de cycloportifs et sur les réseaux sociaux de la plateforme de « cycliste.ch », un site romand regroupant les actualités des cycloportives régionales. Une fois les réponses reçues (114), une filtration a été effectuée et il restait 109 réponses exploitables.

### 5.1.2 Biais et limite du sondage

Afin de déterminer la bonne représentativité de l'échantillon, il a été comparé avec la répartition des inscrits sur les épreuves analysées.

La répartition par âge souffre d'une légère sous-représentation des classes plus âgées en comparaison avec les partants de la Châtel Chablais Léman Race (abrégé Châtel Chablais par la suite), une des épreuves analysées. Cela peut s'expliquer par le choix de partage du sondage sur les réseaux sociaux. La segmentation des catégories d'âge est légèrement différente entre mon échantillon et la Châtel Chablais.

Malgré cette légère différence, il a été décidé de ne pas pondérer les résultats globaux du sondage selon la répartition des participants de la Châtel Chablais. Ce choix est motivé par le faible nombre de répondants dans la catégorie 61 et plus (2 participants) ce qui n'aurait pas débouché sur un résultat robuste.

Tableau 1: Répartition des répondants par âge

Répartition des participants par catégorie d'âge						
	18-30	31-40	41-50	51-60	61 et +	
HF Châtel-Chablais	29,6%	23,5%	19,4%	19,1%	8,3%	= 100,0%
	0 - 35 ans	36-45ans	46-55 ans	56-65 ans	66 et +	
HF Echantillon	38,5%	25,7%	21,1%	12,8%	1,8%	= 100,0%
Différence	8,9%	2,2%	1,7%	-6,3%	-6,5%	

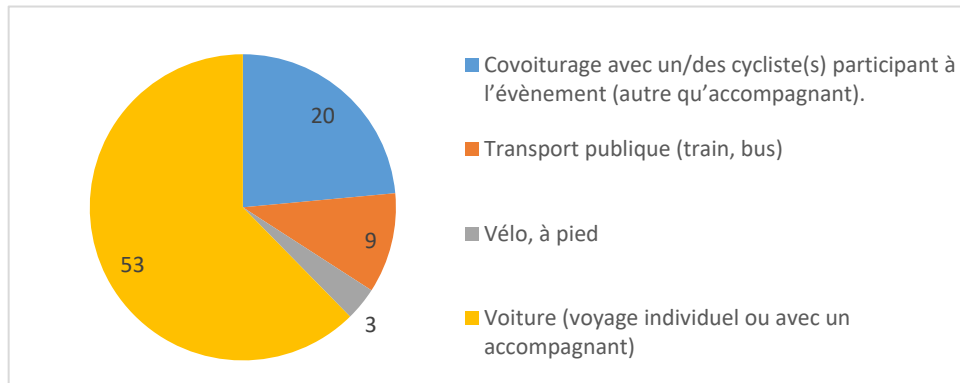
Concernant la répartition par sexe, les femmes sont surreprésentées de 6% dans mon échantillon en comparaison avec la participation moyenne sur le Tour du Stations (abrégé TDS) et de la Châtel Chablais.

### 5.1.3 Transport des participants

Plus de 85% des répondants ont indiqué avoir majoritairement utilisé la voiture comme moyen de transport pour aller sur les événements cycloportifs auxquels ils ont participé en 2023. Ce résultat est proche du sondage réalisé en 2023 par le Tour des Stations qui indiquait que 84% des participants ont utilisé une voiture pour venir sur l'évènement.

Parmi les répondants ayant indiqué avoir pris la voiture, 72% l'ont pris seul ou avec un accompagnant (défini comme étant une personne ne participant pas à la course) et 28% ont covoituré avec un autre participant.

Figure 7: Répartition du type de transport majoritairement utilisé pour aller sur une cycloportive en 2023 (n=85)



Les moyens de transport utilisés évoluent selon l'âge des répondants. Toutes les catégories d'âge indiquent utiliser majoritairement la voiture. L'utilisation du covoiturage est forte chez les moins de 24 ans ce qui peut en partie s'expliquer par le fait qu'une partie des répondants ne possède pas de voiture ou de permis de conduire. Par la suite, l'usage de la voiture de manière individuelle tend globalement à augmenter avec l'âge des participants alors que le recours aux transports publics baisse.

Il est intéressant de constater que l'utilisation du covoiturage a augmenté de plus de 8% pour la catégorie 46-65 ans par rapport au 35 ans et moins.

Les principales motivations évoquées pour l'usage de la voiture sont sa flexibilité, sa praticité et sa rapidité permettant une grande indépendance. Son confort et la possibilité de transporter le matériel sont aussi évoqués. En effet, participer à ces épreuves ne nécessite pas que le déplacement d'un vélo mais implique bien souvent un certain nombre d'outils pour le préparer, des habits et autres équipements qui réduisent la facilité de déplacement en transport public. Par ailleurs, les cycloportives ayant des départs généralement tôt le matin ne permettent pas d'accéder facilement en transport public le jour même dans de bonnes conditions. À cela peut s'ajouter l'excentricité de la zone de départ qui en interdit l'accès.

Ces diverses raisons expliquent la faible utilisation de ce type de transport dans le cadre des cycloportives et leur utilisation devrait rester marginale dans un futur proche en Suisse. Des sports nécessitant moins d'équipement tels que la course à pied se prêteraient mieux à leur utilisation.

Toutefois, plus de 60% des répondants ont indiqué être prêts ou plutôt prêts à changer leurs habitudes de transport si des réductions étaient proposées afin d'encourager une autre manière de déplacement. Il ne peut toutefois pas être écarté que cette question

souffre d'un certain biais de positivité. Il est aussi intéressant de constater que l'importance accordée à cet encouragement, mis en concurrence avec d'autres aspects dans une autre question du sondage fut la moins plébiscitée ce qui permet de mettre en perspective les réponses reçues.

Par ailleurs, la mise en place d'un tel processus soulève des questions pratiques en termes de contrôle des déplacements sur l'épreuve ainsi que sur les coûts supplémentaires générés pour les organisateurs.

#### **5.1.4 Motivation des participants**

Pour évaluer les attentes et les motivations des participants, une série de questions utilisant l'échelle de Likert ont été posées afin de cerner les aspects les plus significatifs. Parallèlement, des questions concernant la durabilité ont été incluses.

Parmi les six aspects suivants :

- Profiter de l'esprit de compétition pour se mesurer aux autres
- Participer à une expérience collective
- Profiter d'un beau parcours
- Participer à des épreuves qui limitent leur empreinte écologique
- Découvrir une nouvelle région/pays
- Atteindre des objectifs personnels de performance

La motivation principale de participation pour l'ensemble des répondants est la possibilité de pouvoir parcourir de beaux itinéraires. Le sondage révèle aussi que les cycloportifs privilégient l'accomplissement d'objectifs personnels de performance plutôt que la recherche de la compétition avec d'autres participants. Cet ordre de priorité est constant chez tous les groupes d'âge et de sexe. Les moins de 35 ans valorisent plus l'aspect compétition comparativement aux autres catégories d'âge et cet aspect tend à diminuer avec l'âge des participants.

La plus grande divergence entre homme et femme réside dans l'importance accordée à participer à des épreuves qui limitent leur empreinte écologique. Ces dernières accordant une importance élevée. Cela contraste avec les réponses obtenues des participants de moins de 35 ans pour qui cet aspect est jugé le moins important.

53% des répondants ont par ailleurs clairement indiqué que les articles reçus (défini comme le maillot, la médaille, ou divers goodies) lors de l'évènement n'affectaient pas leur décision de participation. Il est intéressant de mettre en relation ces réponses avec

les informations reçues à la suite de l'interview du responsable du TDS qui indiquait qu'environ 96% des participants inscrits au TDS 2024 souhaitait recevoir une médaille. Toutefois cette question était posée au moment du processus de l'inscription à l'évènement sans que cela n'affecte le prix final ce qui peut induire une réponse différente.

### **5.1.5 Attentes des participants**

Tout comme pour sonder les motivations des participants, une échelle de notation a permis aux répondants d'exprimer l'importance accordée à huit critères. Cinq questions sont liées à l'organisation de la cyclosportive (ambiance générale, sécurité, localisation, résultat/classement, prix de l'inscription) et trois questions liées à la durabilité (réduction des contenants jetables, incitation au covoiturage/transport public, fournisseurs locaux et produits de saison).

Le sondage révèle que l'importance accordée à la sécurité est unanimement considérée comme le critère essentiel. L'ambiance générale ainsi que la facilité d'accès au lieu de l'évènement sont les autres critères se démarquant.

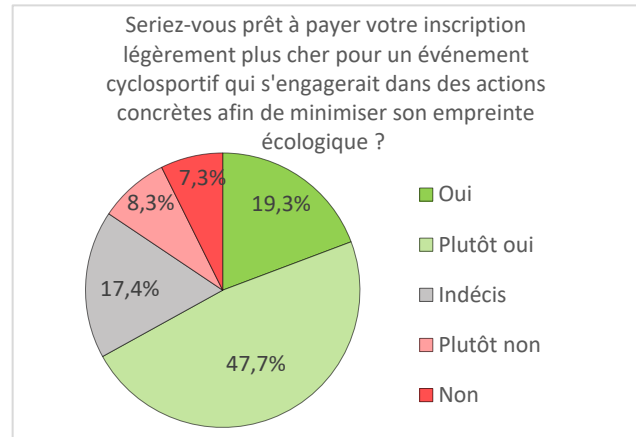
Sur l'aspect de la durabilité, la réduction des contenants jetables, une pratique déjà mise en place au sein des événements cyclosportifs interrogés est considérée comme l'aspect durable le plus important par l'ensemble des participants. Comme pour les motivations, les femmes valorisent plus que les hommes ces questions liées à la durabilité au point de considérer la réduction des contenants jetables aussi importante que la sécurité.

Parmi les éléments évalués, il est intéressant de noter que l'incitation au covoiturage est perçue comme la moins prioritaire parmi les huit questions. Bien que cette question soit formulée différemment et dans un autre cadre que dans la section dédiée au transport, cela offre un certain recul sur cette thématique développée en amont.

L'aspect compétition tend à diminuer avec l'âge et les femmes le considèrent moins prioritaire comparativement aux hommes.

Concernant le prix d'inscription, les répondants se sentent globalement plutôt concernés mais indiquent être prêts à payer le prix de l'inscription légèrement plus cher pour une épreuve qui s'engagerait dans des actions concrètes afin de minimiser son empreinte écologique.

Figure 8: Prix de l'inscription pour un évènement durable



### 5.1.6 Évolution des cycloportives :

Afin de proposer des axes d'évolution mais aussi de sonder d'une manière indirecte l'importance de la durabilité pour les participants dans le cadre des cycloportives, il fût demandé aux répondants de choisir au maximum quatre initiatives qu'ils souhaiteraient voir mises en place parmi un choix de dix réponses liées au confort (distribution de bidon à la volée), technologique (tracker des concurrents), social (garde des enfants pendant l'épreuve, séminaire/atelier de préparation à l'évènement, sensibilisation des participants à la protection de l'environnement), ou à objectif de réduire l'impact écologique de l'évènement.

Les deux initiatives les plus plébiscitées sont des initiatives « techniques » en lien avec le confort de l'évènement. C'est-à-dire la mise en place d'application de suivi en temps réel (tracker) pour suivre les participants lors de l'épreuve et la distribution de bidon « à la volée » permettant aux concurrents de ne pas s'arrêter aux zones de ravitaillements. Ces initiatives présentent un coût pour l'organisateur et ne sont pas forcément évidentes à être mises en place pour un nombre élevé de participants. Les troisièmes et quatrièmes initiatives les plus plébiscitées sont liées à des questions de durabilité soit l'utilisation de matériaux recyclés pour tous les articles jetables ainsi que la mise en place de stations de ravitaillement zéro déchet. Ces deux initiatives sont prévues pour les éditions 2024 des évènements par les deux organisateurs interrogés.

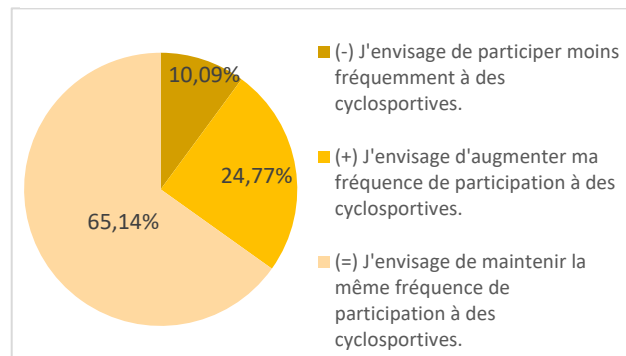
Par la suite, les réponses sont plus disparates et font moins l'unanimité. La promotion active du covoiturage a réuni 29,5% du total des réponses (5<sup>ème</sup> réponse la plus plébiscitée).

### 5.1.7 Participation future :

La tendance homme – femme est similaire quant à l'évolution de la participation à l'avenir. 65% des répondants ont indiqué vouloir maintenir une fréquence de participation à des cycloportives stables à l'avenir.

Il existe toutefois une différence notable entre les sexes. Chez les femmes de 45 ans et moins, plus de 30% des répondantes ont indiqué envisager de baisser leur fréquence de participation. Pour les hommes dans cette même catégorie d'âge, ce taux n'est que de 7%. Le faible nombre de réponses reçues (13) peut toutefois induire une erreur de résultat. Il serait intéressant de se renseigner sur les causes éventuelles générant ce taux plus élevé de diminution de la fréquence chez les femmes.

Figure 9: Fréquence de participation envisagée à l'avenir



### 5.1.8 Synthèse du sondage des participants :

Les motivations pour participer à des événements cycloportifs varient passablement. Cependant, elles sont centrées principalement sur l'expérience personnelle plutôt que sur la recherche de la compétition avec les autres participants et ce pour toutes les catégories d'âge et sexe confondus. La sécurité est le critère le plus important pour les répondants. L'ambiance générale de l'évènement et sa localisation sont les autres points principaux attendus.

Concernant la durabilité, la réduction des contenants jetables se démarque comme étant le point considéré comme le plus important pour les répondants loin devant les aspects d'encouragement au covoiturage/transport public et le travail avec les fournisseurs locaux. Le fait que les organisateurs soient en train de mettre en place des stations de ravitaillement zéro déchet est un bon point.

Il existe une certaine ambivalence dans les réponses liées à la durabilité et notamment une divergence entre les réponses théoriques concernant les goodies qui sont considéré comme n'ayant pas d'impact sur la participation des répondants alors qu'en pratique, le TDS a constaté que tout le monde souhaitait recevoir une médaille de finisher. La grande disparité entre les réponses reçues lors du sondage et les réponses réelles invitent à un certain recul.

Cette ambivalence dans les réponses se remarque aussi pour l'aspect du covoiturage. Bien que la durabilité semble être un sujet de préoccupation pour la majorité des participants, l'incitation au covoiturage est la moins valorisée alors que c'est celle qui serait le plus efficace pour diminuer l'empreinte carbone de ce type d'évènement. Ceci peut indiquer un manque de connaissance ou une certaine forme de résistance car cela impliquerait un changement des habitudes de transport établies. En effet, une grande majorité des répondants (plus de 85%) utilise la voiture pour se rendre aux événements, un comportement qui s'intensifie avec l'âge tandis que l'utilisation des transports publics et du covoiturage diminue. La faible utilisation des transports publics est souvent justifiée par son incompatibilité avec les exigences logistiques des événements, comme le transport de matériel et les horaires matinaux.

Une attention particulière devrait être accordée au souhait exprimé par certaines femmes de réduire leurs fréquences de participation à l'avenir ce qui pourrait révéler un malaise sous-jacent qu'il serait important de comprendre. Dans ce sondage, les femmes ont valorisé de manière plus importante les initiatives de durabilité proposées.

En conclusion, bien que la durabilité soit une considération importante pour de nombreux participants, les pratiques actuelles ne reflètent pas toujours cette préoccupation de manière cohérente avec les réponses au sondage.

## **5.2 Attente des sponsors privés**

Les sponsors privés jouent un rôle essentiel dans la tenue de ces événements. Leur soutien est généralement financier ou en nature en vue de retirer une contrepartie, généralement permettant d'améliorer l'image de l'entreprise.

Le Tour des stations (TDS) bénéficie du soutien de Coop, un sponsor national, qui porte notamment sur les ravitaillements jalonnant le parcours. À la suite de l'interview avec l'organisateur du TDS, il ressort que ces sponsors importants commencent à avoir une stratégie de durabilité. Cela passe par des demandes d'actions concrètes tel que l'utilisation de vaisselle réutilisable.

Migros, un autre sponsor d'importance nationale indique clairement que le développement durable fait partie de ses principes de sponsoring et demande aux organisations soutenues de les mettre en place. Une plateforme permettant de mesurer la durabilité d'un événement a été soutenue par cette entreprise (*sustainable-events.com*),



Cette tendance à aller vers une plus grande durabilité semble aussi affecter des sponsors régionaux. En effet, une banque régionale Raiffeisen nous a indiqué ne pas avoir une politique formelle en matière de durabilité. Cependant, dans le cadre du sponsoring d'un événement motorisé (tractor pulling), ce sponsor a calculé les émissions de gaz à effet de serre de l'évènement et une partie du soutien a été utilisé pour le compenser à travers l'achat de certificat, cette action ayant été communiquée dans le livret de fête de l'évènement. Ce sponsor recherche de la visibilité au niveau local en pouvant placer son logo lors de l'évènement ou dans le carnet de fête.

Un autre sponsor régional, SEFA, actif dans la distribution d'énergie électrique et de services multimédias indique que les pratiques de durabilité font partie de ses critères de sponsoring. Certaines manifestations qui ne seraient pas en adéquation avec les valeurs de l'entreprise pourraient ne pas être soutenues. L'entreprise nous a également indiqué vouloir mettre à jour ses critères de sponsoring, l'aspect de la durabilité devrait gagner en importance dans les décisions de soutien aux manifestations à l'avenir.

En conclusion, il existe une réelle volonté des sponsors de soutenir des événements adoptant des pratiques durables, en particulier les sponsors d'importance nationale. Plus globalement, l'image de l'entreprise est en jeu et le soutien à des événements non durable peut entraîner potentiellement des répercussions négatives pour l'image du sponsor.

### **5.3 Dispositions actuelles des cantons et communes**

Les manifestations sont gérées par les communes concernées et dans le cas d'événements de plus grande envergure, les cantons peuvent également être impliqués. Étant donné la multitude des acteurs et la diversité des pratiques cette section en propose une revue générale afin de déterminer si ces acteurs jouent un rôle dans l'adoption de pratique plus durable. Les aspects demandés par les communes ou/et les cantons concernant la gestion de l'évènement ou sa sécurité ne seront pas abordés étant donné qu'ils sont régis par des réglementations strictes et ne laissent que peu de marges de manœuvre aux organisateurs.

Le premier point de contact pour les organisateurs est la commune concernée (État de Vaud 2024a) par l'évènement. Dans le cadre d'un événement cyclosporitif, la chose est particulièrement complexe car le tracé traverse différentes communes ce qui nécessite à chaque fois une autorisation. Cela complexifie les démarches et demande une énergie considérable pour obtenir le feu vert de l'ensemble de ces acteurs.

### **Canton de Vaud :**

Les lois en vigueur concernant la sécurité, le tabagisme, la protection contre le bruit doivent être appliquées. Concernant l'environnement, les organisateurs doivent prendre toutes les mesures requises afin de gérer leurs déchets et les prévenir (État de Vaud 2024b). Le canton de Vaud a mis en place avec la ville de Lausanne un site internet, *Kitmanif.ch* pour organiser une manifestation durable et responsable à l'aide de fiches pratiques utiles pour l'ensemble du déroulement de la manifestation. Cet outil fait écho à *Manifestation-verte.ch*, un site web ayant le même objectif qui a été lancé en 2014 (État de Fribourg - Bureau de la durabilité). Il existe donc des outils afin de promouvoir une manifestation plus durable mais le canton de Vaud n'impose pas de normes strictes en matière de durabilité.

### **Canton du Valais :**

Comme pour le canton de Vaud, les lois concernant la gestion des déchets, le bruit, la pollution (liste non-exhaustive) s'appliquent et il n'existe pas de règlement ou loi imposant spécifiquement des contraintes aux manifestations concernant plus de durabilité.

Toutefois, dans le cas de soutien de la part de la commission du fonds du sport valaisan à une manifestation populaire, l'organisateur doit : « *Favoriser la durabilité et mettre en application le guide pratique édicté par l'État du Valais* » selon l'article 21, alinéa 7 du règlement sur le Fonds du Sport (RFdS).

Ce guide nommé « *Votre manifestation simplement durable !* » édité en 2014 regroupe des bonnes pratiques afin d'encourager leurs misent en œuvre. Il regroupe diverses informations pratiques comme le ferait le site *Kitmanif.ch* ou *Manifestation-verte.ch*. Dans le cadre de son agenda 2030, le canton du Valais mentionne dans son programme pour 2024 la mise en place de diverses mesures, dont « [...] *la création d'un nouvel outil pour encourager les manifestations durables* [...] » (Canton du Valais 2024)

Depuis cette communication de la part du canton, un nouvel outil est actuellement en phase de développement par un groupe de travail au niveau fédéral. Il aura pour but de reprendre les axes développés par *Kitmanif.ch* et *Manifestation-verte.ch* afin de n'en proposer qu'un seul qui permettra de donner des recommandations à l'aide de fiches pratiques ainsi que de réaliser un suivi des progrès et des pratiques en place à l'aide, probablement, d'une auto-évaluation de la part de l'organisateur. Cela pourrait faciliter la communication des efforts entrepris. Cet outil pourrait aussi être utilisé afin d'évaluer

les pratiques dans le but de fournir des subventions aux manifestations par les différents services de l'État selon Madame Amez-Droz, cheffe de projet à la fondation pour le développement durable des régions de montagne (FDDM).

Concrètement, l'organisateur peut mettre en place ces mesures selon sa bonne volonté. Il est simplement tenu de remplir un formulaire d'auto-évaluation sur ses pratiques dans le cas de demande de subvention avec tous les biais que cela peut impliquer. Comme pour le canton de Vaud, il existe une volonté à encourager à aller vers plus de durabilité sans que cela ne soit imposé.

### **Au niveau communal :**

C'est à ce niveau-là que des dispositions plus contraignantes sont prises. En effet, certaines communes appliquent des directives plus strictes en matière de durabilité sur leur territoire. Par exemple, la commune de Sion a imposé la vaisselle réutilisable sur son territoire en 2020 (Genet 2020) suivie par d'autres municipalités dont celle de Val de Bagnes dont est rattachée Verbier où a lieu le TDS qui a imposé dès le 1<sup>er</sup> janvier 2024 l'utilisation de vaisselle réutilisable pour toutes les manifestations ayant lieu sur le territoire communal (Commune de Val de Bagnes 2024). Des grandes villes rejoignent le mouvement et la tendance semble se poursuivre. Vevey a annoncé vouloir l'imposer en 2026 (Keystone-ATS 2023).

En conclusion, les acteurs cantonaux peuvent inviter les organisateurs à engager des pratiques plus durables à l'aide des critères pour obtenir des subventions. Toutefois, ce sont les communes qui peuvent imposer certaines contraintes de durabilité aux organisateurs de manière plus stricte. Ces pratiques varient grandement d'une commune à une autre.

## **5.4 Les organisations sportives**

Les organisations sportives ont-elles une influence sur la tendance à aller vers une plus grande durabilité pouvant impacter les organisateurs de cyclosportive ? Tel est le questionnement que sous-tend cette section portant sur une partie prenante n'ayant pas un impact direct et significatif par rapport aux précédentes mais qui pourrait par ses décisions influencer l'organisation générale et le futur du sport cycliste. Il semble pertinent de comprendre les pratiques actuelles de ces instances situées à un niveau plus élevé de la pyramide sportive afin d'anticiper d'éventuels demandes et de déterminer si elles influencent l'évolution des pratiques.

En Suisse, les événements cyclosportifs s'annoncent auprès de Swiss Cycling, la faîtière du cyclisme qui est affiliée à l'Union Cycliste Internationale (UCI) qui est-elle-même affiliée au Comité International Olympique (CIO).

Swiss Cycling a, pour la première fois, formalisé un engagement en faveur d'une plus grande durabilité et a réalisé un bilan carbone de ses activités en 2022 en parallèle d'un rapport de durabilité. Dans ses lignes directrices, elle annonce notamment comme objectif vouloir « *Proposer des guidelines aux organisateurs d'événements et les soutenir dans la mise en place d'un événement durable* » (Swiss Cycling 2022)

L'Union Cycliste Internationale en tant qu'instance du cyclisme mondiale et affiliée au Comité International Olympique a formalisé sa politique en 2020 avant Swiss Cycling. En effet, elle s'est engagée à réduire son impact en tant que signataire de l'accord-cadre des Nations Unies « Le sport au service de l'action climatique ». Dans sa politique de durabilité, l'UCI annonce vouloir « *faire du cyclisme l'un des sports les plus durables au monde et promouvoir le vélo comme un mode de transport essentiel pour lutter contre le changement climatique, améliorer la santé de la population et construire un avenir plus durable pour tous* ». (Union cycliste internationale 2022)

En juin 2021, l'UCI a publié ses directives de durabilité afin de présenter des recommandations pour les acteurs du milieu cycliste afin de rendre leurs organisations plus durables. Ce rapport propose des solutions et des cas pratiques afin de montrer les sources potentielles d'amélioration. Ce rapport se base sur les objectifs de développement de l'ONU et la norme ISO 20121.(Union cycliste internationale 2021)

Par ailleurs, l'UCI à l'aide de sociétés spécialisées a mis sur pied un calculateur des émissions carbone spécifiquement dédiées aux fédérations, équipes et organisateurs d'épreuves cyclistes ainsi qu'un calculateur des objectifs de développement durable afin de pouvoir mesurer, contrôler et rendre compte de leurs initiatives en la matière. (Union cycliste internationale 2023).

L'UCI ne fait que suivre une démarche entamée en amont par le CIO, l'entité du sport mondiale. Ces dernières années, le CIO a commencé à formaliser son engagement et à passer d'une responsabilité sociale des organisations (RSO) cosmétique à un stade d'intégration (Maltese, Danglade 2011, p.24). C'est avec le Comité d'Organisation des Jeux Olympique (COJO) de Turin en 2006 que la notion de RSO a été développée. L'organisation des Jeux de Londres en 2012 a conduit à la création de la norme ISO 20121 (Chappelet 2011). Cette notion de RSO est maintenant relativement bien

implémentée au sein des COJO et du CIO en lui-même qui s'est fait labéliser ISO 20121 pour ses événements institutionnels fin 2022 (Comité International Olympique 2023).

En conclusion, bien que les organisations sportives n'exercent pas un impact aussi direct et significatif que d'autres parties prenantes précédemment analysées, elles jouent un rôle crucial dans la promotion des pratiques durables. On observe un phénomène de cascade où la mise en place d'une politique de durabilité par le CIO est suivie par l'UCI qui développe des outils qui seront ensuite adoptés par Swiss Cycling. Les décisions et initiatives prises par ces instances démontrent une tendance claire vers une durabilité accrue ce qui pourrait influencer à l'avenir l'organisation du sport cycliste et impacter les organisateurs de cyclosportive.

## **5.5 Synthèse des attentes des parties prenantes**

Les communes semblent être les acteurs ayant le plus grand impact actuellement sur la mise en place des pratiques durables sur les organisateurs des cyclosportives en imposant certaines pratiques qui peuvent varier d'une commune à une autre.

Ces acteurs sont suivis par les sponsors qui, pour les plus importants, ont formalisé une politique de durabilité pour les événements qu'ils financent. Il en va de leur image de marque. Les sponsors régionaux, bien que n'ayant pas tous une politique formalisée, prêtent attention aux types d'événements soutenus.

Les participants ne semblent pas être les moteurs de l'évolution pour des pratiques plus durables bien qu'ils montrent un intérêt croissant pour ce sujet notamment en ce qui concerne la réduction et la gestion des déchets en valorisant ces initiatives. Les participants encouragent la mise en place d'incitation à une nouvelle manière de se déplacer pour venir sur les événements bien qu'il existe un doute sur la mise en pratique réelle de changement dans leurs habitudes de déplacement.

Les organisations sportives jouent un rôle incitatif et normatif en matière de durabilité. Bien qu'elles ne possèdent pas un impact direct sur les organisateurs des cyclosportives, les démarches qu'elles entreprennent tendent à amener le secteur vers des pratiques plus durables. Des directives et des outils sont mis en place pour accompagner les organisateurs. Il est à noter que des organisations de courses professionnelles sont déjà tenues d'établir un bilan RSE de leurs activités comme expliqué lors de l'interview avec l'organisateur de la Châtel Chablais, cela pourrait donc à long terme déboucher sur des obligations similaires pour des grandes épreuves populaires.

De manière générale, toutes ces parties prenantes poussent à aller vers une durabilité un peu plus grande mais le moteur principal de cette évolution sur les organisateurs provient des communes et des sponsors.

## 6. Evaluation des pratiques actuelles

### 6.1 Sélection des enjeux pertinents à l'aide des normes ISO

Dans les pages précédentes, nous avons identifié de manière générale les parties prenantes impactant l'évènement ainsi que les impacts généraux de ce type d'évènement sur les trois piliers du développement durable. En parallèle, l'analyse PESTEL et la réalisation de la matrice des tendances nous permettent de situer les potentiels défis auxquels devront faire face les organisateurs de ces évènements à l'avenir.

Il convient maintenant de déterminer quels sont les enjeux les plus pertinents (ou domaine d'action selon la typologie utilisée dans la norme ISO 26000) pour le type d'évènement analysé. Pour cela, nous pouvons nous appuyer sur les propositions des normes ISO 26000 et ISO 20121. Une sélection et une légère adaptation ont été réalisées afin de ne garder que les enjeux les plus significatifs pour notre type d'évènement. Les enjeux retenus se répartissent en 4 questions centrales selon la typologie de la norme ISO 26000.

Tableau 2 : Enjeux pertinents retenus

Questions centrales selon ISO 26000	Enjeux pertinents retenus (ISO 26000 et ISO 20121)
<b>Environnement</b>	Gestion des déchets
	Utilisation durable des ressources
	Sélection du lieu de l'évènement
	Promotion de transport à faibles émissions
	Protection des écosystèmes
	Identification GES de l'évènement
	Identification de la consommation énergétique
	Alimentation
	Articles promotionnels
<b>Questions relatives aux consommateurs</b>	Protection de la santé et de la sécurité des participants
	Éducation et sensibilisation sur des thématiques sociales et environnementales
	Parité homme - femme
	Intégration des personnes vulnérables
	Bénévoles
	Impact sur les riverains

<b>Communautés et développement local</b>	Implication auprès des communautés locales
	Travail avec les associations et commerces locaux
	Identification des impacts économiques directs et indirects sur la vie locale
<b>Gouvernance</b>	Stratégie / Engagement RSO
	Achats responsables
	Gestion des risques
	Anticipation, gestion des changements climatiques

Le domaine d'action sur l'environnement regroupe les aspects de gestion des ressources ainsi que des déchets générés par l'évènement. Étant donné que le transport des participants représente environ 80% des émissions de gaz à effet (WWF 2023), réduire cet impact est un axe majeur d'amélioration pour diminuer l'empreinte de la cycloportive et il sera donc inclus dans le périmètre de l'étude. Cependant, le déplacement des participants n'est pas directement sous le contrôle des événements cycloportifs.

La protection et l'identification des gaz à effet de serre (GES) et des dépenses énergétiques étant un sujet qui revient régulièrement lors d'audit, il sera demandé si des études ont été faites dans ce sens par les organisateurs.

Concernant les questions relatives aux « consommateurs » selon la typologie de l'ISO 26000, elle regroupe les aspects sécuritaires, la sensibilisation ainsi que l'intégration des personnes vulnérables, la parité homme-femme et l'implication des bénévoles.

L'impact sur les communautés locales fait aussi partie du champ d'investigation.

En finalité, les aspects de gouvernance et d'achat responsable seront aussi abordés. En finalité, la gestion des risques liés à ce type d'évènement sera explorée ainsi que l'impact annoncé du changement climatique sur ces organisations, cet aspect étant identifié comme un risque lors de l'analyse des tendances.

En finalité, ces enjeux permettront d'orienter les entretiens afin de cerner les pratiques actuelles au sein de deux événements cycloportifs. Cela permettra d'établir une matrice de matérialité avec les attentes propres à l'organisateur et les parties prenantes concernées et de noter la performance de ces organisations sur ces enjeux.

## 6.2 Présentation des événements analysés

Cette section présente les pratiques actuelles des deux événements analysés à la suite des entretiens avec les organisateurs (annexes 4 et 5). Les questions posées lors de ces échanges ont été élaborées en fonction des enjeux pertinents identifiés dans la section précédente. Il est toutefois intéressant de noter que les discussions ont eu tendance à principalement porter sur la dimension « environnementale » des trois piliers de durabilité. En conséquence, cette partie est plus développée que les aspects sociaux et économiques.

Après une brève présentation des deux cyclosporatives analysées, nous exposons les pratiques actuelles de ces deux événements par question centrale avant de présenter les résultats, soit les matrices de matérialité et de hiérarchisation. Les réponses des organisateurs étant globalement similaire, elles seront analysées de manière commune par question centrale. Cette section permet de répondre à notre sous-question de notre problématique qui est : Quelles sont les pratiques actuelles en matière de durabilité au sein des événements cyclosporatifs ?

### 6.2.1 Le Tour des Stations

Le Tour des Stations, abrégé TDS dans la suite de ce document, est une épreuve cyclosporative valaisanne dont le départ et l'arrivée se situe à Verbier. L'événement a lieu au mois d'août et propose plusieurs parcours différents présentant des distances variées de 74 kms à 242 kilomètres ainsi que des parcours pour les enfants. L'organisateur propose aussi un format d'ultra-distance sur 555 et 1000 kilomètres quelques semaines avant les épreuves « classiques » qui ont toutes lieu le même jour.

La première édition s'est tenue en 2018 avec un départ de Martigny, Conthey ou Cran-Montana selon la distance choisie et une arrivée commune à Verbier. Au fil des ans, l'épreuve a centralisé ses lieux de départs et d'arrivées entre Le Châble et Verbier pour toutes les distances.

En 2023, le budget du Tour des Stations pour ses épreuves « classiques » et ses distances « Ultimates » s'élevait à CHF 1'200'000 et était financé à un tiers par les collectivités publiques, un tiers par les sponsors et un tiers par les participants (Moreillon 2023).

La participation s'élevait à 2'876 participants en 2023 selon la liste des engagés. L'événement est organisé par R&D Cycling Sàrl composé de salariés. L'organisateur



gère notamment, les événements Ride The Alps , Le Slow-Up Valais, la Nova Eroica, Le Granfondo Suisse, le Marathon des Terroirs du Valais et propose divers services dans ce domaine.

L'épreuve possède une certaine renommée. Elle s'inscrit dans un contexte de croissance de la pratique cycliste et dans la stratégie touristique du canton du Valais. Toutefois, le nombre d'événement sportif rend le milieu très concurrentiel. Un SWOT plus détaillé se trouve dans l'annexe 6 sa pertinence étant limitée pour la suite de l'étude.

### **6.2.2 La Châtel-Chablais Léman Race**

La « Châtel Chablais Léman Race », abrégé Châtel Chablais par la suite, est une épreuve cycloportive qui a lieu fin juillet à Châtel en Haute-Savoie proche de la frontière Suisse. La première édition de l'épreuve a eu lieu en 2019 et elle a compté 1'000 participants en 2023.

Le temps d'un week-end, l'épreuve se décline en différents parcours de 42 à 137 kilomètres pour les vélos de route et de gravel.

Le grand parcours est passé en Suisse plusieurs années par St-Gingolph, Aigle puis la montée finale vers Morgins et Châtel. En 2024, ce parcours se déroulera complètement sur sol français alors que le petit parcours continuera de s'élancer d'Aigle pour arriver à Châtel.

C.L.S.O, l'organisateur de l'événement, gère notamment en parallèle la Thonon Cycling Race et la Cycloportive La Vache qui rit, toutes des épreuves de masse.

Le SWOT de cet événement (annexe 6) a pour différence la faiblesse de sa localisation qui est assez éloignée des axes autoroutiers.

## **6.3 Questions centrales - Pratiques actuelles**

### **6.3.1 Environnemental**

Les deux organisations ont indiqué avoir un « plan déchet » consistant à ramasser et trier les déchets récoltés lors de l'événement. Afin de réduire la production de déchets, le TDS a indiqué se passer de bouteilles en PET sur ses zones de ravitaillement et cela sera aussi le cas pour la Châtel Chablais en 2024. Par ailleurs, les gobelets ne seront plus utilisés au point de ravitaillement sur le TDS cela se fera directement via le bidon utilisé par les participants.

À la demande des collectivités publiques et de sponsors privés, les organisateurs ont dû mettre en place de nouvelles pratiques telles que l'utilisation de vaisselle réutilisable.

Les banderoles et signalétiques sont réutilisées chaque année sur l'évènement ainsi que sur d'autres manifestations de l'organisateur.

Les deux organisateurs ont indiqué ne pas avoir mesuré leurs émissions de gaz à effet de serre ou de consommation énergétique. Ils sont toutefois conscients que la part principale des émissions de GES sont issues du transport des participants comme évoqué en amont dans ce rapport.

Le choix du lieu dans une optique de facilité d'accès (en transport public par exemple) afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre n'est pas un critère prioritaire pour les deux évènements interrogés. Le TDS a mentionné être dépendant d'un lieu libre au sein de la commune pour accueillir son infrastructure tandis que la Châtel Chablais a indiqué que cela ne rentrait pas dans ses critères. En effet, cet organisateur privilégie des lieux légèrement excentrés ayant un attrait sportif comme une arrivée dans une montée et être facilement accessible avec suffisamment d'espace pour pouvoir parquer les véhicules des participants. Ceci est particulièrement le cas pour le lieu de l'évènement à Châtel, la gare de train la plus proche étant située à Aigle.

Le TDS a testé différentes approches pour proposer des alternatives à la voiture à ses participants. L'organisateur s'est renseigné pour essayer d'inclure en partie le prix du billet pour venir en transport public sur l'évènement mais cela reviendrait trop cher. Par ailleurs, cette idée déplaît au transporteur car cela impliquerait la venue de nombreux vélos dans ses wagons et pourrait engendrer des différends avec les autres usagers ne pouvant bénéficier de la même qualité de service. C'est pourquoi le TDS ne propose actuellement que le retour en train au point de départ aux participants ayant abandonné l'épreuve.

Les bénévoles sont invités à covoiturer pour venir sur les deux évènements analysés.

L'organisateur du TDS a indiqué vouloir privilégier une participation de cyclistes locaux, c'est-à-dire limité à la Suisse et aux pays limitrophes à l'avenir.

Concernant les goodies et autres objets inclus dans le pack de participation, les deux organisateurs en proposent dont des maillots. Celui-ci fait partie obligatoirement du pack de base pour la Châtel Chablais, il doit notamment être porté si le cycliste souhaite prendre part à un tirage au sort post-épreuve pour gagner des lots. C'est un atout indéniable pour promouvoir les sponsors de l'évènement selon l'organisateur. Du côté

du TDS, depuis 2 ans, le maillot est en option moyennant un coût supplémentaire ce qui a permis de faire sensiblement baisser le prix de l'inscription. Pour 2024, le TDS a interrogé les participants pour savoir s'ils désiraient recevoir la médaille de *finisher* à l'issue de l'épreuve car il est possible que certains n'en veuillent pas. À la fin du mois de mars 2024, environ 96-97% des inscrits à l'épreuve souhaitait recevoir cette médaille. C'est une tendance générale remarquée par cet organisateur sur ses autres événements.

Les deux épreuves indiquent mettre en place un système de nettoyage des routes après le passage de la course et aux zones de ravitaillement. Hormis la Châtel Chablais qui traverse une zone de protection de la faune (zone Natura 2000) demandant à la course de ne pas faire de bruit inutile et de ne pas s'arrêter dans le périmètre protégé, les épreuves n'ont pas besoin de prendre de mesure particulière pour protéger la faune.

Les organisateurs indiquent travailler avec des traiteurs locaux pour l'alimentation ce qui devrait découler sur l'utilisation de produit de la région. Toutefois cela ne semble pas clairement contrôlé.

### **6.3.2 Questions relatives aux consommateurs**

Les consommateurs s'apparentent aux participants dans notre analyse. L'encadrement sécuritaire est une attente majeure pour les parties prenantes en général. Les organisations se doivent donc d'être particulièrement performante sur ce point d'autant plus que les routes sont ouvertes lors des cycloportives. En cas de manquement à la sécurité, les participants pourraient se détourner de l'épreuve et les autorités publiques empêcher l'organisation de l'évènement.

Le TDS a indiqué mettre en place des signalisations pour dévier le trafic et travailler étroitement avec les polices communales et cantonales. Pour les deux événements, des signaleurs sont postés aux carrefours clés pour réguler le trafic et des motos font partie de la course pour assurer la sécurité.

Concernant le dopage sportif, les participants peuvent être contrôlés à l'issue de l'épreuve par les instances nationales contre le dopage. Cela reste toutefois rarement le cas car ces contrôles ont un coût important. Aucun des événements interrogés n'a indiqué financer des contrôles.

Les événements ont indiqué être strict sur le jet des déchets qui entraîne l'exclusion du cycliste, les participants sont sensibilisés à un comportement fair-play et éco-

responsable. Ceci est notamment rappelé dans la documentation sur l'épreuve et lors du départ.

Les organisateurs veillent à la parité homme-femme bien que la participation féminine reste largement minoritaire, 15% de femme prenaient le départ de la Châtel-Chablais en 2023 (Châtel Chablais Léman Race 2024). Les deux événements ont indiqué donner des récompenses égalitaires à la remise des prix et le TDS accorde un rabais de 30% sur l'inscription aux femmes qui font partie du programme *FastandFemale* de Swiss Cycling.

Le type de parcours impacte sur la participation de personnes en situation de handicap. Dans les deux cas, les organisateurs trouvent des solutions pour intégrer ces personnes. Cela peut se faire à travers un sas de départ spécifique ou à la possibilité de prendre un raccourci pour éviter une partie impraticable pour les handy bikes dans le cas du TDS.

Par ailleurs, le TDS travaille avec une institution sociale d'insertion pour des personnes en situation de handicap qui gère un ravitaillement et la préparation des sacs pour les bénévoles.

Concernant les bénévoles, un des piliers essentiels à la tenue de l'événement, les deux organisations travaillent de la même manière et cette partie prenante se décompose en deux catégories :

- Personne individuelle : Ces bénévoles sont aux points de ravitaillement ou de remise des dossards et sont généralement des personnes seules.
- Personne provenant d'un club / association : Ces bénévoles sont généralement des signaleurs et ils sont disposés tout au long du parcours afin d'assurer la gestion du trafic et la sécurité des participants. Ces personnes font partie d'une association ou d'un club local. Leur engagement est défrayé et est versé directement à l'association ou au club dont ils appartiennent. Dans le cadre du TDS, cela se monte à CHF 25.- par heure.

Le volet « social » est un des piliers sur lequel les organisateurs d'événements sportifs peuvent avoir un impact important et relativement facilement par leurs actions. Encourager des bonnes pratiques en matière de durabilité auprès des parties prenantes, inclure des personnes en situation de handicap sont quelques aspects qui peuvent renforcer les pratiques de durabilité de ces événements.

### **6.3.3 Communautés et développement local**

Les organisateurs font appel aux entreprises locales majoritairement. Concernant la restauration, les deux événements travaillent avec des traiteurs de proximité. La Châtel Chablais propose gratuitement aux commerces locaux de tenir un stand au village départ pour promouvoir leurs produits.

Les deux entités réalisent une petite étude d'impact afin de mesurer les effets directs et indirects de leurs épreuves, cela se fait notamment par le biais de sondage auprès des participants en leur demandant s'ils sont venus accompagner ou non, s'ils ont dormi la veille de l'épreuve ainsi que le type d'hébergement. Ces organisations sont donc conscientes des impacts sur la vie locale. Par ailleurs, le TDS met en valeur les hébergements existants.

Ces événements ayant lieu sur la voie publique, une collaboration étroite avec les autorités locales est donc obligatoire. Les communes sont par ailleurs une des parties prenantes les plus importantes pour les organisateurs. En effet, un refus de leur part pourrait mettre en question le déroulement même de l'épreuve. La relation avec cette partie prenante doit donc être soigneusement entretenue.

Les organisations cherchent à réduire au maximum l'impact de leurs événements sur les riverains grâce à suffisamment d'information en amont. Le TDS collabore étroitement avec les polices communales et cantonales afin de trouver des solutions pour optimiser la sécurité des participants. Fermer des routes est compliqué, c'est pourquoi des déviations sont mises en place pour les voitures afin de diminuer la circulation sur les axes empruntés et ainsi augmenter la sécurité. La seule partie fermée est le col de la Croix de Cœur mais des solutions sont trouvées avec les exploitants des buvettes et les agriculteurs concernés afin de minimiser les désagréments. L'organisateur encourage les riverains à exprimer leurs préoccupations afin de pouvoir trouver des solutions, l'idée étant de gêner le moins possible.

### **6.3.4 Gouvernance**

Aucune stratégies ou engagement sur la responsabilité sociale de l'organisation n'ont été formulées par les deux événements. La Châtel Chablais a indiqué qu'une réflexion était toutefois en cours pour créer un comité ou engager quelqu'un. Cela ne semble actuellement pas nécessaire étant donné que les sponsors ou les autorités publiques ne demandent pas de formalisation d'une politique ou d'une stratégie RSO, leurs demandes étant plutôt axées sur des aspects appliqués tel que l'utilisation de contenants

réutilisables ou de tri des déchets. Toutefois, des documents présentant les actions mises en place doivent être remplis afin de toucher des financements.

Les organisateurs ont tous indiqué travailler avec des fournisseurs locaux et privilégier des produits de saison lorsque cela était possible. Des habitudes qui paraissent comme des évidences pour les organisateurs (ex : travail avec des fournisseurs locaux pour les repas) n'ont toutefois pas été formalisées à travers une politique d'achat et cela se fait globalement au gré des partenariats et opportunités.

Concernant les banderoles et autres articles de signalisation, l'organisateur du TDS a indiqué avoir eu travaillé avec des fournisseurs suisses qui s'approvisionnaient en Chine. Il travaille maintenant avec des fournisseurs français ou allemand qui produisent en Europe. Cela dénote une certaine réflexion sur la provenance du matériel de la part de cet organisateur.

Sur les aspects liés à la gestion des risques, le TDS a indiqué mettre en place des actions quelques jours avant l'évènement selon le type de météo. Pour 2024, le TDS a déplacé la date de son évènement de début août à fin août pour diverses raisons (concurrence d'autres évènements, ambition d'attirer plus de participants) et notamment afin de bénéficier d'une période moins propice aux orages ce qui avait notamment forcé le TDS à neutraliser son épreuve en 2021.

La Châtel Chablais n'a quant à elle pas de cellule de crise spécialement créée à cette fin comme cela pourrait être le cas sur des courses professionnelles.

Aucun des deux évènements analysés n'a indiqué anticiper d'éventuel changement climatique dans ses stratégies.

## 6.4 Matrice de matérialité

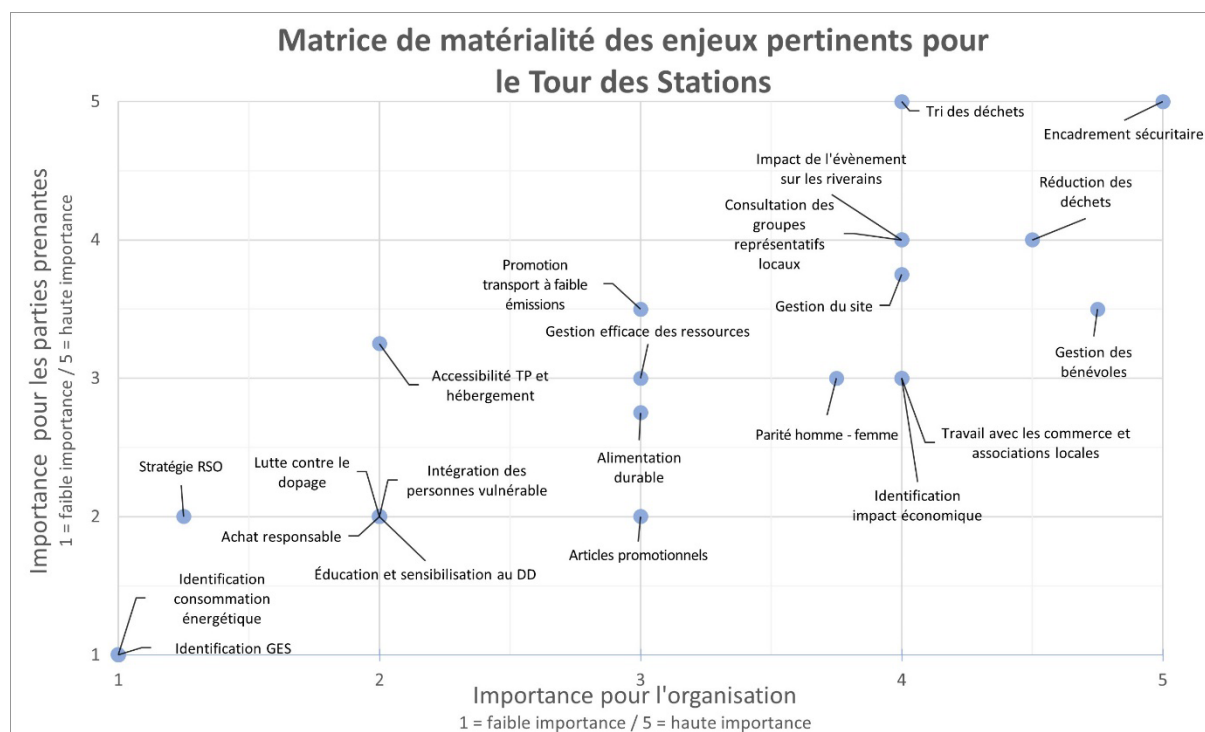
### 6.4.1 Matrice de matérialité du Tour des Stations

La matrice de matérialité est un outil stratégique qui sert à hiérarchiser les enjeux en évaluant leurs importances pour les parties prenantes et leurs impacts potentiels sur l'événement. Elle permet également de comparer ces priorités avec l'importance que leur accorde l'organisateur afin d'identifier si les enjeux sont correctement traités par l'organisation.

Cette matrice résulte de l'analyse de sources ouvertes, de discussions avec les organisateurs ainsi que des sondages et entretiens réalisés avec les parties prenantes significatives dont les résultats sont approfondis dans la suite du rapport.

La notation de l'importance de l'enjeu pour les parties prenantes est la même entre le TDS et la Châtel Chablais car elles sont relativement similaires. Seule l'importance accordée à ces enjeux par les organisateurs diffère entre les deux matrices.

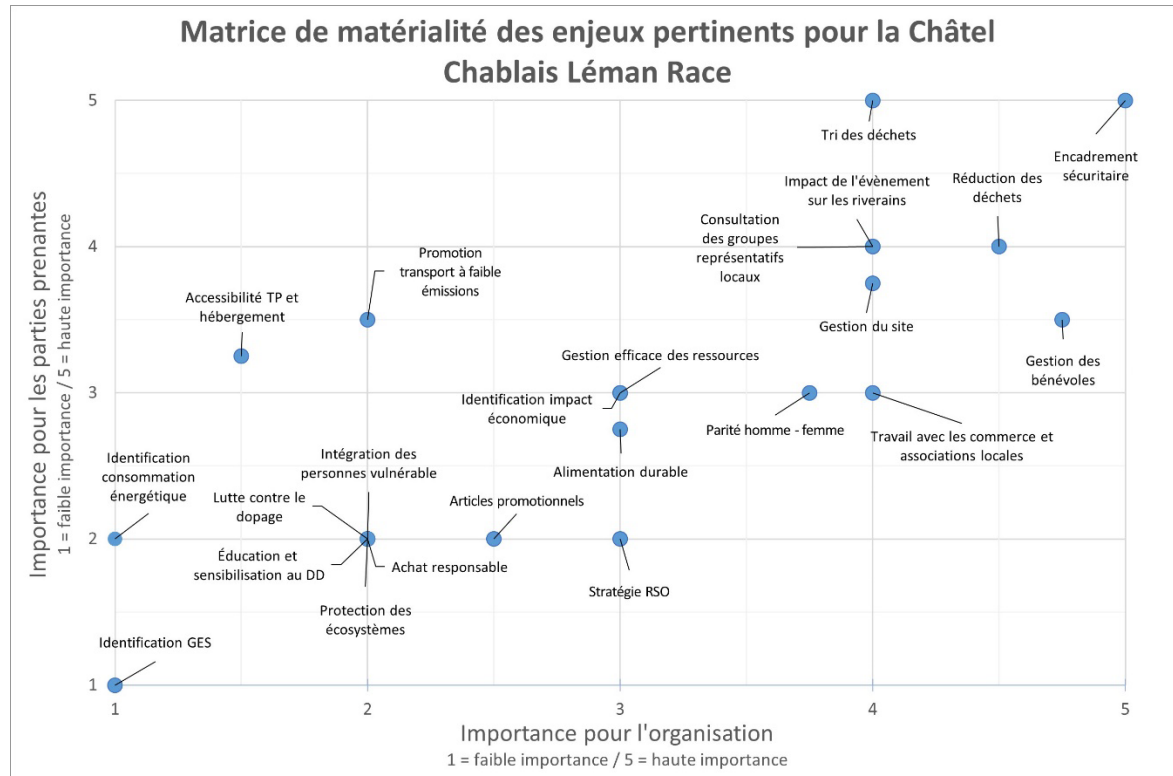
Figure 10: Matrice de matérialité du Tour des Stations



### 6.4.2 Matrice de matérialité de la Châtel Chablais Léman Race

Cette matrice suit le même processus que celle réalisée pour le Tour des Stations.

Figure 11: Matrice de matérialité de la Châtel Chablais Léman Race



### 6.5 Matrice de hiérarchisation des enjeux pertinents

À la suite des entretiens avec les organisateurs et les parties prenantes, nous avons identifié l'importance de chaque enjeu pour les différentes parties ce qui a permis de créer les matrices de matérialité ci-dessus. Ces matrices sont relativement similaires.

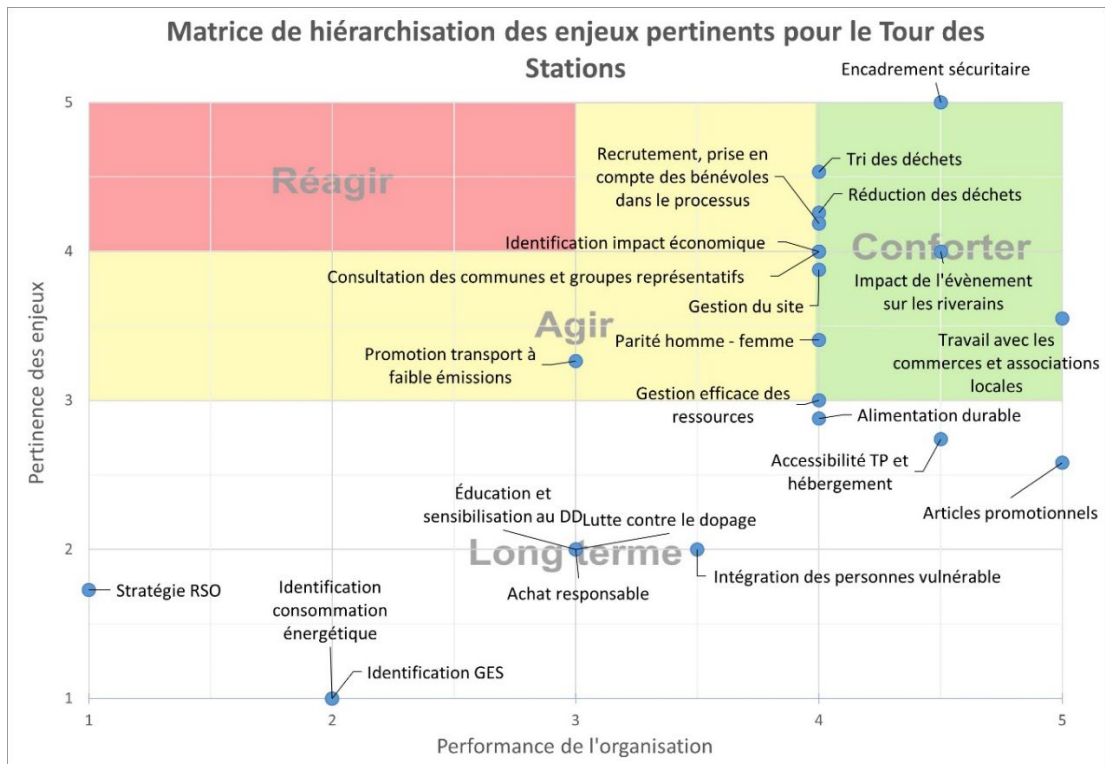
Afin d'élaborer les matrices de hiérarchisation des enjeux, nous dégageons une note de performance, allant de 1 (prise de conscience) à 5 (excellence/exemplarité) qui évalue pour chaque enjeu l'implication de l'organisation (la notation est disponible dans l'annexe 7). La note de pertinence est quant à elle calculée à partir de l'importance de chaque enjeu pour les parties prenantes et pour l'organisation.

Cette note, combinée à la note de pertinence des enjeux, nous permet d'établir une matrice de hiérarchisation qui servira à formuler des recommandations ultérieures.



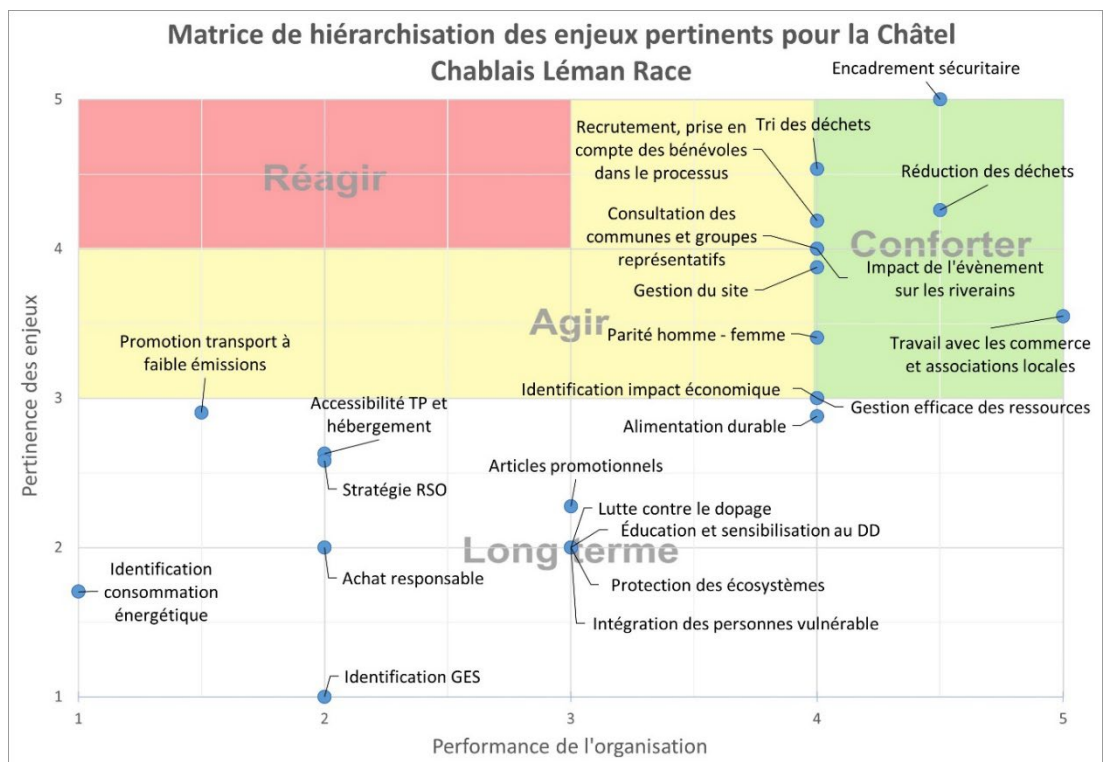
### 6.5.1 Tour des Stations :

Figure 12: Matrice de hiérarchisation du TDS



### 6.5.2 Châtel Chablais Léman Race

Figure 13: Matrice de hiérarchisation de la Châtel Chablais



## 6.6 Synthèse des matrices

De manière générale, il n'y a pas d'enjeux pertinents qui doivent être gérés en urgence. Les organisateurs semblent globalement en adéquation avec les attentes actuelles des parties prenantes.

La majorité des enjeux se situent dans le secteur « long terme » c'est-à-dire qu'ils n'ont pas besoin d'être gérés rapidement selon les attentes des parties prenantes ou dans la zone « à conforter », c'est-à-dire qu'ils remplissent les attentes actuelles telles que les attentes en termes de sécurité ou le travail avec les commerces et associations locales. En parallèle, il existe une réelle volonté de minimiser les impacts négatifs de la manifestation sur les communautés locales tout en leur permettant d'exploiter les avantages indirects.

Seule la promotion des transports à faible à émissions se trouve dans la zone « Agir » pour le TDS, cela s'explique par une ambition un peu plus forte de l'organisateur de mettre en avant ces pratiques comparativement à la Châtel Chablais ce qui tend à faire augmenter la pertinence de cet enjeu et à le placer dans cette zone. Cependant, sa performance est meilleure à la suite des actions entreprises.

Les efforts pour réduire l'impact environnemental des épreuves sont évidents, notamment à travers le tri et la réduction des déchets. Des initiatives sont mises en place en ce sens par les deux organisateurs. Elles sont en adéquation avec les attentes actuelles mais celles-ci évoluant assez rapidement, les organisateurs doivent être particulièrement attentifs.

Des politiques formalisées d'achat ou de RSO bien que pouvant faire sens, restent sur des enjeux à long terme car les parties prenantes accordent peu d'importance à ces aspects.

Hormis quelques enjeux dont la performance est légèrement différente entre les deux organisateurs, les matrices sont relativement similaires ce qui tend à une certaine logique étant donné que les parties prenantes significatives sont particulièrement importantes pour ce type d'évènement et que les organisateurs se doivent donc d'être agiles afin de répondre rapidement à leurs attentes.

## 7. Recommandations et propositions d'action

Comme vu précédemment, les organisateurs sont globalement en adéquation avec les attentes des parties prenantes. Toutefois, il existe certains points, bien que n'étant pas notés comme urgents par la matrice de hiérarchisation, pertinents sous l'angle de la durabilité ou sur lesquels les organisateurs pourraient s'améliorer. L'objectif de cette section est de donner des recommandations afin de répondre en partie à notre problématique initiale.

D'un point de vue des gaz à effet de serre, la manière la plus efficace pour les réduire est de se concentrer sur la principale source d'émission soit le déplacement des participants qui génère environ 80% des GES sur les événements populaires (WWF 2023). Articuler une stratégie de covoiturage et la promouvoir de manière plus efficace que ce qui est fait actuellement serait un bon moyen de les réduire. La mise en place de plateformes dédiées ou l'utilisation de plateformes existantes permettraient de faciliter l'organisation des cyclistes souhaitant covoiturer. En parallèle, il est important de soigner la communication afin d'encourager cette pratique. Toutefois, malgré l'intérêt affiché pour des pratiques durables par les participants, il existe un écart entre l'intérêt exprimé et sa mise en œuvre. Les déplacements sont liés aux habitudes individuelles et aux normes culturelles du pays. Modifier ces habitudes implique un changement plus profond au sein de la société. Les organisateurs de cyclosporives n'exercent donc qu'une influence limitée qui pourrait se circonscrire essentiellement à encourager une utilisation plus importante du covoiturage sans être certains de l'efficacité de cette mesure.

Promouvoir les transports publics n'est pas une solution viable actuellement en Suisse et en France en raison de son coût pour les organisateurs, du manque d'intérêt des transporteurs à accueillir un nombre important de vélo dans leurs rames, ainsi que les aspects « pratiques » entourant son utilisation. En effet, pour le participant, voyager avec un vélo dans les transports publics pour une compétition présente de nombreuses contraintes supplémentaires ce qui en réduit l'attrait. Axer une stratégie sur une incitation à l'utilisation des transports publics devrait être moins efficace que l'encouragement au covoiturage qui implique moins de contraintes pour les participants.

En parallèle, nous recommandons de continuer les efforts mis en place et de communiquer sur les bonnes pratiques particulièrement visibles sur le terrain tel que les stations de ravitaillement zéro déchet, une initiative qui a été plébiscitée lors du sondage des participants et qui est un moyen de mettre en avant les efforts fait par les organisateurs. Par rapport à la sécurité dont l'aspect est l'enjeu le plus important pour les participants, il pourrait être intéressant de communiquer de manière plus transparente, notamment sur les coûts, afin d'améliorer la compréhension du prix d'un dossard et optimiser l'adhésion des participants.

Nous recommandons de formaliser une stratégie de durabilité. La rendre publique constitue un atout. Cette transparence est source de confiance, notamment pour les sponsors dont la durabilité est une politique. Inclure un tableau de bord avec des indicateurs permet de mesurer les progrès réalisés au fil des années.

Les organisateurs travaillent avec des organismes locaux, notamment des traiteurs pour la livraison des repas aux participants. Ils semblent déléguer le contrôle de la provenance des aliments à ces fournisseurs. Il ferait sens de s'assurer de la provenance des produits et de leurs pertinences selon la saison et auquel cas travailler avec des produits locaux et de saison lorsque cela est possible.

Poursuivre l'encouragement du cyclisme féminin en offrant les mêmes opportunités que pour les hommes. Cela peut se faire à travers une égalité dans la répartition des catégories d'âge et la création de sas de départ dédiés. Il faudrait aussi s'assurer à l'avenir que la baisse envisagée de la participation féminine à l'avenir perçue dans le sondage est bien solide et, si elle se confirme, d'en comprendre les raisons par le biais d'une recherche approfondie pour en identifier les facteurs.

Ces recommandations nous semblent les plus pertinentes en regard des enjeux liés à la durabilité tout en étant relativement facile à mettre en œuvre. En effet, ces organisations disposent de ressources limitées.

D'un point de vue purement « commercial », améliorer les aspects technologiques (live-tracking) ou la distribution de bidons, pratiques plébiscitées par les participants, pourraient permettre d'optimiser l'attrait de l'épreuve mais cela augmenterait l'empreinte carbone de l'évènement.

Tableau 3: Synthèse des recommandations de pratiques durables

Recommandation	Mise en œuvre	Enjeux pertinents améliorés
Formaliser une stratégie de durabilité et mise en place d'indicateurs	Publier au moins en interne une stratégie de durabilité comprenant des indicateurs afin de quantifier les progrès. Une publication externe est un atout pour gagner la confiance des parties prenantes.	<b>Gouvernance :</b> Stratégie / Engagement RSO
Communication sur les efforts réalisés en termes de durabilité et de sécurité.	Soigner la communication sur les efforts faits visibles et « invisibles » pour les participants en termes de durabilité. La sécurité étant un poste de dépense important qui tend à faire augmenter le prix d'un dossard, une communication transparente sur les coûts pourraient, potentiellement, permettre une meilleure compréhension et acceptation.	
Promouvoir activement le covoiturage	Mettre en place des plateformes de covoiturage spécifique pour l'évènement ou collaborer avec des plateformes existantes.  Communication intensive sur ce moyen de transport pour maximiser son utilisation lors de l'évènement.	<b>Environnement :</b> Promotion de transport à faible émission  <b>Questions relatives aux consommateurs :</b> Éducation et sensibilisation sur des thématiques sociales et environnementales
Critère de durabilité lors des achats - S'assurer de la provenance des aliments et produit	Notamment de la provenance des aliments pour les repas. S'assurer de la provenance et de la pertinence des aliments utilisés selon la saison par les traiteurs dans le cadre de l'évènement.	<b>Environnement :</b> Alimentation  <b>Gouvernance :</b> Achat responsable
Continuer de développer l'offre pour le cyclisme féminin	Égalité de traitement (répartition des catégories, sas dédié, infrastructure) Chercher à s'assurer que la baisse du taux de fréquence de participation perçue lors du sondage est robuste. Si oui, comprendre la cause (aspect compétition, manque d'attrait des épreuves féminines, faible participation vis-à-vis des hommes qui n'encouragent pas de nouvelles participantes ?)	<b>Questions relatives aux consommateurs :</b> Parité homme-femme
Poursuivre les efforts réalisés en termes de gestion des ressources et tri des déchets	Poursuivre les efforts entrepris qui sont en adéquation avec les demandes actuelles des parties prenantes.	<b>Environnement :</b> Gestion des déchets Utilisation durable des ressources

## 8. Limite :

Plusieurs limites doivent être prise en compte dans le cadre de ce travail.

Les données recueillies lors des deux entretiens avec les organisateurs peuvent induire une subjectivité dans les réponses reçues. L'échantillon limité des organisations interrogées peut ne pas représenter une diversité complète des pratiques.

Le cadre de ce travail prenant principalement la suisse romande comme objet d'étude, certaines recommandations peuvent donc n'être que peu pertinentes dans d'autres zones géographiques.

Il existe un manque de données quantitatives, notamment d'indicateurs permettant de mesurer les progrès réalisés en termes de pratique durable. Une recommandation a par ailleurs été formulée en ce sens ci-dessus.

Seules les principales parties prenantes ont été consultées. Les sources utilisées, comme les documents de l'organisateur, les articles de presse ou les interviews peuvent introduire un biais dans l'analyse malgré une lecture critique.

Une discussion avec un sponsor d'importance nationale aurait été intéressante afin d'essayer de comprendre les possibles critères d'évolutions demandés à l'avenir.

Il est finalement à noter que les politiques environnementales et attentes sociales peuvent évoluer rapidement.

## 9. Conclusion :

Les efforts des organisateurs pour réduire l'impact de ces événements et impliquer leurs parties prenantes sont évidents. Ces initiatives de durabilité semblent principalement provenir d'exigences externes (communes, sponsors) que d'une réelle politique interne même si il existe une volonté qui fluctue d'un organisateur à un autre selon leurs sensibilités à ces questions.

Nous pouvons donc répondre à notre questionnement initial, « *Les parties prenantes influencent-elles les pratiques actuelles de durabilité des organisateurs d'événements cycloportifs et quelles mesures pourraient être entreprises afin d'améliorer la durabilité de ces événements ?* » par une affirmative.

Les organisateurs, selon leurs sensibilités à ces questions, sont plus ou moins proactifs à la mise en place de pratiques durables. Toutefois, les parties prenantes restent le moteur principal de ces changements et plus particulièrement les sponsors privés et les communes. Les participants encouragent aussi ces pratiques mais leurs réponses sont plus ambivalentes. Les organisations faitières du sport, par l'exemple, devrait aussi amener de nouvelles pratiques de durabilité aux organisateurs.

Les recommandations développées en amont permettraient d'améliorer l'aspect durable de ces événements. Toutefois, le point principal concerne le déplacement des participants, un point sur lequel l'organisateur n'a pas un impact direct. Les aspects concernant la gestion des déchets et de leurs réductions sont en adéquation avec les pratiques actuelles. Ce sont d'ailleurs ces points environnementaux qui sont revenus le plus souvent au fil des discussions. L'aspect social est moins développé que l'aspect environnemental bien que des initiatives existent, notamment pour promouvoir le cyclisme féminin.

La perspective d'évolution tend à aller vers une durabilité accrue et un cadre plus défini concernant les pratiques de durabilité. Il semble que des normes plus strictes puissent s'imposer à l'avenir aux organisateurs, notamment en regard de l'évolution des attentes de l'État, des participants ou du secteur privé. Anticiper ces futures demandes en formalisant une politique de durabilité pourrait permettre de faciliter certains processus à l'avenir, notamment en termes de sponsoring ou d'autorisation.

*In fine*, adopter des pratiques durables pourrait amener ces événements à être des catalyseurs de changement en incitant, par l'exemplarité, les acteurs de cet écosystème à faire de même en optant pour des pratiques plus durables et responsables.

# Bibliographie

AFFENTRANGER, Chantal, 2014. *ETUDE D'IMPACT ECONOMIQUE : LE CAS DU TRIATHLON DE NYON*. . UNIL-ISSUL.

CALVIN, Katherine et al., 2023. *IPCC, 2023: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland. Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). DOI 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647.*

CANTON DU VALAIS, 2024. *Agenda 2030 de développement durable Canton du Valais - Programme 2024* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.vs.ch/documents/6667253/15303479/Programme+de+de%CC%81veloppe+ment+durable+2024.pdf/b96f6031-32a0-df95-8156-a4bca72c06ed?t=1713340653522&v=1.0> [consulté le 2 juin 2024].

CHAPPELET, Jean-Loup, 2011. La responsabilité sociale du Comité international olympique. In : *Sport & RSE: vers un management responsable*, pp. 28-38. De Boeck. Management & sport. ISBN 978-2-8041-6656-4.

CHÂTEL CHABLAIS LÉMAN RACE, 2024. *Brochure 2024 - Châtel Chablais Léman Race* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://chatelchablaislemanrace.com/wp-content/uploads/2021/10/CYCLOSPORTIVE-CHATEL-CHABLAIS-LEMAN-BROCHURE-A4-8.pdf>

COMITÉ INTERNATIONAL OLYMPIQUE, 2019. Tokyo 2020 obtient la certification internationale ISO 20121. *Olympics.com* [en ligne]. 22 novembre 2019. Disponible à l'adresse : <https://olympics.com/cio/news/tokyo-2020-obtient-la-certification-internationale-iso-20121> [consulté le 10 juin 2024].

COMITÉ INTERNATIONAL OLYMPIQUE, 2022. *Rapport annuel du CIO 2021* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://stillmed.olympics.com/media/Documents/International-Olympic-Committee/Annual-report/CIO-Rapport-annuel-2021.pdf> [consulté le 27 février 2024].

COMITÉ INTERNATIONAL OLYMPIQUE, 2023. Le CIO obtient la certification ISO 20121 pour ses performances en matière de durabilité lors d'événements institutionnels. *Olympics.com* [en ligne]. 5 avril 2023. Disponible à l'adresse : <https://olympics.com/cio/news/le-cio-obtient-la-certification-iso-20121-pour-ses-performances-en-matiere-de-durabilite-lors-d-evenements-institutionnels> [consulté le 2 juin 2024].

COMMISSION DE PROSPECTIVE, 2022. *Vaud 2040 Rapport de la Commission de prospective*. . Lausanne : Secrétariat de la Commission de prospective, Statistique Vaud.

COMMISSION EUROPÉENNE, 2011. *Responsabilité sociale des entreprises: une nouvelle stratégie de l'UE pour la période 2011-2014* [en ligne]. 52011DC0681. 52011DC0681. COM/2011/0681 final. Disponible à l'adresse : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:52011DC0681> [consulté le 17 janvier 2024].

COMMUNE DE VAL DE BAGNES, 2024. De la vaisselle réutilisable pour les organisateurs d'événements. [en ligne]. 30 janvier 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.valdebagnes.ch/actualites/2056858> [consulté le 2 juin 2024].

DESBORDES, Michel et FALGOUX, Julien, 2017. *Organiser un événement sportif: stratégie et méthodologie d'organisation* [en ligne]. 4e éd. Paris : Eyrolles. Les livres



outils. ISBN 978-2-212-56622-2. Disponible à l'adresse : <https://hesge.scholarvox.com/catalog/book/docid/88839176?searchterm=Desbordes,%20Michel>

DFAE, 2024. Agenda 2030 pour le développement durable. *Département fédéral des affaires étrangères DFAE - Confédération Suisse* [en ligne]. 1 février 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.eda.admin.ch/agenda2030/fr/home/agenda-2030/die-17-ziele-fuer-eine-nachhaltige-entwicklung.html> [consulté le 27 février 2024].

DONALDSON, Thomas et PRESTON, Lee E., 1995. The Stakeholder Theory of the Corporation: Concepts, Evidence, and Implications. *The Academy of Management Review*. Vol. 20, no 1, p. 65. DOI 10.2307/258887.

ECOLOSPORT, 2024. Comment l'EcoTrail Paris est devenu une référence des événements sportifs éco-responsables. *Ecolosport* [en ligne]. 24 janvier 2024. Disponible à l'adresse : <https://ecolosport.fr/blog/2024/01/24/comment-ecotrail-paris-est-devenu-une-reference-des-evenements-sportifs-eco-responsables/> [consulté le 6 mars 2024].

ÉTAT DE FRIBOURG - BUREAU DE LA DURABILITÉ, Développement. KITmanif, plateforme vaudoise pour les organisateurs de manifestations responsables. [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.fr.ch/energie-agriculture-et-environnement/environnement/kitmanif-plateforme-vaudoise-pour-les-organisateur-de-manifestations-responsables> [consulté le 2 juin 2024].

ÉTAT DE VAUD, 2024a. Demander une autorisation pour une manifestation | État de Vaud. [en ligne]. 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.vd.ch/prestation/demander-une-autorisation-pour-une-manifestation> [consulté le 2 juin 2024].

ÉTAT DE VAUD, 2024b. Prévention | État de Vaud. [en ligne]. 2024. Disponible à l'adresse : <https://www.vd.ch/economie/organiser-une-manifestation/prevention> [consulté le 2 juin 2024].

FRANÇOIS, Aurélien, BAYLE, Emmanuel et MUTTER, Olivier, 2019. RSE et organisateurs d'événements sportifs. Etat des lieux, controverses et perspectives. In : *Management global du sport* [en ligne]. Amphora. Amphora. Disponible à l'adresse : [https://serval.unil.ch/fr/notice/serval:BIB\\_FBB48319878F](https://serval.unil.ch/fr/notice/serval:BIB_FBB48319878F)

FREEMAN, R. Edward, 1984. *Strategic management: a stakeholder approach*. Boston : Pitman. Pitman series in business and public policy. ISBN 978-0-273-01913-8.

FRÉRY, Frédéric, 2020. *Stratégique*. 12e éd. Montreuil : Pearson. ISBN 978-2-326-00243-2.

FRIEDMAN, Milton, 1970. The Social Responsibility of Business Is to Increase Its Profits. . The New York Times. New York, 13 septembre 1970.

FRIEDMAN, Milton, FRIEDMAN, Rose D. et APPELBAUM, Binyamin, 1962. *Capitalism and freedom*. Chicago ; London : The University of Chicago Press. ISBN 978-0-226-73479-8.

GARDELLE DOVERGNE, Marie-Liesse, 2012. *Evènements sportifs et responsabilité sociétale de l'entreprise (RSE): étude du comportement des organisateurs d'évènements sportifs en matière de RSE* [en ligne]. Education . Paris : Université Paris Sud - Paris XI. Disponible à l'adresse : <https://theses.hal.science/tel-00738977/document>

GENET, Patrice, 2020. Sion bannit la vaisselle jetable de ses manifestations. *Sion bannit la vaisselle jetable de ses manifestations* [en ligne]. Martigny, 27 janvier 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.lenouvelliste.ch/valais/valais-central/sion->

district/sion-bannit-la-vaisselle-jetable-de-ses-manifestations-902967 [consulté le 2 juin 2024].

GRESSER, Bernard et BESSY, Olivier, 1999. Le management d'un événement sportif. In : LACROIX, Gisèle et WASER, Anne-Marie, *Le management du sport: 15 études de cas corrigés*. Paris : Éd. d'Organisation. EO Sup. ISBN 978-2-7081-2330-4.

IPCC, 2022. Communiqué de presse. [en ligne]. 28 février 2022. Disponible à l'adresse : <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/resources/press/press-release-french/> [consulté le 13 juin 2024].

ISO 20121, 2012. *Systèmes de management responsable appliqués à l'activité événementielle — Exigences et recommandations de mise en oeuvre*. . Genève : International Organization for Standardization. ISO 20121;2012.

ISO 26000, 2021. *Lignes directrices relatives à la responsabilité sociétale*. . Genève : International Organization for Standardization. ISO 26000;2010.

KEYSTONE-ATS, 2023. Dès 2026, Vevey impose la vaisselle réutilisable. [en ligne]. LFM La Radio. 10 juillet 2023. Disponible à l'adresse : <https://www.lfm.ch/actualite/suisse/romandie/vaud/des-2026-vevey-impose-la-vaisselle-reutilisable/> [consulté le 2 juin 2024].

LAMPRECHT, Markus, BÜRGI, Rahel et STAMM, Hanspeter, 2020. *Sport Suisse 2020. Activité et consommation sportives de la population suisse* [en ligne]. Macolin : Office fédéral du sport OFSPO. Disponible à l'adresse : [https://www.sportobs.ch/inhalte/Downloads/Bro\\_Sport\\_Schweiz\\_2020\\_f\\_WEB.pdf](https://www.sportobs.ch/inhalte/Downloads/Bro_Sport_Schweiz_2020_f_WEB.pdf) [consulté le 9 février 2024].

LORET, Alain, 2024. *Sport & Métavers L'étrange transformation* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://patrickbayeux.com/wp-content/uploads/2024/05/SPORT-ET-METAVERS-etrange-transformation.pdf> [consulté le 10 juin 2024]. Rouen

MALTESE, Lionel et DANGLADE, Jean-Philippe, 2011. RSE et organisateurs d'événements sportifs. In : BAYLE, Emmanuel, FRANÇOIS, Aurélien et MALTESE, Lionel, *Sport & RSE: vers un management responsable ?* Bruxelles [Paris] : De Boeck. Management & sport. ISBN 978-2-8041-6656-4.

MITCHELL, Ronald K., AGLE, Bradley R. et WOOD, Donna J., 1997. Toward a Theory of Stakeholder Identification and Salience: Defining the Principle of Who and What Really Counts. *The Academy of Management Review*. Vol. 22, no 4, p. 853. DOI 10.2307/259247.

MOREILLON, Christophe, 2023. Toujours plus long, toujours plus fou: le Tour des Stations 2023 débute mardi. *Rhône FM* [en ligne]. 31 juillet 2023. Disponible à l'adresse : <https://www.rhonefm.ch/sports/toujours-plus-long-toujours-plus-fou-le-tour-des-stations-2023-debute-mardi-72801> [consulté le 6 avril 2024].

NGUYEN, Duc-Quang, 2023. En graphiques – Quelles sont les actions les plus efficaces pour réduire son empreinte carbone? - Le Temps. [en ligne]. 22 juin 2023. Disponible à l'adresse : <https://www.letemps.ch/sciences/environnement/en-graphiques-quelles-sont-les-actions-les-plus-efficaces-pour-reduire-son-empreinte-carbone> [consulté le 9 février 2024].

OBSERVATOIRE STATISTIQUE TRANSFRONTALIER, 2023. *Projections démographiques de l'espace transfrontalier genevois à l'horizon 2050* [en ligne]. Genève : Office cantonal de la statistique (OCSTAT). Disponible à l'adresse : [https://statistique.ge.ch/tel/publications/2023/hors\\_collection/ost/Fiche\\_1\\_2023.pdf](https://statistique.ge.ch/tel/publications/2023/hors_collection/ost/Fiche_1_2023.pdf)

PRESSET, B et TONNERRE, Q, 2023. *Quel sport pour demain ? Quatre scénarios prospectifs pour la politique sportive vaudoise des prochaines décennies* [en ligne].

Observatoire du sport populaire mandaté par le Dpt du Canton de Vaud. Disponible à l'adresse : [https://0c3ywbgrn.preview.infomaniak.website/wp-content/uploads/2024/02/rapport\\_observatoire\\_du\\_sport\\_populaire\\_final\\_web.pdf](https://0c3ywbgrn.preview.infomaniak.website/wp-content/uploads/2024/02/rapport_observatoire_du_sport_populaire_final_web.pdf) [consulté le 4 mars 2024].

RAPPORT BRUNDTLAND et COMMISSION DES NATIONS UNIES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT, 1987. *Notre avenir à tous* [en ligne]. ONU. Disponible à l'adresse : <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/developpement-durable/brundtland-report.html> [consulté le 17 janvier 2024].

SCHÄFER, Philippe, 2019. *La fabrique de la responsabilité sociale de l'entreprise: le cas pratique de la norme ISO 26000 chez Fleury Michon*. Paris : Mines ParisTech-PSL. Collection Économie et gestion. ISBN 9782356715692.

SWISS CYCLING, 2022. *Durabilité - Lignes directrices de Swiss Cycling* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.swiss-cycling.ch/app/uploads/2022/08/Durabilite-lignes-directrices-de-Swiss-Cycling-1.pdf> [consulté le 2 juin 2024].

THE SHIFT PROJECT, 2022. *Voyager bas carbone dans le cadre du plan de transformation de l'économie française* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2022/04/Voyager-Bas-Carbone-SYNTHESE.pdf> [consulté le 9 février 2024].

UNESCO, 2015. *Politique pour l'intégration d'une perspective de développement durable dans les processus de la Convention du patrimoine mondial* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://whc.unesco.org/fr/glossaire/634> [consulté le 13 juin 2024].

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE, 2021. *Directives de durabilité de l'UCI* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://downloads.ctfassets.net/76117gh5x5an/69LMWN94zia8QhBJBUpnXz/663f17651a53304a9bd347d80581148f/uci-sustainability-guidelines-fr-june-2021.pdf> [consulté le 26 janvier 2024].

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE, 2022. *Politique de durabilité de l'UCI*. [en ligne]. 21 septembre 2022. Disponible à l'adresse : [https://assets.ctfassets.net/76117gh5x5an/2txwRX9ITobR7qm1DYJx7r/1ce05308beff166470b53663a0af85b0/UCI\\_Sustainability\\_Policy\\_-\\_mise\\_à\\_jour\\_le\\_21\\_sept\\_2022\\_-\\_FR.pdf](https://assets.ctfassets.net/76117gh5x5an/2txwRX9ITobR7qm1DYJx7r/1ce05308beff166470b53663a0af85b0/UCI_Sustainability_Policy_-_mise_à_jour_le_21_sept_2022_-_FR.pdf) [consulté le 2 juin 2024].

UNION CYCLISTE INTERNATIONALE, 2023. UCI launches the UCI Sustainability Impact Tracker, the first online platform enabling cycling's stakeholders to measure their impact. [en ligne]. 1 août 2023. Disponible à l'adresse : <https://www.uci.org/pressrelease/uci-launches-the-uci-sustainability-impact-tracker-the-first-online-platform/2vFdfYc2PTnaVbqy8qXV6I> [consulté le 2 juin 2024].

WAHU, Corentin, 2023. Une semaine avant le passage du Tour de France, 16.000 amateurs franchissent l'étape Annemasse - Morzine. *France Bleu Pays de Savoie* [en ligne]. France Bleu Pays de Savoie. 9 juillet 2023. Disponible à l'adresse : <https://www.francebleu.fr/sports/cyclisme/une-semaine-avant-le-passage-du-tour-de-france-16-000-amateurs-franchissent-l-etape-annemasse-morzine-5640828> [consulté le 27 février 2024].

WIKIPEDIA, 2023. Gran Fondo. *Wikipedia* [en ligne]. Disponible à l'adresse : [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Gran\\_Fondo&oldid=1176055447](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Gran_Fondo&oldid=1176055447) [consulté le 27 février 2024]. Page Version ID: 1176055447

WWF, 2021. *Rapport - Dérèglement climatique: le sport à +2°C et + 4°C* [en ligne]. France : WWF. 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc->

2021-07/02072021\_Rapport\_Dereglement-climatique\_le\_monde\_du\_sport\_a\_plus\_2\_et\_4\_degres\_WWF%20France\_4.pdf

WWF, 2022. *Rapport Planète Vivante 2022 - Pour un bilan « nature » positif*. . Gland, Suisse : WWF.

WWF, 2023. *Mobilité active, mode d'emploi*. . Le Pré-Saint-Gervais : WWF.

## Annexe 1 : Typologie cycloportive

Tableau de la typologie des événements sportifs (Gresser, Bessy 1999), adapté avec les colonnes « les grands événements sportifs internationaux » et « les nouvelles manifestations sportives de masse ».

Typologie des événements sportifs, adapté de Gresser et Bessy (1999)		
Critères de différenciation	Les grands événements sportifs internationaux	Les nouvelles manifestations sportives de masse
Date de création	Ancienne	Récente
Origine et temporalité	Institutionnelles, fédérale, calendrier international	Associative, territoriale ou marchande Absence de calendrier ou calendrier parallèle
Participants / Objectifs, spectateurs, organisation	Affrontement contre autrui Être le meilleur Sport spectacle Sport de compétition Promotion d'une fédération	Exploration de soi-même Rencontre avec les autres Découverte et promotion d'une région
Milieu	Standardisation / normalisation Equipements sportifs classiques	Non standardisé Milieu urbain ou naturel
Mode de fonctionnement	Règlementation et codification stricte	Souple et variable / Management adapté à chaque manifestation
Motricité	Très codifié par rapport à une performance maximale	Codifié mais aussi de style libre et inventif
Innovation	Dans le domaine de la mesure et de la gestion arrivée (informatique)	Technologie mais en rapport avec les différentes variables Temps – Espace - Participants
Public	Acteurs sélectionnés Plus de spectateurs que d'acteurs	Acteurs non sélectionnés Plus d'acteurs que de spectateurs
Partenaires	++++	+(+)
Médiatisation	++++	+++
Exemple	Jeux Olympiques / Tour de France	L'Etape du Tour / Le Roc d'Azur / La Transjurassienne

À ce tableau théorique, nous pouvons rajouter en complément un tableau synthétisant les différences « pratiques » entre ces deux types d'évènements :

<b>Différences pratiques (auteur)</b>		
<b>Critères de différenciation</b>	<b>Épreuves cyclistes professionnelles / Élites</b>	<b>Cycloportives</b>
<b>Nombre de participants</b>	Entre 50 et 200	Quelques centaines à plusieurs milliers
<b>Salarié</b>	Oui, métier principal. Source de revenu.	Non, pratique comme loisir. Source de dépenses.
<b>Gains pour le participant</b>	Financier	En nature (ex : panier-garni, bon cadeau)
<b>Participations</b>	Licencié obligatoirement auprès d'une fédération nationale Sur sélection	Ouvertes à tous
<b>Equipe</b>	En équipe (de marque ou nationale)	Libre
<b>Route</b>	Nécessite une fermeture totale des routes empruntées, souvent plusieurs heures en avance	Routes ouvertes à la circulation (bien que sécurisée à l'aide de personnel)

## Annexe 2 : PESTEL

Tableau résultant de l'analyse macroéconomique à l'aide de l'outil PESTEL et ayant été utilisé pour déterminer la matrice risque/incertitude.

Opportunités	PESTEL	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement d'une politique axée sur la mobilité douce</li> <li>Politique visant à développer le tourisme quatre saisons</li> </ul>	Politique	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stabilité de l'économie suisse</li> </ul>	Economique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Francs forts comparé aux autres devises</li> <li>Diminution du pouvoir d'achat</li> <li>Augmentation des coûts sécuritaires (ex : sécurisation de la route)</li> <li>Augmentation des prix énergie</li> <li>Evolution des conditions économiques européennes</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Accroissement de l'utilisation du vélo</li> <li>Préoccupations croissantes pour la santé et le bien-être</li> <li>Accroissement démographique</li> <li>Accroissement de la mobilité de loisirs</li> <li>Augmentation de la participation féminine aux cycloportives</li> </ul>	Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>Difficulté à trouver des bénévoles</li> <li>Relation voiture/cycliste pouvant restreindre l'utilisation du vélo de route</li> <li>Population vieillissante et plutôt encline à faire du cyclotourisme</li> <li>Crise sanitaire</li> <li>Diminution des déplacements lointains des participants</li> <li>Baisse du nombre de licencié auprès des fédérations cyclistes</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Innovation technologique permettant de réduire l'impact environnemental</li> <li>Innovation technologique permettant de renforcer l'attrait de l'épreuve (inscription, chronométrage, communication)</li> </ul>	Technologique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Digitalisation du sport (application propice à l'individualisation de la pratique, métasport).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Préoccupations environnementales des parties prenantes (opportunité/menace selon le degré d'anticipation des organisations)</li> </ul>	Environnemental	<ul style="list-style-type: none"> <li>Changement climatique impactant la pratique sportive</li> <li>Impact de l'évènement sur les espaces naturel</li> </ul>
	Légal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlements/lois plus contraignantes pour la sécurité</li> <li>Développement de normes / lois environnementales contraignantes</li> </ul>

## Annexe 3 : Sondage

### **Sondage auprès des participants des cycloportives – Analyse détaillée et graphiques**

Cette annexe au travail de bachelor a pour but de le compléter et d'exposer les graphiques résultant du sondage réalisé. Le texte de ce document reprend en partie ce qui a été écrit pour le travail de bachelor dans un souci de compréhension globale de cette annexe. Toutefois, à la suite d'une synthétisation nécessaire pour le travail de bachelor, certaines explications sont plus complètes dans ce document et comprennent l'ensemble des graphiques analysés.

Dans le cadre d'un travail académique, les participants aux cycloportives ont été invités à remplir un sondage (du 19 au 23 avril 2024) afin de cerner leurs habitudes et leurs attentes dans le cadre d'une participation à une cycloportive. Les questions abordaient des aspects liés à l'attractivité de l'évènement avec des aspects sur la durabilité afin de pouvoir mettre en perspectives les réponses entre-elles, notamment l'importance accordée aux notions de durabilité.

### **Méthodologie :**

Le sondage s'est concentré sur les attentes des participants et leur mode de transport pour accéder aux événements afin d'analyser les pratiques actuelles et évaluer la disposition des répondants à adopter des alternatives moins polluantes en échange d'incitations. En effet, la majorité des GES de ce type d'évènement proviennent du déplacement des participants, c'est un donc un axe important d'amélioration.

Parallèlement, des questions plus générales ont sondé les attentes principales des parties prenantes et des questions "prospectives" ont été incluses. Dans l'élaboration du sondage, le mot "durabilité" et sa définition ont été intentionnellement omis pour éviter d'inclure un biais.

Le sondage a été partagé sur le réseau social Strava, une application permettant de partager ses activités sportives et regroupant une communauté importante de cycloportifs et sur les réseaux sociaux de la plateforme de « cycliste.ch », un site romand regroupant les actualités des cycloportives régionales.

Une fois les réponses reçues (114), une filtration a été effectuée afin d'enlever les personnes n'ayant pas participé à des cycloportives en 2023 et ayant indiqué ne pas



participer à des cycloportives dans le futur. En effet, leurs réponses ne pouvant être utiles à une appréciation des attentes des futurs participants aux cycloportives. À la suite de la filtration, il restait 109 réponses exploitables.

### **Biais et limite du sondage**

Le sondage ayant été principalement partagé sur des réseaux sociaux, selon les classes d'âges des personnes qui sont peu présentes sur ces plateformes sont légèrement moins représentées. C'est ce qui ressort lorsque l'on compare la répartition par âge des participants de la Châtel-Chablais avec l'échantillon. La segmentation par âge de la Châtel-Chablais est légèrement différente de la répartition des âges au sein de mon échantillon. Les catégories d'âge du TDS étant trop différente de la répartition de l'échantillon, cette dernière n'est pas incluse dans le tableau ci-dessous.

Répartition des participants par catégorie d'âge					
	18-30	31-40	41-50	51-60	61 et +
HF Châtel-Chablais	29,6%	23,5%	19,4%	19,1%	8,3%
	0 - 35 ans	36-45ans	46-55 ans	56-65 ans	66 et +
HF Echantillon	38,5%	25,7%	21,1%	12,8%	1,8%
Différence	8.9%	2.2%	1.7%	-6.3%	-6.5%

Les jeunes catégories sont légèrement surreprésentées au sein de l'échantillon et les catégories plus âgées le sont légèrement moins. Il a été décidé de ne pas pondérer les résultats globaux du sondage selon la répartition des participants de la Châtel Chablais. Ce choix est motivé par le faible nombre de répondants dans la catégorie 61 et + (2) ce qui n'aurait pas débouché sur un résultat robuste.

Par ailleurs, les femmes sont surreprésentées de 6% dans mon échantillon en comparaison avec la participation moyenne dans les épreuves du TDS et de la Châtel Chablais.

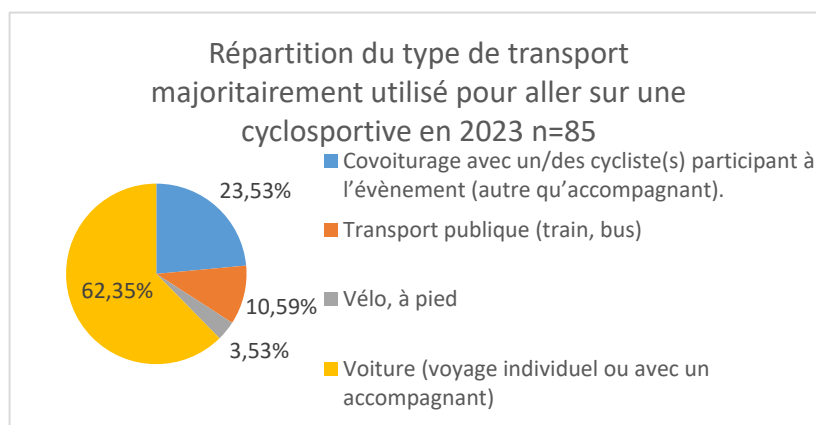
Répartition homme-femme			
	Homme	Femme	Total
Tour des Stations	1970	284	2254
%	87,4%	12,6%	100,0%
Châtel - Chablais	598	97	695
%	86,0%	14,0%	100,0%
Échantillon	88	21	109
%	80,7%	19,3%	100,0%
Échantillon - (Moyenne TDS;Chablais)	-6,0%	6,0%	

### **Transport des participants**

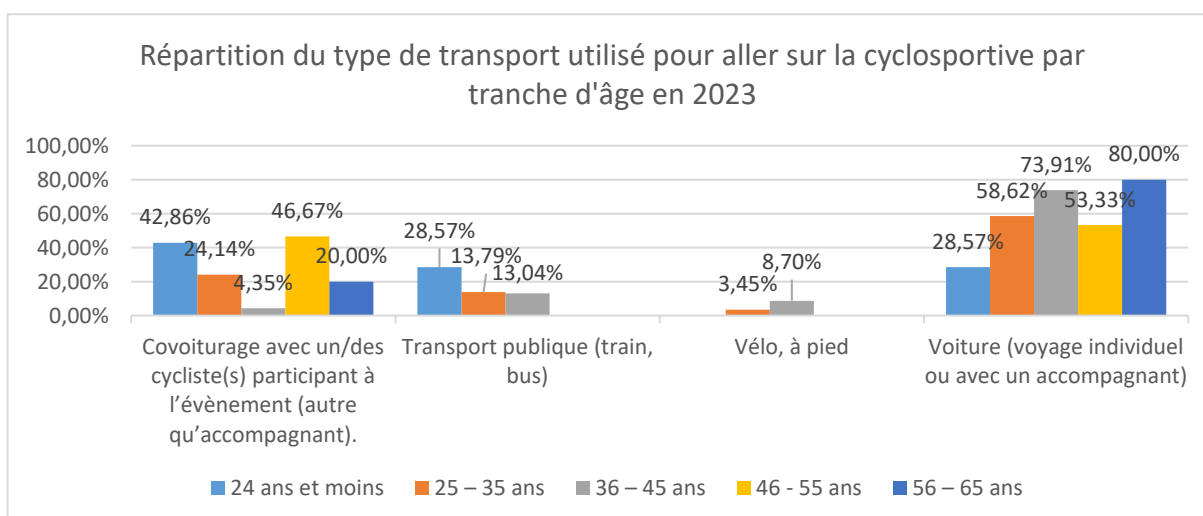
Plus de 85% des répondants ont indiqué avoir majoritairement utilisé la voiture comme moyen de transport pour aller sur les évènements cycloportif auxquels ils ont participé en 2023.

Parmi les répondants ayant indiqué avoir

pris la voiture, 72% l'ont pris seul ou avec un accompagnant (défini comme étant une personne ne participant pas à la course) et 28% ont covoituré avec un autre participant.



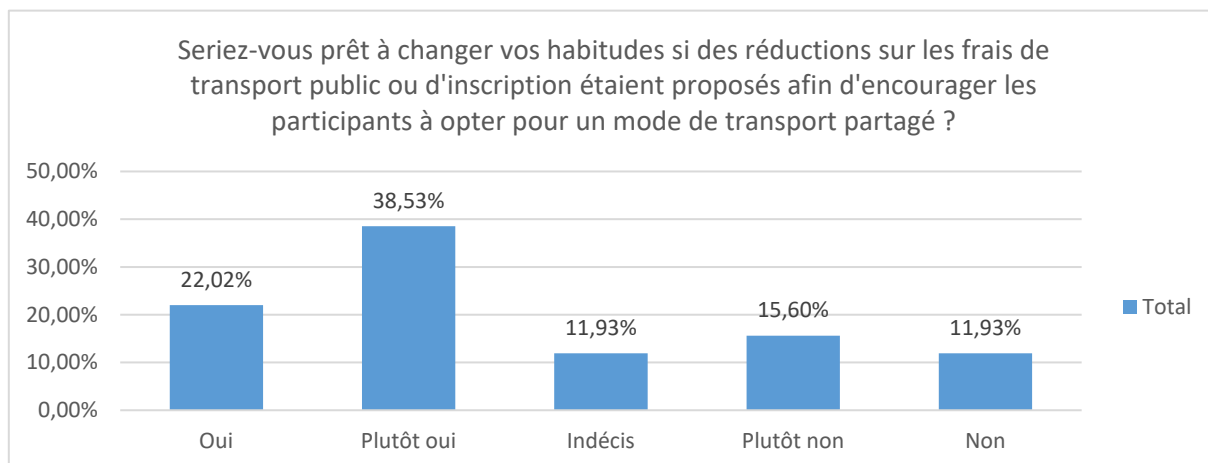
L'utilisation des moyens de transport utilisés évolue selon l'âge des répondants. Toutes les catégories d'âge indiquent utiliser majoritairement la voiture. L'utilisation du covoiturage est forte chez les moins de 24 ans ce qui peut en partie s'expliquer par le fait qu'une partie des répondants ne possède pas de voiture ou de permis de conduire. Par la suite, l'usage de la voiture de manière individuelle tend globalement à augmenter avec l'âge des participants alors que l'utilisation des transports publics baisse. Les répondants de moins de 35 ans sont 81% à utiliser majoritairement la voiture (36 réponses), alors que les 46-65 ans ont tous indiqué avoir utilisé la voiture et aucun les transports publics (25 répondants). Il est intéressant de constater que l'utilisation du covoiturage a augmenté de plus de 8% pour la catégorie 46-65 ans par rapport au 35 ans et moins.



En % par âge, Transport utilisé pour aller sur une cyclosportive en 2023	24 ans et moins	25 – 35 ans	36 – 45 ans	46 - 55 ans	56 – 65 ans	Total général
Covoiturage avec un autre participant	42,86%	24,14%	4,35%	46,67%	20,00%	23,81%
Transport publique (train, bus)	28,57%	13,79%	13,04%	0,00%	0,00%	10,71%
Vélo, à pied	0,00%	3,45%	8,70%	0,00%	0,00%	3,57%
Voiture (voyage individuel ou avec un accompagnant)	28,57%	58,62%	73,91%	53,33%	80,00%	61,90%
<b>Total général</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Nombre absolu, Transport utilisé pour aller sur une cyclosportive en 2023	24 ans et moins	25 – 35 ans	36 – 45 ans	46 - 55 ans	56 – 65 ans	Total général
Covoiturage avec un autre participant	3	7	1	7	2	20
Transport publique (train, bus)	2	4	3			9
Vélo, à pied		1	2			3
Voiture (voyage individuel ou avec un accompagnant)	2	17	17	8	8	52
<b>Total général</b>	<b>7</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>84</b>

Quel type de transport avez-vous majoritairement pour vous rendre sur les cyclosportives en 2023 ?	Covoiturage avec un/des cycliste(s) participant à l'évènement.	Transport publique (train, bus)	Vélo, à pied	Voiture (voyage individuel ou avec un accompagnant)	Total général
<b>0-35</b>	<b>27,78%</b>	<b>16,67%</b>	<b>2,78%</b>	<b>52,78%</b>	<b>100,00%</b>
24 ans et moins	42,86%	28,57%	0,00%	28,57%	100,00%
25 – 35 ans	24,14%	13,79%	3,45%	58,62%	100,00%
<b>36 – 45 ans</b>	<b>4,35%</b>	<b>13,04%</b>	<b>8,70%</b>	<b>73,91%</b>	<b>100,00%</b>
36 – 45 ans	4,35%	13,04%	8,70%	73,91%	100,00%
<b>46 - 65</b>	<b>36,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>64,00%</b>	<b>100,00%</b>
46 - 55 ans	46,67%	0,00%	0,00%	53,33%	100,00%
56 – 65 ans	20,00%	0,00%	0,00%	80,00%	100,00%
<b>Total général</b>	<b>23,81%</b>	<b>10,71%</b>	<b>3,57%</b>	<b>61,90%</b>	<b>100,00%</b>



Les principales motivations évoquées pour l'usage de la voiture sont sa flexibilité, sa praticité et sa rapidité permettant une grande indépendance. Son confort et la possibilité de transporter le matériel sont aussi évoqués.

Plus de 60% des répondants ont indiqué être prêt à plutôt à changer leurs habitudes de déplacement si des réductions étaient proposées afin d'encourager une autre manière de déplacement. Il ne peut toutefois pas être écarté que cette question souffre d'un certains biais de positivité. Il est aussi intéressant de constater que l'importance accordée à cet encouragement, mis en concurrence avec d'autres aspects dans une autre question du sondage fut la moins plébiscitée ce qui permet de mettre en perspective les réponses reçues.

### **Motivation des participants**

Pour évaluer les attentes et les motivations des participants, une série de questions utilisant l'échelle de Likert ont été posée afin de cerner les aspects les plus significatifs. Parallèlement, des questions concernant la durabilité ont été incluses.

Parmi 6 aspects (Profiter de l'esprit de compétition pour se mesurer aux autres, participer à une expérience collective, profiter d'un beau parcours, participer à des épreuves qui limitent leur empreinte écologique, découvrir une nouvelle région/pays et atteindre des objectifs personnels de performance), la motivation principale de participation pour l'ensemble des répondants est la possibilité de pouvoir parcourir de beaux itinéraires. Le sondage révèle aussi que les cyclosportifs privilégient l'accomplissement d'objectifs personnels de performance plutôt que la recherche de la compétition avec d'autres participants. Cet ordre de priorité est constant chez tous les groupes d'âge et de sexe. Les moins de 35 ans valorisent l'aspect compétitif comparativement aux autres catégories d'âge bien que cela reste noté comme légèrement moins important que l'objectif personnel de performance. Ces aspects compétitifs et recherche de performance tendent globalement à diminuer avec l'âge des participants.

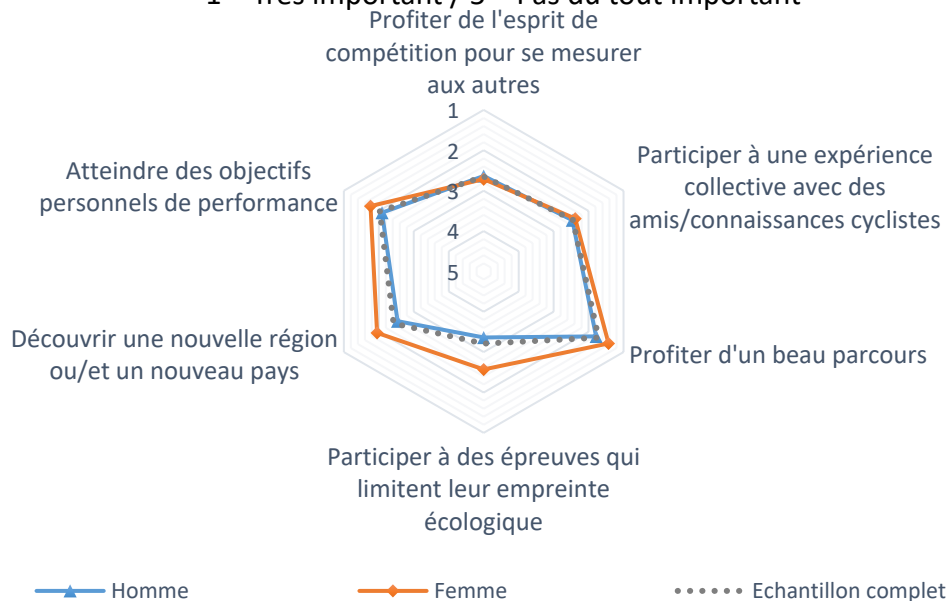
Hormis l'aspect compétition, Les femmes ont accordé plus d'importance à l'ensemble des points interrogé sur les motivations de participation. La plus grande divergence entre homme et femme réside dans l'importance accordée à participer à des épreuves qui limitent leur empreinte écologique. Ces dernières accordant une importance élevée. Cela contraste avec les réponses obtenues des participants de moins de 35 ans pour qui cet aspect est jugé le moins important.

53% des répondants ont par ailleurs clairement indiqué que les articles reçus (défini comme le maillot, la médaille, ou divers goodies) lors de l'évènement n'affectaient pas leur décision de participation. Moins de 10% ont accordé une importance élevée à très élevée au fait de recevoir des goodies.

### Radar par sexe

Quelle importance accordez-vous à ces motivations lorsque vous participer à une cyclosportive ?

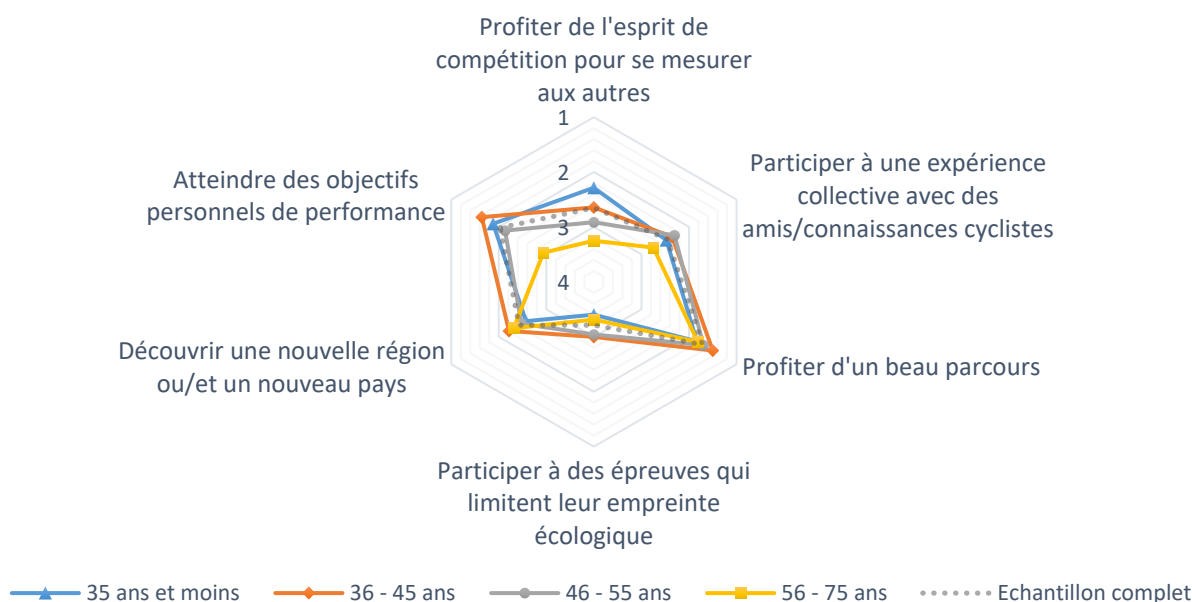
1 = Très important / 5 = Pas du tout important

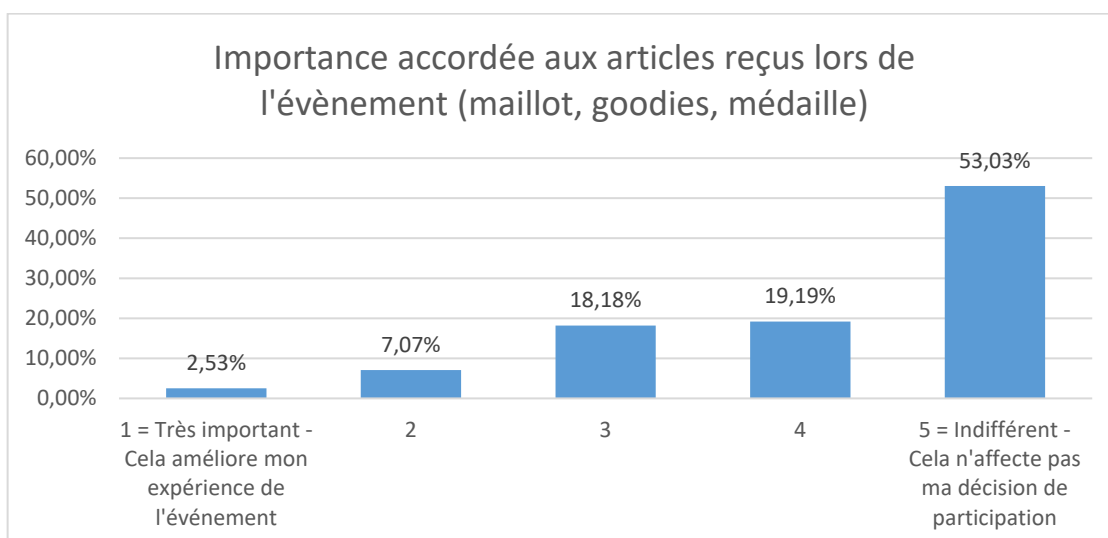


### Radar par tranche d'âge

Quelle importance accordez-vous à ces motivations lorsque vous participer à une cyclosportive ?

1 = Très important / 5 = Pas du tout important





### **Attentes des participants**

Tout comme pour sonder les motivations des participants, une échelle de notation a permis aux répondants d'exprimer l'importance accordée à huit critères liés à l'organisation de la cyclo sportive ainsi que sur des questions liées à la durabilité (réduction de contenants jetables, incitation au covoiturage/transport public, fournisseurs locaux et produit de saison, aspect compétition à travers le classement, la localisation et accessibilité de l'évènement, la sécurité et l'ambiance générale de l'évènement).

Le sondage révèle que l'importance accordée à la sécurité est unanimement considérée comme le critère essentiel. L'ambiance générale ainsi que la facilité d'accès au lieu de l'évènement sont les autres critères se démarquant.

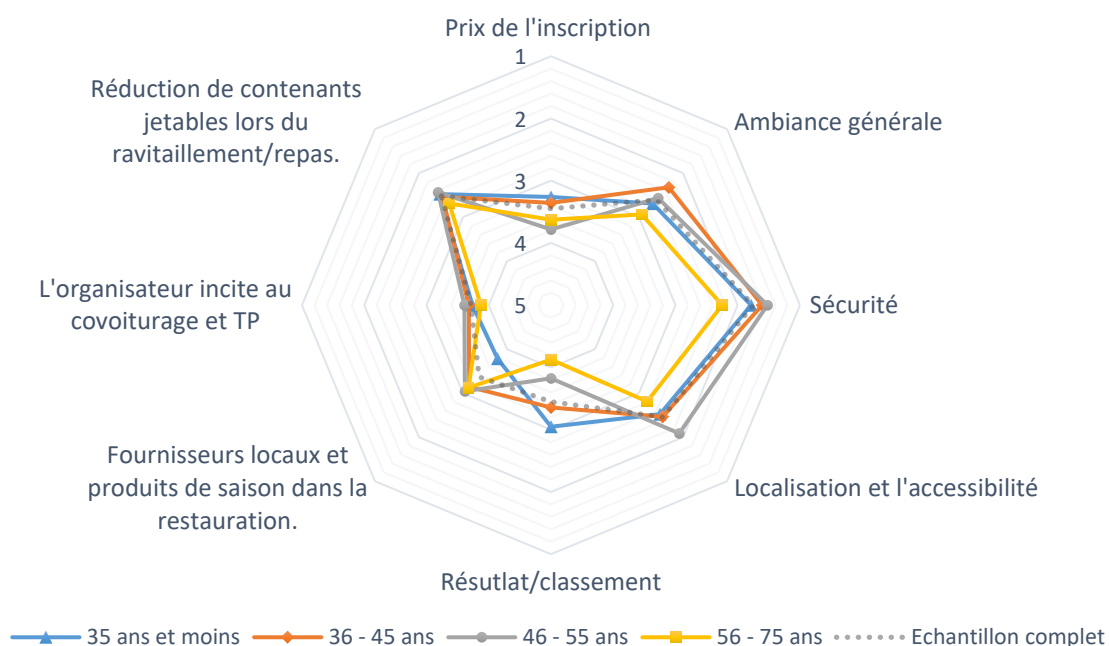
Sur l'aspect de la durabilité, la réduction des contenants jetables, une pratique déjà mise en place au sein des événements cyclo sportifs interrogés est considérée comme l'aspect durable le plus important. Cependant, cet aspect est fortement valorisé par les femmes au point d'être presque aussi important que la sécurité pour elle, ce qui tend à mettre particulièrement en évidence cet aspect. Par ailleurs, elle valorise plus que les hommes les autres questions liées à la durabilité (transport des participants, travail avec des fournisseurs locaux).

Parmi les éléments évalués, il est intéressant de noter que l'incitation au covoiturage est perçue comme le moins prioritaire parmi les huit questions.

## Radar par tranche d'âge

Importance accordée à ...

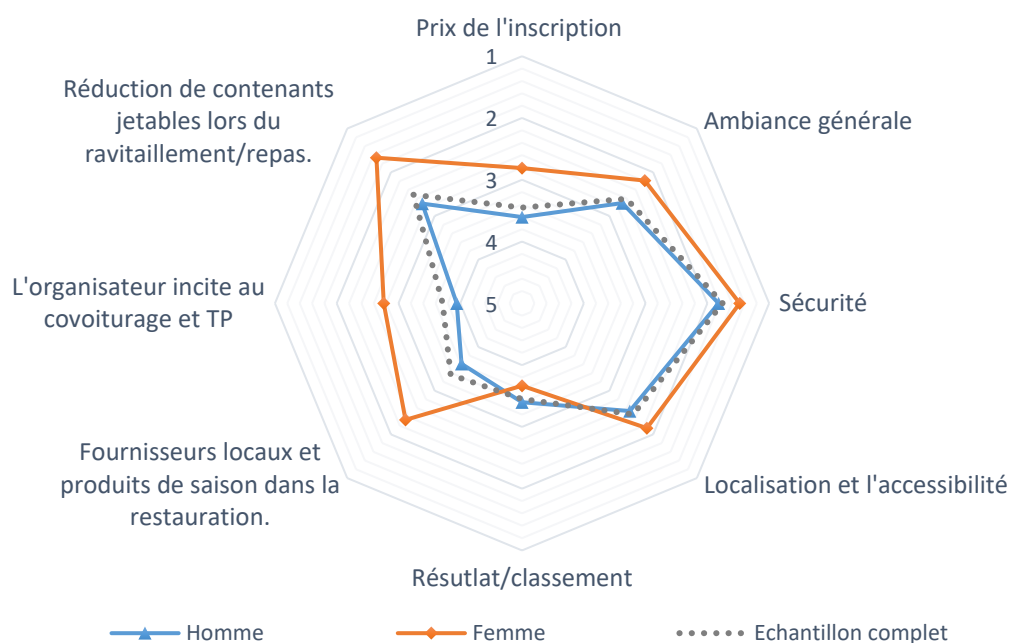
1 = Très important / 7 = Pas du tout important



## Radar par sexe

Importance accordée à ...

1 = Très important / 7 = Pas du tout important

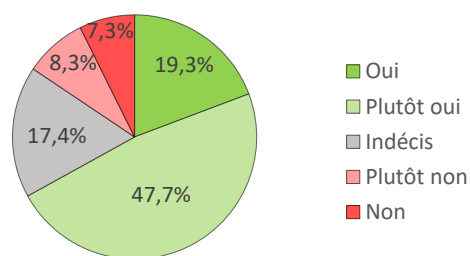


L'aspect compétition est considéré comme plus important pour les moins de 35 ans et cet aspect tend à diminuer avec l'âge. Les femmes considèrent l'aspect « compétition » moins prioritaire comparativement aux hommes.

Concernant le prix d'inscription, les répondants se sentent globalement plutôt concernés mais indiquent être prêts à payer le prix de l'inscription légèrement plus cher pour une épreuve qui s'engagerait dans des actions concrètes afin de minimiser son empreinte écologique,

Seriez-vous prêt à payer votre inscription légèrement plus cher pour un événement cycloportif qui s'engagerait dans des actions concrètes afin de minimiser son empreinte écologique ?

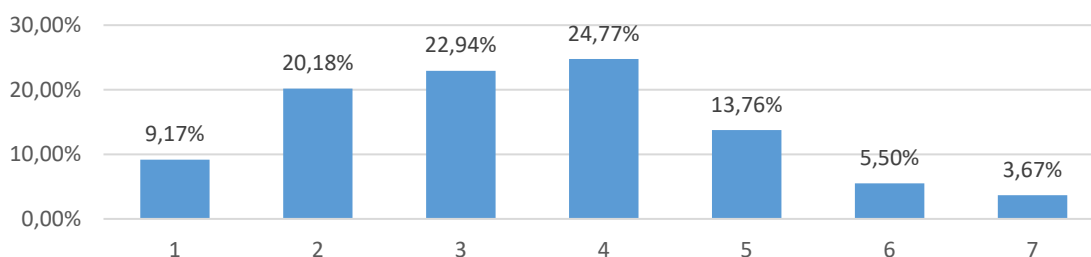
1 = Très Important / 7 = Pas du tout important



Importance accordée au prix de l'inscription

Echantillon complet (n=109)

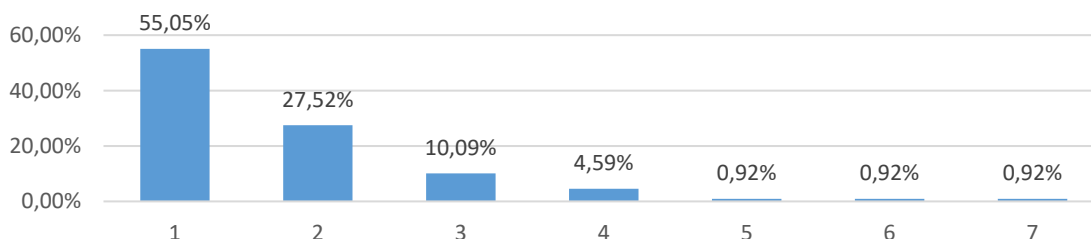
1 = Très Important / 7 = Pas du tout important



Importance accordée à la sécurité de la cycloportive

Echantillon complet (n=109)

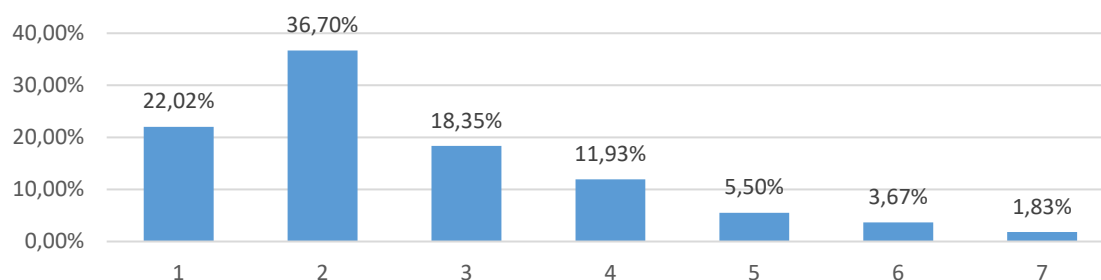
1 = Très Important / 7 = Pas du tout important



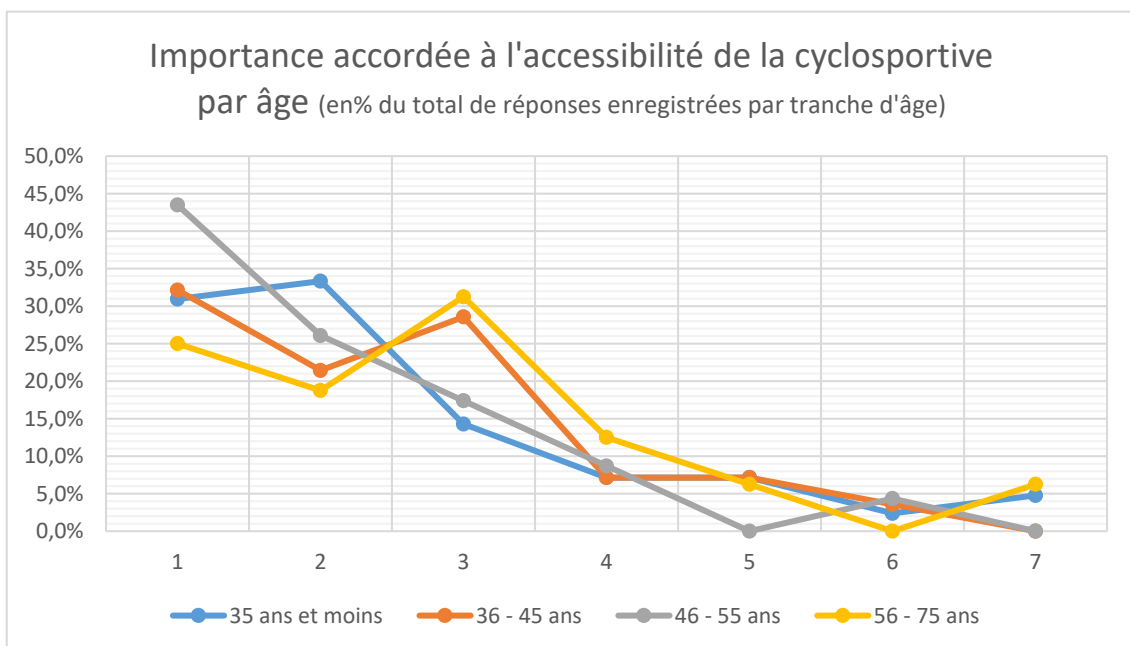
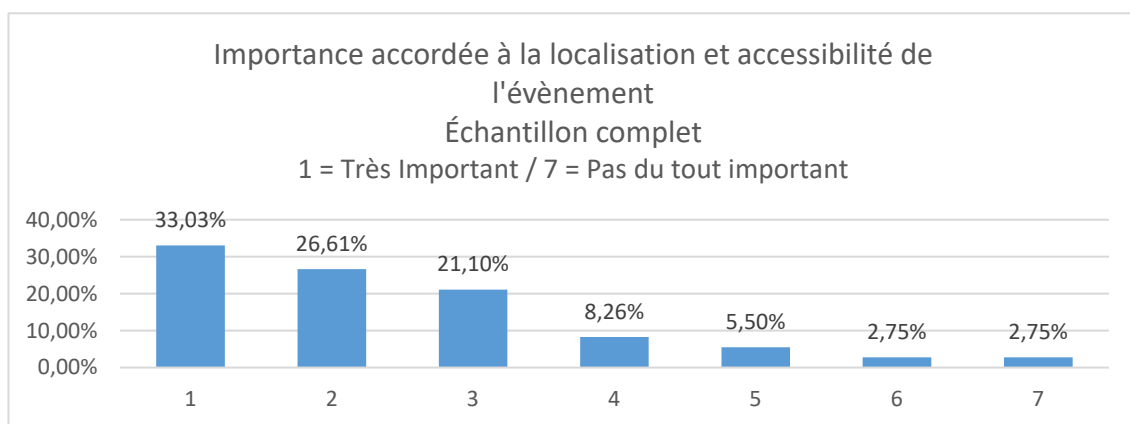
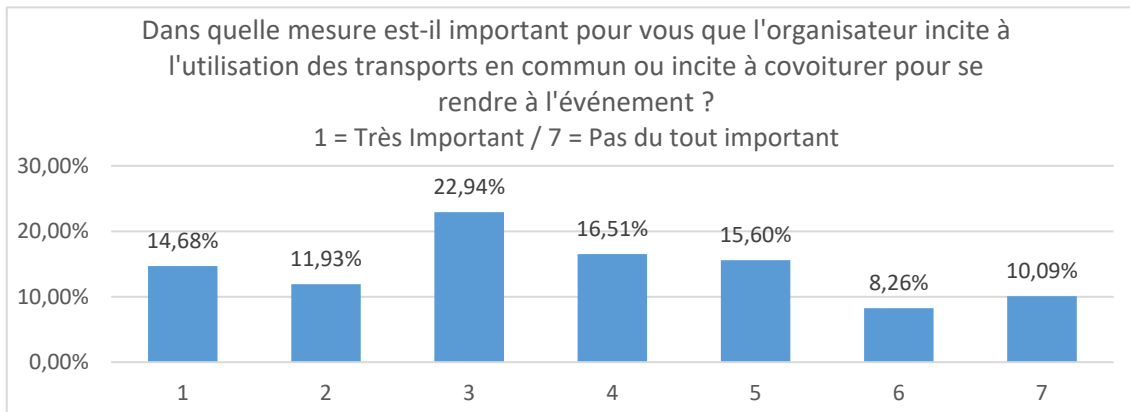
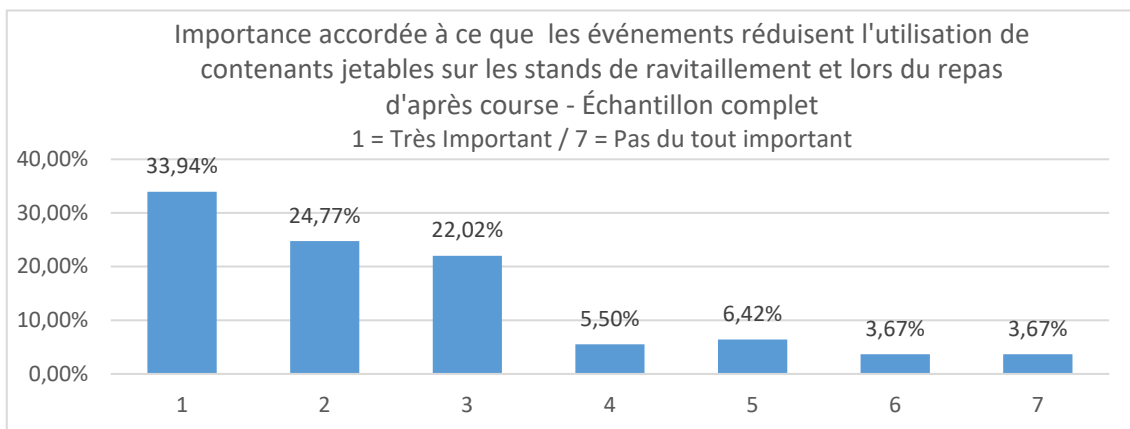
Importance accordée à l'ambiance générale de la cycloportive

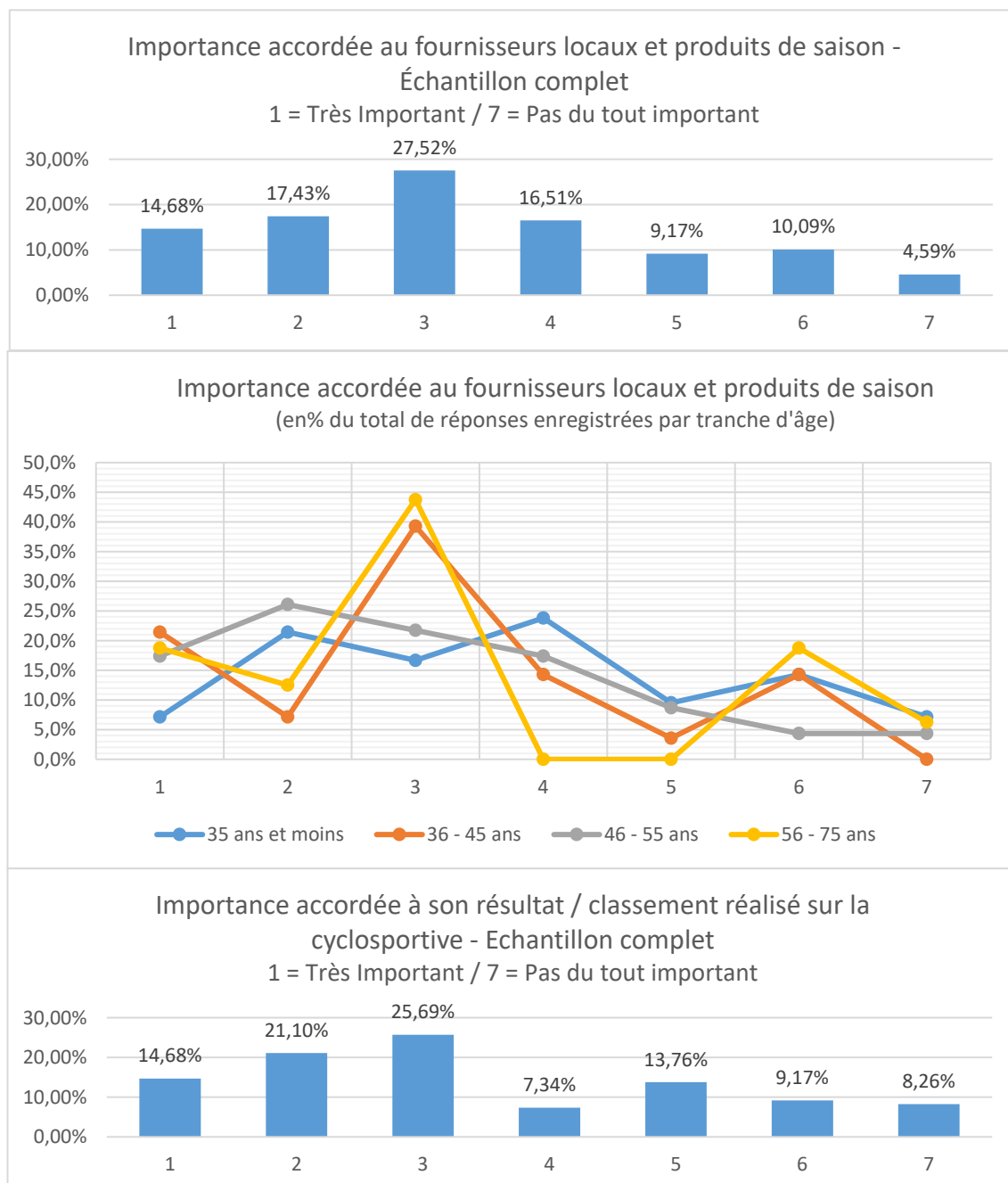
Echantillon complet (n=109)

1 = Très Important / 7 = Pas du tout important









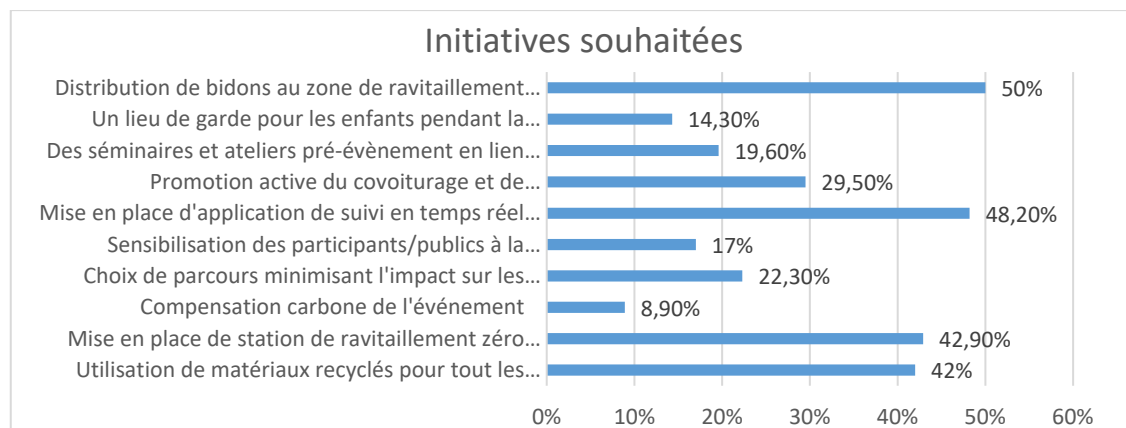
### Évolution des cyclosportives :

Afin de proposer des axes d'évolution mais aussi de sonder d'une manière indirecte l'importance de la durabilité pour les participants dans le cadre des cyclosportives, il fut demandé aux répondants de choisir au maximum quatre initiatives qu'ils souhaiteraient voir mise en place parmi un choix de dix réponses liées au confort (distribution de bidon à la volée), technologique (tracker des concurrents), social (garde des enfants pendant l'épreuve, séminaire/atelier de préparation à l'évènement, sensibilisation des participants à la protection de l'environnement), ou à objectif de réduire l'impact écologique de l'évènement.

Les deux initiatives les plus plébiscitées sont des initiatives « techniques » en lien avec le confort de l'évènement. C'est-à-dire la mise en place d'application de suivi en temps

réel (tracker) pour suivre les participants lors de l'épreuve et la distribution de bidon « à la volée » permettant aux participants de ne pas s'arrêter aux zones de ravitaillements.

Ces quatre réponses ont clairement été plus plébiscitées que les autres. Par la suite, les réponses sont plus disparates et font moins l'unanimité. La promotion active du covoiturage a réuni 29,5% du total des réponses (5<sup>ème</sup> réponse la plus plébiscitée) et le choix du parcours minimisant l'impact sur les environnements 22,3%).



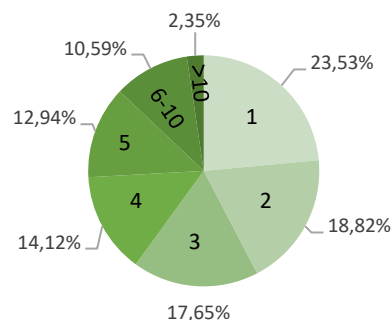
Utilisation de matériaux recyclés pour tous les articles jetables	42%
Mise en place de station de ravitaillement zéro déchet	42,90%
Compensation carbone de l'événement	8,90%
Choix de parcours minimisant l'impact sur les habitats naturels	22,30%
Sensibilisation des participants/publics à la protection de l'environnement à travers des ateliers ou des conférences	17%
Mise en place d'application de suivi en temps réel (tracker) pour suivre les participants lors de l'épreuve	48,20%
Promotion active du covoiturage et de l'utilisation des transports en commun	29,50%
Des séminaires et ateliers pré-événement en lien avec la cyclo sportive (par ex: sur la nutrition, la préparation physique, ou la mécanique du vélo)	19,60%
Un lieu de garde pour les enfants pendant la durée de la cyclo sportive	14,30%
Distribution de bidons au zone de ravitaillement "à la volée" évitant aux cyclistes de devoir s'arrêter.	50%

### **Participation future :**

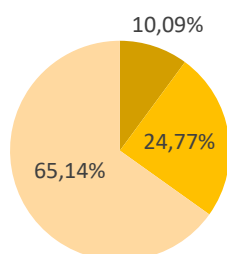
La tendance homme – femme est similaire quant à l'évolution de la participation à l'avenir. Sur les 109 réponses reçues, 65% des répondants ont indiqué vouloir maintenir une fréquence de participation à des cyclo sportives stables à l'avenir. 25% ont indiqué vouloir augmenter leur participation tandis que 11% ont indiqué vouloir diminuer la participation à des événements.

Il existe une toutefois différence notable entre les sexes. Chez les femmes de 45 ans et moins, plus de 30% des répondantes ont indiqué envisager de baisser leur fréquence de participation à l'avenir. Pour les hommes dans cette même catégorie d'âge, ce taux n'est que de 7%. Le faible nombre de réponses reçues (13) de participantes peut induire une erreur de résultat.

Nombre de participation à des cycloportives en 2023

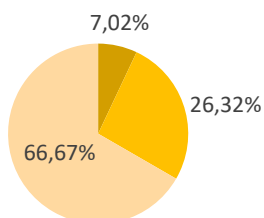


Fréquence de participation envisagée à l'avenir



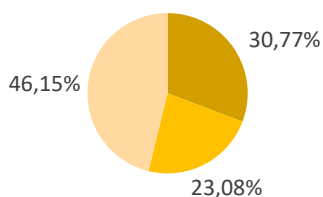
- (-) J'envisage de participer moins fréquemment à des cycloportives.
- (+) J'envisage d'augmenter ma fréquence de participation à des cycloportives.
- (=) J'envisage de maintenir la même fréquence de participation à des cycloportives.

Participation futures Homme 0-45ans n=57



- (-) J'envisage de participer moins fréquemment à des cycloportives.
- (+) J'envisage d'augmenter ma fréquence de participation à des cycloportives.
- (=) J'envisage de maintenir la même fréquence de participation à des cycloportives.

Participation futures Femme 0-45ans n=13



- (-) J'envisage de participer moins fréquemment à des cycloportives.
- (+) J'envisage d'augmenter ma fréquence de participation à des cycloportives.
- (=) J'envisage de maintenir la même fréquence de participation à des cycloportives.

## Annexe 4: Interview TDS

### Interview avec Grégory Saudan

Retranscription synthétisée de l'interview du 26.03.2024

[Premières minutes de l'enregistrement manquant]

**Dimitri** : Donc environnemental et puis donc du coup social puis économique. Juste une petite chose, est-ce que ça te va si j'enregistre l'interview dans une optique de pouvoir retranscrire les notes après ?

**Grégory** : Oui.

**Dimitri** : Parfait, merci. Donc pas spécialement, tu me disais. Il n'y a pas de stratégie écrite [*Note : À propos d'une stratégie RSE formalisée*].

**Grégory** : Après, on verra les questions après, mais on a toujours eu une approche durable. C'est-à-dire que ce soit au niveau économique, social ou environnemental, on travaille sur une stratégie.

**Dimitri** : D'accord. Au sein de ta société, as-tu un budget spécifique pour cela ou une personne dédiée à cette approche ?

**Grégory** : Pas encore, mais c'est plutôt dans les actions qu'on mène.

**Dimitri** : J'ai vu que vous mettiez bien en avant la gestion des déchets et le nettoyage des routes. Vous collaborez avec des entités locales dont Téléverbier pour favoriser le transport public, notamment entre Le Châble et Verbier avec la remontée offerte pendant l'épreuve. Pour venir au Châble en transport public, avez-vous essayé de mettre en place quelque chose ?

**Grégory** : Non, ça coûte beaucoup trop cher. On a voulu le faire pour le marathon, mais offrir le transport public à tous les participants suisses coûterait environ 50 francs par personne, ce qui n'est pas viable avec une inscription à 100 francs.

**Dimitri** : Pour le transport public, comment choisissez-vous les lieux de l'événement, comme les points de ravitaillement ou le retrait des dossards ? Quels sont les critères principaux ?

**Grégory** : Pour le Tour des Stations, nous avons changé de lieu cinq ou six fois pour trouver la meilleure variante pour les participants et l'organisation. Par exemple, le retrait des dossards était trop compliqué entre le Châble et Verbier donc nous avons tout

centralisé à Verbier tout en gardant la possibilité de prendre son dossard au Châble le matin de la course.

**Dimitri** : Est-ce que la facilité d'accès en transport public ou la proximité des hébergements sont des critères importants dans le choix des lieux d'événement ?

**Grégory** : C'est plutôt par rapport au lieu de départ et d'arrivée. Par exemple Martigny, le lieu était évident pour le marathon. Pour le Tour des Stations, on n'a pas forcément le choix. Cela dépend des discussions avec la station.

En course à pied, cela est un peu plus facile d'encourager les transports publics mais pour le vélo c'est plus compliqué en raison du transport des vélos. Les événements de vélo nécessitent souvent des lieux éloignés des centres urbains.

**Dimitri** : Vous avez essayé d'encourager l'utilisation des transports publics, mais avez rencontré des problèmes avec les transporteurs ?

**Grégory** : Oui, c'était contraignant pour les autres utilisateurs et les transporteurs (Note : en train) n'étaient pas trop content car nous avons tenté la chose la première ou deuxième année de l'événement. Nous avons donc limité l'utilisation des transports publics au rapatriement des participants en cas d'abandon sur le parcours.

Dans notre sondage, nous avons eu quelque chose comme 85% des gens qui ont annoncé être venu en voiture. Pour le marathon, c'est environ 70% des gens.

**Dimitri** : Au niveau social, comment impliquez-vous les communes et les riverains dans le processus de l'événement ?

**Grégory** : Nous essayons de minimiser les nuisances en fermant le moins possible les routes et en trouvant des solutions avec la police cantonale et communale pour les déviations afin d'envoyer le moins de voiture possible sur le parcours. Nous communiquons avec les riverains pour trouver des solutions en cas de problème, comme pour les mariages ou les livraisons de lait pour les agriculteurs. Le seul secteur complètement fermé est la Croix de cœur et on essaie d'être bon en communication en amont afin de trouver des solutions pour que les tenanciers de la buvette ou les agriculteurs ne soient pas bloqués.

**Dimitri** :

Est-ce que vous essayez de sensibiliser les participants à l'environnement et au développement durable ?

**Grégory** : Oui, par exemple, nous avons supprimé les gobelets aux ravitaillements. Nous utilisons les gourdes des participants dorénavant. On n'a jamais eu de bouteilles en PET sur les ravitaillements. Les participants sont disqualifiés s'ils jettent leurs déchets par terre.

**Dimitri** : J'ai vu que vous avez mis en place des mesures pour l'égalité homme-femme, comme les mêmes récompenses et des rabais pour les femmes licenciées. Pouvez-vous en dire plus ?

**Grégory** : Oui, nous offrons des rabais aux femmes participant au programme Fast and Female pour promouvoir le cyclisme féminin.

**Dimitri** : Avez-vous des participants en situation de handicap ? Mettez-vous en place des mesures particulières pour eux ?

**Grégory** : Oui, nous avons des handi-bikes, mais certaines sections comme la forêt verte sont difficiles pour eux. Nous trouvons des solutions comme des raccourcis pour qu'ils puissent participer. Nous travaillons aussi avec l'atelier Saint-Hubert qui gère un ravitaillement.

**Dimitri** : Comment valorisez-vous les bénévoles ? Offrez-vous des formations ou des certifications ? Travaillez-vous avec des associations locales ?

**Grégory** : Il y a deux types de bénévoles impliqués dans l'organisation des événements. Les premiers sont les signaleurs, environ 250 à 300, principalement issus de clubs de vélo ou de ski, et rémunérés 25 francs de l'heure. Cette rémunération profite directement aux clubs, facilitant leur engagement sans avoir à recruter individuellement. Les autres bénévoles, non payés, se chargent des ravitaillements et du retrait des dossards. Ils reçoivent en contrepartie un pack comprenant un t-shirt, une casquette, un lunch et un repas automnal. Un programme de fidélité est également en développement pour offrir des avantages lors des événements futurs.

**Dimitri** : Pour revenir à l'aspect environnemental, quelles autres actions préventives mettez-vous en place pour réduire les déchets ?

**Grégory** : Nous utilisons de la vaisselle réutilisable dès cette année. Les banderoles et la signalétique sont réutilisées d'année en année.

**Dimitri** : Avez-vous formalisé ces choses ?

**Grégory** : ça n'a pas été écrit, c'est une habitude.

**Dimitri** : Par rapport aux maillots et médailles, comment cela fonctionne-t-il ?

**Grégory** : Les maillots sont désormais optionnels à un prix préférentiel. Pour les médailles, on a demandé aux participants s'ils voulaient recevoir une médaille ou non, et 96-97% ont répondu positivement. Cela montre que la majorité des participants tiennent à recevoir une médaille.

**Dimitri** : Comment gérez-vous les achats et la nourriture pour les événements ? Favorisez-vous les entreprises locales ?

**Grégory** : Nous travaillons avec la COOP pour les ravitaillements et un traiteur-boulangerie local (Zenhausern) pour la pasta party. Pour le marathon, nous collaborons avec des producteurs locaux. Pour les banderoles et autres, nous avons essayé différents fournisseurs. Des fournisseurs valaisans mais qui font produire en Chine ou en Pologne avec des prix deux fois plus important que d'autres fournisseurs en Allemagne ou en France et qui font produire en Europe.

**Dimitri** : Vos événements traversent-ils des zones protégées nécessitant des mesures spéciales ?

**Grégory** : Non, nos parcours n'affectent pas de zones protégées.

**Dimitri** : Avez-vous évalué l'impact énergétique ou carbone de vos événements ?

**Grégory** : Nous savons en discutant avec d'autres organisateurs que 80% de l'impact carbone provient du transport des participants. Nous ciblons donc principalement les pays voisins au lieu de pays plus lointain pour réduire cet impact ce qui est plus efficace que de faire de la vaisselle réutilisable au lieu du carton.

**Dimitri** : Les changements climatiques influencent-ils vos événements ?

**Grégory** : Oui, surtout en termes de canicules ou d'orages. Nous avons modifié la date pour notamment éviter les périodes orageuses. Cette date coïncide mieux aussi pour attirer des cyclistes, les vacances scolaires seront terminées et ils seront donc peut-être plus enclins à venir sur notre événement.

En tant que sport d'été, nous sommes principalement concernés par les canicules et les orages. Par exemple, en 2021, un orage nous a contraints à arrêter la course. Pour minimiser ces risques, nous avons envisagé de déplacer l'événement à fin août, une période généralement moins orageuse. En six éditions, nous avons connu diverses



conditions météorologiques, allant de journées parfaites à des températures très froides ou des canicules. Nous nous adaptons en conséquence en ajustant les ravitaillements, en commandant des couvertures de survie et en préparant des bus de rapatriement quelques jours avant l'événement, selon les prévisions météorologiques.

**Dimitri** : Quelles sont les parties prenantes les plus importantes pour vos événements ? Une de ces parties prenantes poussent-elle à aller vers plus de durabilité ?

**Grégory** : Les communes, les cantons et les sponsors privés. Les communes poussent de plus en plus pour des mesures comme la vaisselle réutilisable, voir l'oblige ce qui amène beaucoup de contrainte pour nous les organisateurs. Certains sponsors nationaux, comme la COOP, intègrent la durabilité dans leur stratégie de sponsoring.

**Dimitri** : Le canton impose-t-il des mesures de durabilité ?

**Grégory** : Le canton nous demande de détailler nos actions en matière de durabilité pour les subventions, mais il n'y a pas d'obligations strictes.

**Dimitri** :

Les charges administratives et les obligations augmentent-elles ?

**Grégory** : Oui, cela devient de plus en plus compliqué. Les charges administratives augmentent, des obligations en termes de durabilité, des choses à faire pour obtenir les autorisations, les normes... Les deux premières éditions on faisait cela à côté du boulot mais maintenant cela serait impensable. En plus le TDS, il y a 30 communes impliquées, niveau autorisation et staff c'est énorme.

**Dimitri** : Comment voyez-vous l'avenir des événements cyclosportifs ?

**Grégory** : Nos événements sont en croissance. Les événements qui dureront seront ceux bien organisés et spécialisés, souvent organisés par des professionnels car cela demande de plus en plus de temps. Toutefois, un risque pour les cyclosportives est la sécurité routière, qui pourrait pousser les gens vers des activités comme le gravel, plus sécurisantes.

**Dimitri** : Existe-il des contrôles antidopage sur vos épreuves ? Les financez-vous ?

**Grégory** : Nous avons eu des contrôles antidopage, mais nous ne payons pas pour les avoir. Cela dépend de la volonté des autorités antidopage.

**Dimitri** : Pour conclure, puis-je utiliser le chiffre de 85% des participants venant en voiture dans mon rapport ?

**Grégory** : Oui, pas de problème.

**Dimitri** : Merci beaucoup pour votre temps et votre disponibilité.

## Annexe 5 : Interview Châtel Chablais

### Interview avec Andréa Costa – Châtel Chablais Léman Race

Retranscription synthétisée de l'interview du 15.03.2024 avec Andréa Costa, membre de l'organisation en charge du marketing et de la communication.

**Dimitri** : Est-ce qu'il y a une démarche de durabilité au sein de la Châtel ou d'autres événements organisés par l'entreprise pour laquelle tu travailles, que ce soit publique ou en interne ?

**Andréa** : Elle commence à prendre forme. Aujourd'hui, nous avons 4 épreuves annoncées et une cinquième pour l'année prochaine, avec deux autres prévues pour 2025, dont une dans le Valais. Nous avons commencé à intégrer des idées de durabilité dans nos demandes de subvention. Nous avons un petit document synthétisant nos idées pour compléter les dossiers.

Avec la croissance de notre organisation, nous nous sommes structurés différemment. Aujourd'hui même, nous avons eu une réunion avec la mairie de Thonon pour discuter des ravitaillements et avons décidé de bannir les bouteilles d'eau en plastique à l'arrivée. Nous cherchons des alternatives comme l'eau courante. Nous envisageons également de créer un comité de réflexion ou de nommer une personne pour piloter ce projet.

**Dimitri** : Qui pousse à aller vers cette démarche de durabilité ? Les communes, les régions, ou les sponsors de l'événement ?

**Andréa** : Les deux. Ces dernières années, la demande est de plus en plus fréquente. Nous ne publions pas actuellement de politique de durabilité. Beaucoup d'épreuves communiquent sans réel engagement. Je préfère que nos actions aient un véritable impact sociétal. Pour moi, il est logique de choisir des producteurs locaux, même s'il y a des questions de coût.

**Dimitri** : Concernant l'aspect économique, faites-vous une étude d'impact ?

**Andréa** : Oui, nous envoyons un questionnaire après chaque épreuve pour savoir si les participants sont venus la veille ou le jour même, et où ils ont séjourné (camping, hôtel, Airbnb). Cela nous permet de quantifier leur impact et de voir s'ils sont venus accompagnés.

**Dimitri** : Par rapport aux goodies et aux maillots, arrivez-vous à encourager les gens à les remettre par la suite ?

**Andréa** : C'est compliqué, mais nous voyons qu'ils sont souvent reportés. Beaucoup de gens nous disent qu'ils les remettent. Pour les collectivités qui financent l'épreuve, c'est un critère important. Voir 4000 maillots Babybel en photo fait un bel impact.

**Dimitri** : Avez-vous une politique d'achat responsable ? Privilégiez-vous les commerces locaux ?

**Andréa** : Pour chaque cyclo, le menu est local. Nous travaillons avec un traiteur local.

**Dimitri** : Avez-vous mesuré les principaux postes d'émissions de carbone ou d'énergie ? Le déplacement des participants représente environ 80% des émissions. Et pour les 20% restants qui sont sous votre contrôle ?

**Andréa** : Pour le Tour de l'Avenir, nous avons été évalués sur la flotte de véhicules. Pour les cyclos, nous mettons le strict minimum pour assurer la sécurité : environ 40 motos et une dizaine de voitures pour les voitures ouvrees, balais et médecins. Les signaleurs et bénévoles covoiturent. Je ne vois pas ce que l'on peut faire de plus.

**Dimitri** : Choisissez-vous le lieu de départ ou d'arrivée en fonction de leur accès en transport public ou proche des hébergements ?

**Andréa** : Non, c'est le dernier critère. Nous choisissons le site pour sa praticité, la superficie pour garer les gens, et pour avoir de la place pour nos infrastructures. On essaie aussi d'avoir un attrait au niveau sport pour l'arrivée par exemple. Se rapprocher des transports publics signifie milieu urbain, donc difficile pour le stationnement et l'installation des structures.

**Dimitri** : Sur des événements, traversez-vous des zones de protection de la faune comme les zones Natura 2000 ?

**Andréa** : Oui, il n'y a rien de compliqué à ce sujet. Pas de klaxon, pas d'arrêt, pas de ravitaillement dans ces zones.

**Dimitri** : Pour aborder le volet social, les communes sont-elles impliquées dans l'élaboration de l'épreuve ? Comment les incluez-vous dans l'organisation de l'événement ?

**Andréa** : Chaque collectivité a son degré d'implication. Les collectivités mettent en place des systèmes d'information, des navettes de bus ou des arrêts de stationnement. Elles

informent les commerçants et incluent ceux qui souhaitent exposer gratuitement. Nous essayons d'inclure la population et les acteurs locaux dans la démarche. Les riverains peuvent exprimer leurs préoccupations et nous essayons de trouver des solutions communes.

**Dimitri** : Des soucis avec les riverains, c'est quelque chose qui arrive souvent ? Vous avez réussi à gérer cela ?

**Andréa** : Oui, chaque année, nous faisons face à des plaintes. Ce ne sont pas nous mais les signaleurs et bénévoles sur le terrain qui en subissent malheureusement les conséquences.

**Dimitri** : Comment valorisez-vous les bénévoles qui travaillent pour l'épreuve ?

**Andréa** : Les bénévoles sur le village sont 100% bénévoles. Les associations qui nous aident à sécuriser le parcours reçoivent une gratification financière pour chaque personne, versée à l'association. Par exemple, 10 bénévoles à 40 euros la demi-journée représentent 400 euros pour l'association. Ils viennent donner un coup de main pour quelques heures et cela permet à leur association de se développer.

**Dimitri** : Les clubs et associations locales, ainsi que les bénévoles privés, sont-ils valorisés de la même manière ? Offrez-vous des formations ou des attestations de présence ?

**Andréa** : Nous leur donnons un tee-shirt et le même cadeau qu'aux participants, comme une bouteille de vin ou des produits locaux. Nous avons également délivré des attestations de présence et de mission à des jeunes qui nous l'ont demandé.

**Dimitri** : Combien de personnes en situation de handicap participent à vos épreuves en moyenne ?

**Andréa** : Sur une épreuve de 3000 participants, environ entre 20 et 50 personnes handicapées participent.

**Dimitri** : Envoyez-vous des sondages aux participants, sponsors et communes pour faire le point avant et après l'événement ?

**Andréa** : Oui, nous faisons des réunions avant et après l'événement pour faire le point avec toutes les parties prenantes.

**Dimitri** : Dans une dizaine d'années, nous pourrions ressentir les changements climatiques. Est-ce quelque chose que vous anticipez dans votre plan de gestion des risques ?

**Andréa** : Pour les courses professionnelles, il y a des comités de gestion des risques en place. Par exemple, lors du Tour de l'Avenir, nous avons dû gérer des éboulements et des risques de neige. Pour les cycloportives, ce n'est pas à l'ordre du jour, mais pour les courses professionnelles, cela arrive fréquemment.

**Dimitri** : L'avenir des événements cycloportifs, vous le voyez de manière positive ?

**Andréa** : Oui, nous le voyons de manière positive. Il y a beaucoup d'épreuves qui se développent et nous pensons être bien positionnés en termes de prix, services et sécurité. Les instances et fédérations devraient réfléchir à des catégories d'âge et de niveau, car il y a de plus en plus de cyclistes mais moins de licenciés. Nous nous adaptons en réfléchissant à des animations grand public, des balades et des services complémentaires pour les familles et accompagnants.

**Dimitri** : OK. Parce que vous, vous ne voyez pas forcément une stagnation du nombre de participants, année après année ?

**Andréa** : Non, nous voyons une augmentation de 20 à 30% chaque année depuis 4-5 ans, sauf pour Châtel, qui stagne en raison de sa localisation géographique. C'est loin pour les gens venant d'Alsace ou d'autres régions éloignées.

**Dimitri** : Pour les autres épreuves, elles ne stagnent pas du tout. En Suisse, on constate une baisse des licenciés et du nombre de vraies courses pour les licenciés, mais une augmentation des cycloportives. Peut-être serait-il pertinent de faire partir les élites devant pour leur offrir des courses encadrées tout en gardant les amateurs.

**Andréa** : Oui, c'est une bonne réflexion. Nous n'avons pas encore intégré cette idée, mais il faudra y réfléchir.

**Dimitri** : Le sport santé se développe, avec peut-être moins d'attrait pour la compétition et plus pour la santé. Cela pourrait être une direction pour les organisateurs si la compétition diminue.

## Annexe 6 : SWOT

SWOT du Tour des Stations	
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renommée de l'évènement</li> <li>▪ Organisation professionnelle</li> <li>▪ Diversité des parcours, paysages</li> <li>▪ Positionnement clair</li> <li>▪ Communication</li> <li>▪ Capacité d'accueil</li> <li>▪ Partenariats solides, sponsor national (Coop)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Difficulté à trouver des bénévoles</li> <li>▪ Multitude de communes à tenir informées (autorisation)</li> <li>▪ Hébergement à Verbier limité (disponibilité et coût)</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Croissance de l'épreuve → Engouement pour la pratique cycliste (recherche de défis, bien-être, santé, nature)</li> <li>▪ S'intègre dans la stratégie touristique du canton</li> <li>▪ Synergie possible avec les autres épreuves de l'organisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Milieu concurrentiel, épreuves nombreuses</li> <li>▪ Normes sécuritaires accrues (coûts)</li> <li>▪ Dépendance aux conditions météorologiques</li> </ul>

SWOT de la Châtel Chablais Léman Race	
Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organisation professionnelle</li> <li>▪ Diversité des parcours, paysages, gravel</li> <li>▪ Positionnement clair</li> <li>▪ Communication</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Difficulté à trouver des bénévoles</li> <li>▪ Multitude de communes à tenir informées (autorisation)</li> <li>▪ Accès reculé</li> <li>▪ Transport public très limité</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Croissance de l'épreuve → Engouement pour la pratique cycliste (recherche de défis, bien-être, santé, nature)</li> <li>▪ Synergie possible avec les autres épreuves de l'organisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Milieu concurrentiel, épreuves nombreuses</li> <li>▪ Normes sécuritaires accrues (coûts)</li> <li>▪ Dépendance aux conditions météorologiques</li> </ul>

## Annexe 7 : Cotation utilisée pour réaliser les matrices

Cette méthode de notation a été utilisée pour réaliser les différentes matrices du rapport.

### Source :

Fichier EXCEL Diagnostic RSE – Version de référence – 2023-09.18 selon cours 20.10.2023 par Madame Angélique Torres. Diagnostic RSE – Méthode de cotation des enjeux/domaines d'action (Inspiration du NF X30-029 :2016) :

### Echelle de cotation de la performance des enjeux :

1 - **Prise de conscience** : Aucune action n'existe pour l'instant cependant la direction d'établissement est consciente de l'importance de cet enjeu et est prêt à lancer des actions.

2 - **Mesure** : l'établissement de collecte de l'information. Il identifie certaines actions de progrès.

3 - **Mise en place d'actions** visant à faire progresser les performances de l'établissement. Après avoir identifié sa performance sur l'enjeux, l'établissement met en place les actions d'amélioration de ses performances. Ce niveau correspond à l'état de l'art dans le contexte de l'établissement (secteur, localisation), et au moins la conformité réglementaire.

4 - **Maîtrise partielle d'innovations** : L'établissement a atteint une maturité sur l'enjeux vis-à-vis de l'état de l'art (mise en place des MTD Meilleures Technologies Disponibles). Il a identifié et mis en œuvre partiellement la prochaine innovation. Il mène des actions organisées de veille sur les innovations.

5 - **Excellence / exemplarité** : L'établissement a généralisé une innovation qui le place à un niveau d'excellence au-delà de l'état de l'art et des pratiques courantes dans le domaine, en stratégie de rupture et avec une vision intégrée.

### Qualification du niveau d'importance de chaque enjeu pour l'organisation

1 - L'objectif est peu conséquent, sa maîtrise n'est pas à l'ordre du jour, il peut être laissé de côté.

2 - La non-maîtrise de l'enjeux peut mettre en cause ou défavoriser de façon limitée dans le temps et dans l'espace les processus opératoires de l'établissement. Sa maîtrise favorise des processus opératoires. Cet enjeu n'est pas prioritaire.

3 - La non-maîtrise de l'enjeux peut mettre en cause la réussite de certains projets de l'établissement. Sa maîtrise est indispensable à la réalisation de certains projets.

4 - La non-maîtrise de l'enjeux peut mettre en cause l'accomplissement de l'ensemble des projets ou des missions (cœur de métier) de l'établissement. Sa maîtrise est indispensable à l'accomplissement de l'ensemble de ses projets ou missions

5 - La non-maîtrise de l'enjeux peut mettre en cause l'établissement dans son existence. Sa maîtrise est indispensable à son existence.



*Echelle d'importance des enjeux pour les parties prenantes*

- 1- Il n'y a pas de parties prenantes qui aient d'attentes sur ce sujet
- 2- Quelques parties prenantes ont des attentes sur ce sujet
- 3- Un bon nombre de parties prenantes ont des attentes sur cet enjeux
- 4- Une grande partie des parties prenantes ont des attentes sur cet enjeux
- 5- La grande majorité, voire toutes les parties prenantes ont des attentes sur cet enjeux