

ÉCONOMIE ET ENVIRONNEMENT | FINISTÈRE

IMPACT ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DU TOUR DE FRANCE 2021



Mai 2022

RAPPORT D'ÉTUDE



SOMMAIRE

Avant-propos.....	3
Les impacts liés à l'organisation du Grand Départ	4
Les retombées liées à l'organisation du Grand Départ.....	7
Conclusion.....	17
Méthodologie	19

AVANT-PROPOS



Le 26 juin 2021, Brest accueillait, pour la quatrième fois de son histoire, le départ du Tour de France, pour une étape entièrement finistérienne entre la cité du Ponant et la ville de Landerneau. En raison du décalage des Jeux Olympiques de Tokyo en 2021 et de l'avancée du départ en juin, le Grand Départ de la 108^e édition du Tour de France, qui devait initialement partir de Copenhague, a été reprogrammé en Bretagne. Ce Grand Départ a été plus que jamais atypique, car imaginé à l'échelle régionale où chaque département bénéficiait d'une étape se déroulant intégralement sur son périmètre.

Accueillir le Tour de France, c'est s'inscrire dans l'histoire de la plus grande course cycliste du monde, et c'est aussi proposer une fête populaire entièrement gratuite pour le public. Le Tour est considéré comme le troisième événement sportif le plus suivi au monde après la coupe du monde de football et les Jeux Olympiques d'été. Si les études montrent unanimement des impacts positifs pour les territoires hôtes, le degré de rayonnement sur l'économie locale est variable au regard des différences méthodologiques. Pour la première fois, l'analyse combine les dimensions économiques et environnementales. Cette démarche inédite et innovante a tout d'abord une résonance particulière dans un contexte pandémique incertain. Son caractère innovant réside également dans la volonté de mieux prendre en compte les impacts environnementaux de ce type de manifestations pour identifier des leviers d'action futurs.

Les impacts liés à l'organisation du Grand Départ

Les dépenses budgétaires des collectivités

Les dépenses liées au ticket d'entrée

Accueillir le Tour de France implique un certain nombre de dépenses pour les collectivités, à commencer par la redevance versée à Amaury Sport Organisation (A.S.O.), la société organisatrice du Tour de France. Ce montant peut varier sensiblement selon le périmètre choisi pour le Grand Départ et le nombre d'étapes organisées à cette occasion. À titre d'exemple, Nice s'était acquittée en 2020 d'une note de 3,5 M€, un montant élevé mais justifié par l'accueil de deux étapes pleines sur le territoire et d'un départ lors de la troisième journée de course. Ce ticket d'entrée peut s'avérer encore plus onéreux dans le cas d'un départ depuis l'étranger, où les villes peuvent payer jusqu'à 8 M€.

1,3 M€ pour accueillir le tour de France

Dans le cas de la première étape, le ticket d'entrée s'élève à 1,5 M€, dont 1,3 M€ pour les collectivités du Finistère, soit un montant moins élevé que la moyenne des autres grands départs. Cela s'explique par le fait que ce départ a été pensé à l'échelle de la région Bretagne, et que son financement a été réparti entre les différentes collectivités bretonnes. La ville de Brest et la métropole ont financé pour un total de 840 000 €. Le conseil régional de Bretagne a contribué à hauteur de 174 000 €¹, le conseil départemental du Finistère pour 300 000 €, et Landerneau pour 144 000 €.

Le coût d'organisation de la première étape

Les dépenses d'organisation de l'étape Brest-Landerneau s'élèvent à un total de 1,4 M€, dont 1 M€ directement imputables aux collectivités finistériennes.

Si le ticket d'entrée A.S.O. constitue le premier poste de dépenses (environ 44 %), le deuxième poste concerne la location et l'achat de matériel de fournitures ainsi que les dépenses en sécurité, qui concentrent plus de 20 % des dépenses effectuées dans le cadre du Tour de France. Il s'agit de bâches, de plateformes pour la cérémonie

protocolaire de fin d'étape, la borne signalisant l'arrivée ou encore des écrans géants. Ensuite viennent les dépenses en voirie (10 %) qui sont partagées entre la mise aux normes des routes en fonction du cahier des charges d'A.S.O. et des dépenses courantes de réfection de la chaussée par exemple. Les dépenses en communication (production de flyers, reportages, décorations) et en ressources humaines (mise à disposition d'agents de la collectivité) forment également des socles de dépenses importants.

1 M€ de dépenses liées à l'organisation de la première étape

Plus précisément, Les animations du Fan Park (18 000 €), la décoration de la ville de Brest et de ses vitrines (72 000 €), les kits fournis aux commerçants (10 000 €) ou la cérémonie de présentation des coureurs (188 000 €) constituent une autre part très importante des dépenses engagées. Il peut également être cité les actions pour la propreté et l'écologie urbaine, la promotion économique et le réseautage, ou encore les frais de bouche.

1. Le Grand Départ régional étant réfléchi autour de quatre étapes bretonnes, le choix a été fait de diviser en parts égales la contribution de 696 000 € de la part du Conseil Régional de Bretagne, soit 174 000 € par étape.



Un budget global qui intègre des dépenses courantes

Si à l'échelle de la première étape, le coût global approche les 3,3 M€, dont 2,75 M€ financés par les collectivités finistériennes, certaines recettes comme la contribution d'entreprises au titre du mécénat, la rationalisation de crédits d'exercices précédents ou encore la récurrence de certaines dépenses (aménagement de la voirie, entretien des espaces verts), correspondant à des dépenses courantes ou anticipées, permettent d'amortir le budget directement lié à l'organisation du Tour de France. Le coût réel lié à l'accueil de la première étape s'élève ainsi aux alentours de 2,3 M€ net pour les collectivités du Finistère.

2,3 M€ de coût réel
lié à l'accueil de la
première étape du
Grand Départ breton

Le budget ne tient pas compte des investissements réalisés par les autres communes et intercommunalités présentes sur le tracé compte tenu du caractère hétérogène de ces contributions. Toutefois, cela ne modifie pas la structure du budget final. L'essentiel de l'effort financier a été réalisé par Brest (ville et métropole). Les deux collectivités ont engagé près de 1,8 M€ soit 54 % du budget global, et 65 % du coût réel à l'échelle des collectivités finistériennes. L'autre partie des dépenses a été prise en charge par la ville de Landerneau, le conseil départemental du Finistère et le conseil régional de Bretagne.

Une organisation qui n'est pas sans conséquences sur l'environnement

Les impacts liés à l'organisation et la préparation du parcours

Une analyse, la plus large possible, a intégré des aspects environnementaux liés à cette première étape. Cela s'est traduit par un travail de collecte de données et de suivi d'indicateurs les plus adaptés au contexte de l'événement, couplé à des phases de terrain, qui ont permis de produire des résultats chiffrés. Ceux-ci sont cependant à mettre en perspective compte tenu de l'échantillonnage et de l'impossibilité d'être exhaustif.



La définition du tracé constitue un premier effet sur l'environnement qu'il traverse. Malgré la prise en compte de certains espaces protégés dans le tracé du parcours, au travers des études d'incidence Natura 2000 par exemple, de nombreux sites empruntés par la course regorgent d'espèces protégées. Sur les 3 sites ayant fait l'objet d'une expertise de terrain, 90 espèces protégées réglementairement ont été identifiées, dont 71 sur les sites hors Natura 2000.

Ensuite, la préparation du parcours, par le balisage de la route, la mise en œuvre de décorations et d'animations, la sécurisation des sites ou encore la réfection de la voirie, produisent également des impacts sur l'environnement. C'est, par

exemple, le cas pour les 400 kilogrammes de peinture utilisés pour la signalétique et l'habillage du milieu naturel, qui se sont indirectement disséminés dans la nature, générant des impacts non négligeables.

L'aménagement du site de l'arrivée pour l'installation du podium protocolaire, en haut de la Fosse-aux-Loups, a obligé les collectivités à remblayer des fossés durant une période favorable aux amphibiens et aux fonctionnalités de zones humides. Par ailleurs, les lisières ont été fauchées à un moment correspondant à une période de forte affluence et de reproduction des reptiles et des insectes.

Ces points peuvent faire l'objet d'une amélioration continue, par une meilleure

prise en considération des sites sensibles au moment de la réalisation du tracé du Tour de France et du choix des sites d'installation d'infrastructures nécessaires à la bonne tenue de la course, ainsi que par la valorisation de pratiques plus vertueuses, qu'il s'agisse de matériaux utilisés ou de méthodes employées pour sécuriser et décorer les routes.

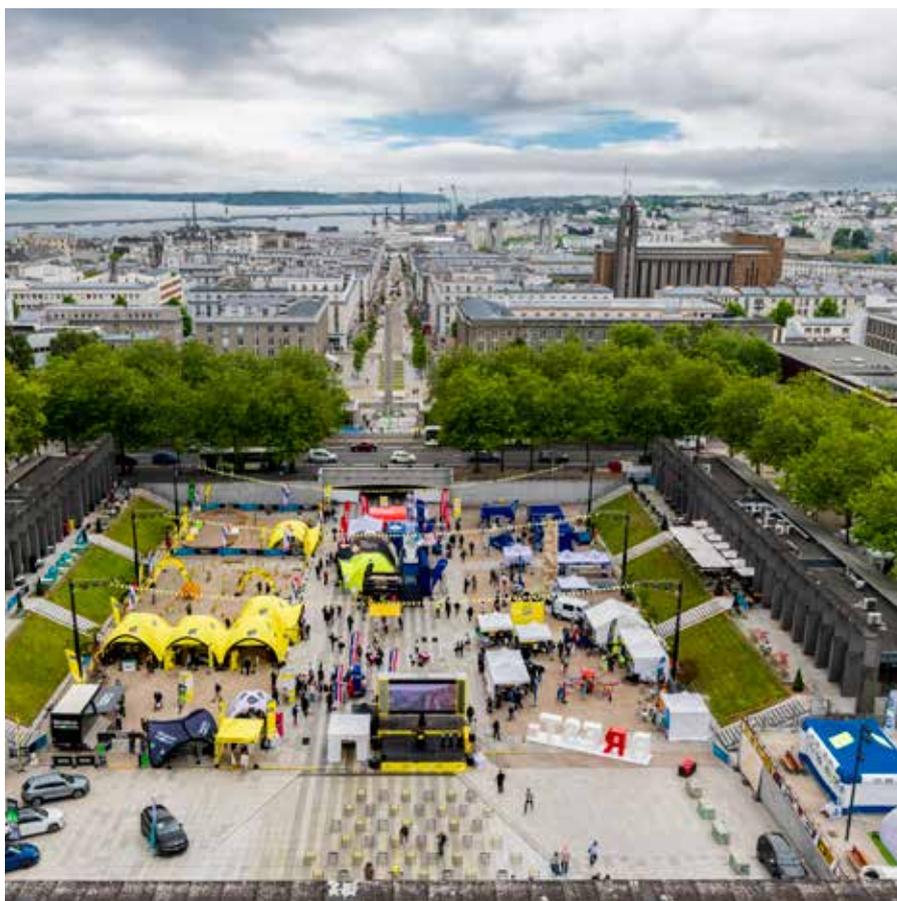
Des évènements et une communication consommateurs de ressources

Les évènements mis en place par les collectivités dans le cadre des festivités liées au Tour de France impliquent la consommation de diverses matières premières pour l'édition de documents d'information, la mise en place de stands et la réalisation de supports dédiés à leur ornement et à leur animation.

À ce titre, le matériau le plus utilisé, en poids, est le papier avec une quantité estimée à un peu plus de 6 tonnes. Il s'agit aussi bien de papiers qualitatifs utilisés dans des cartes postales, des cadeaux à destination du public, que des papiers techniques utiles ou des brochures informatives. De nombreux stands ont été décorés avec des dispositifs créés spécifiquement pour l'occasion. La plupart des matériaux employés sont en plastique (polyester, PVC...), dont la revalorisation n'est pas optimale, et la durée de vie relativement limitée car destinés à un événement éphémère.

Il faut aussi noter l'utilisation de stickers ainsi que de 376 kg d'artifice dont 172 kg de poudre explosive, dont les composants sont plus ou moins toxiques selon les produits et surtout les milieux où ils se dispersent. Si ces produits participent du folklore des manifestations, leur impact est tout de même significatif sur l'environnement.

De nombreux stands ont été décorés avec des dispositifs créés spécifiquement pour l'occasion. La plupart des matériaux employés sont en plastique (polyester, PVC...), dont la revalorisation n'est pas optimale.

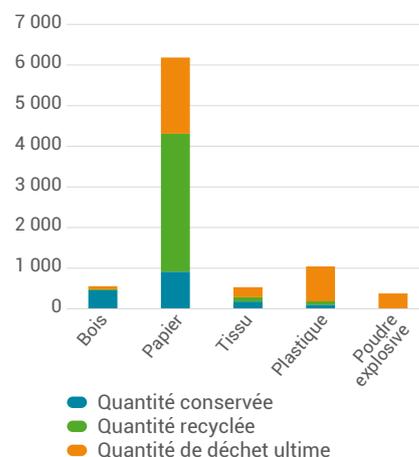


Crédit photo : Mathieu Le Gall - Brest métropole

Dans une moindre mesure, certains équipements ont pu être réalisés à partir de métal ou encore de matériaux biosourcés comme le bois, notamment dans le cadre des animations. C'est le cas notamment pour la piste en bois réalisée pour les ateliers pédagogique de maniabilité du vélo dans le Fan Park de la place de la Liberté à Brest. D'autres bonnes pratiques pédagogiques peuvent aussi être notées : Brest métropole a ainsi valorisé 685 kg de déchets plastiques auprès de l'association Océan Plus qui se charge de surcycler² ces matières premières secondaires en produits à bonne valeur ajoutée.

Quantités estimées de matières consommées par les collectivités pour la communication et l'organisation des évènements, et devenir estimé 1 an après le Tour (kg)

Source : Biotope



2. Surcyclage : transformation et valorisation de produits et matériaux destinés au rebut en matériaux ou produits de qualité et d'usage plus important.

Les retombées liées à l'organisation du Grand Départ

Les acteurs professionnels du Tour de France : Amaury Sport Organisation (A.S.O.)

Retombées sur l'économie locale

L'hébergement constitue l'un des principaux postes de dépenses in situ. En prenant en compte les équipes cyclistes et les membres de l'organisation³, dont les dépenses en hôtellerie sont prises en charge par A.S.O., cela représente environ 1 500 personnes et jusqu'à plus de 800 chambres par jour. Dans le cadre du Grand Départ et de la première étape, les nuitées s'échelonnent entre le dimanche 20 juin et le samedi 26 juin, avec une montée en puissance du taux d'occupation du parc hôtelier au fil de la semaine et au gré de l'arrivée des équipes, des sponsors et de la presse. Au total, A.S.O. a réservé 5 445 chambres, dont près de 3 200 sur Brest métropole (58 %), le reste des chambres étant réservé en Finistère et de manière plus marginale dans les autres départements bretons. Les nuitées finistériennes sont valorisées à hauteur de 937 000 € dont près de 610 000€ pour les hébergeurs de la métropole.

Les impacts de la logistique d'A.S.O.

La flotte de véhicules d'A.S.O. est composée de 207 véhicules, nécessaires pour couvrir le Tour de France, ainsi que de 5 hélicoptères. Il s'agit, pour un peu plus de la moitié du parc, de véhicules légers type break. À cela s'ajoutent une cinquantaine d'utilitaires, une trentaine de motos et deux poids lourds. D'un point de vue énergétique, la flotte de véhicules est composée à 50 % de véhicules à motorisation thermique (essence et diesel) et seulement 3 % en motorisation électrique complète. La présence de véhicules thermiques s'explique par les modalités contractuelles qui lient généralement les fournisseurs et l'organisation, mais aussi les équipes durant plusieurs années. La conversion totale des véhicules vers des

3. Les membres de l'organisation font référence aux personnels d'A.S.O., à la garde républicaine, certains effectifs de police affectés à la sécurité itinérante, aux équipes médicales ainsi qu'aux commissaires de course.

Répartition des modes de déplacements et émissions totales de CO₂ associées pour les organisateurs la caravane, et les médias

Flotte		Nombre mobilisé	Émissions en Kg CO ₂
Hélicoptères avec passagers - AS 3508 Ecureuil - Arriel 1D1		5	928
A.S.O. - caravane Evry à Brest	motos	28	21 774
	poids lourds	2	
	voitures hybrides	97	
	voitures essence	15	
	voitures diesel	11	
	utilitaires diesel	48	
	utilitaires électriques	6	

énergies moins polluantes est toutefois en bonne voie. En effet, 97 voitures (85 % des véhicules légers) ont été convertis à l'hybride tandis que quelques véhicules sont déjà au tout électrique. Cependant, le type de conduite imposé par le déroulement de la course, les grandes distances à couvrir ainsi que le manque d'infrastructures de recharge constituent des facteurs limitants pour poursuivre le verdissement de la flotte. Cette année, une expérimentation de transport de bornes mobiles a été menée avec l'entreprise bretonne Drop'n Plug pour favoriser le déploiement d'une flotte électrique.

En termes d'émissions de CO₂, la logistique d'A.S.O., comprenant l'ensemble des déplacements réalisés pour venir à Brest et pour assurer le suivi de la première étape du Tour de France, représentent 22 702 kg de CO₂. 96 % de ces émissions sont liés aux véhicules « terrestres », et 4 % liés aux hélicoptères nécessaires à la retransmission, le transport de passagers et la logistique du Tour de France.



Credit photo : Drop'n Plug – la recharge d'un véhicule A.S.O. grâce à la station mobile Drop'n Plug

Émissions de CO₂ liés aux repas des acteurs du Tour de France

Acteurs	Nombre moyen de personnes	Nombre total de repas	Émissions en Kg CO ₂
A.S.O.	1 500	17 010	24 324
Équipes	184	2 087	2 984
Accompagnants	450	5 103	7 297
Préparation de la course	170	1 928	2 757
TOTAL	2 304	26 128	37 362

Répartition des émissions énergétiques du parc hôtelier

	Total m ²	Total émissions brutes kg CO ₂
Hôtel énergie fossile	68 863	1 250
Hôtel électricité	38 587	2 281

Les autres impacts : hébergement, repas

Au-delà des déplacements, d'autres sources d'émissions de CO₂ peuvent être relevées, notamment celles liées à la consommation d'énergie dans le parc hôtelier. Au regard du nombre de chambres réservées dans le cadre du Grand Départ, environ 3 531 kg de CO₂ ont été générés dont environ deux tiers par la consommation d'électricité et un tiers par l'utilisation d'énergies fossiles telles que le gaz. Ces consommations pourraient faire l'objet d'un accompagnement pour réduire leur impact sur l'environnement.

Les émissions de CO₂ liées aux repas dépendent fortement du menu et de la provenance des produits. Les équipes, disposant de leur propre camion de cuisine s'approvisionnent en produits frais et locaux pour s'adapter au régime des coureurs et coureuses. Ce paramètre est variable pour le reste de la sphère Tour de France pour qui les repas peuvent être pris à l'hôtel ou au restaurant par exemple. Au total, environ 26 000 repas ont été consommés durant l'événement, ce qui représente, sur la base d'un repas standard, environ 37 362 kg de CO₂.

Les dépenses supplémentaires des équipes

Les nuitées liées aux courses d'avant-Tour et stages

Avant même le Grand Départ, certaines équipes ont souhaité découvrir le tracé de la première étape et ont fait le choix d'inscrire dans leur calendrier des courses ou des stages dans le Finistère. Ainsi l'attractivité du Tour de France a produit un effet de levier auprès des autres courses

de niveau inférieur localisées en Finistère. Le Tour du Finistère et le Tro Bro Léon ont bénéficié de cet effet d'entraînement par une présence accrue d'équipes concernées par le Tour de France. Le Tro Bro Léon comptait six équipes World Tour cette année contre deux en 2019. Ces équipes ont, de manière générale, profité de leur présence sur place pour reconnaître le parcours de la première étape en restant une ou plusieurs nuitées supplémentaires.

De la même manière, plusieurs équipes cyclistes ont organisé des stages à part entière pour repérer une partie, voire l'intégralité, des étapes bretonnes. C'est le cas pour les deux équipes bretonnes Arkéa-Samsic et B&B Hôtels p/b KTM ou de l'équipe Total Direct Energie. Ces stages de préparation sont généralement composés d'une dizaine de coureurs, ainsi que d'une partie de l'encadrement (directeurs sportifs, assistants, mécaniciens...), et impliquent également des réservations hôtelières et l'achat de denrées alimentaires. Ce paramètre étant très variable d'une équipe à l'autre, il est difficile de mesurer précisément l'impact de ces sessions de reconnaissance.

Une surréservation de la part des équipes masculines

Des dépenses hôtelières supplémentaires sont consenties par les équipes. En effet, au-delà des forfaits pris en charge par A.S.O., des surréservations sont réalisées par les équipes masculines, dont ces dernières en assurent le financement. Ces nuitées supplémentaires sont généralement à destination de membres du staff (mécaniciens, préparateurs physiques, logisticiens...), pour une moyenne de 14 personnes supplémentaires par équipes, soit un total de 322 personnes. Cela représente, en moyenne, un surcout d'environ 200 000 € dont 120 000 € sur le périmètre de Brest métropole⁴.

Au-delà des nuitées, un regard complémentaire a été porté sur les dépenses additionnelles non prises en charge par les équipes. Ce sont des frais et dépenses réalisés à titre personnel par les accompagnateurs (directeurs sportifs, assistants, mécaniciens, kinésithérapeutes). Au nombre de 450, ces accompagnateurs dépensent en moyenne 28,57 € par jours, ce qui représente dans le cadre du Grand Départ à Brest un volume de dépenses supplémentaires de 51 426 €.



Crédit photo : Mathieu Le Gall - Brest métropole

4. Selon les informations transmises par les équipes contactées dans le cadre de l'étude. Il s'agit d'une moyenne, ce nombre étant variable d'une équipe à l'autre.

La course by Le Tour

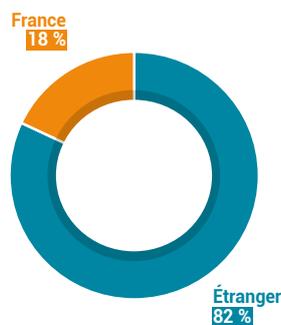
La Course by Le Tour est une épreuve féminine disputée sur une journée en marge du Tour de France masculin. Elle a été créée en 2014 pour compenser l'absence du Tour de France féminin. Cette épreuve est rapidement devenue un incontournable du calendrier féminin au regard de sa portée médiatique. Elle regroupe donc les meilleures équipes de la planète, qui n'hésitent pas à consacrer les moyens nécessaires pour y performer. En 2021, la course était initialement programmée dans les Côtes d'Armor à l'occasion de la deuxième étape ralliant Perros-Guirec à Guerlédan (Mûr-de-Bretagne). Son repositionnement la veille, en raison de la tenue des élections départementales et régionales, a obligé les organisateurs à caler la course sur l'étape Brest-Landerneau. Cela a contraint les équipes féminines à reprogrammer leurs réservations hôtelières de manière clairsemée sur l'ensemble du Finistère en raison de la saturation de l'offre dans et autour de Brest métropole. Chacune des 21 équipes était composée de 6 coureuses et, en moyenne, de 10 encadrants. Même si cette course se déroule sur une journée, leur présence s'est étalée sur 3 nuitées afin de préparer l'événement. Au total, la Course by Le Tour représente plus de 166 000 € de retombées économiques sur l'ensemble du Finistère⁵.

L'impact environnemental lié aux déplacements des équipes

L'internationalisation du cyclisme a rendu les déplacements des équipes de plus en plus fréquents et lointains. 17 des 23 équipes engagées sur le Tour de France 2021 sont d'origine étrangère et 82 % des coureurs ont une nationalité étrangère. S'il est difficile de déterminer précisément les déplacements réalisés par les équipes au vu du caractère

Provenance des coureurs

Source : Biotope



5. Données récoltées auprès d'un échantillon d'équipes

itinérant des coureurs, la plupart des déplacements effectués pour se rendre sur le lieu du départ ont été réalisés depuis l'étranger et par avion. Au total, les émissions générées⁶ par les déplacements des équipes préalables au Tour de France s'élèvent à 7 565 kg de CO₂. Toutefois, cette analyse est à nuancer au regard des courses de préparation au Tour de France, situées en France et en Suisse⁷, impliquant la présence d'une grande partie du peloton du Tour de France sur le sol national ou à proximité.

Les dépenses des autres professionnels

Les retombées sur l'économie locale

Au-delà de la stricte fréquentation des membres de l'organisation et des équipes cyclistes, la présence en très grand nombre de journalistes et médias couvrant l'événement, de personnels de la caravane publicitaire, de partenaires financiers de l'épreuve et de divers prestataires est également à prendre en compte. Ainsi, plus de 2 650 personnes gravitent autour de l'événement occupent les hébergements marchands locaux et consomment sur place.

Au global, la présence du Tour de France à Brest a généré directement près de 3 millions d'euros de retombées économiques auprès de la sphère Café-Hôtel-Restaurant (CHR) du territoire. Les hébergeurs en sont les principaux bénéficiaires puisque l'événement a accaparé une très grande partie de la capacité d'accueil du territoire. Cet effet est d'autant plus fort qu'il s'inscrit, d'une part, dans un contexte où la Covid-19 imposait encore des mesures sanitaires relativement lourdes, et d'autre part, avant même que la saison touristique ne commence réellement. Si l'avancement calendaire du départ du Tour au 26 juin n'a pas favorisé un afflux de touristes sur le territoire, il a permis aux hébergeurs de bénéficier d'une dynamique d'avant-saison, durant une période peu propice à une forte activité touristique. En effet, les nuitées inhérentes au Tour de France apparaissent comme une vraie plus-value pour le territoire et non pas comme une offre de substitution à la clientèle touristique traditionnelle. Il s'agit donc d'une véritable bouffée d'oxygène, après une année particulièrement difficile pour le secteur.

6. Volume d'émissions rapporté à une étape dans la mesure où ces déplacements concernent le Tour de France de manière générale et pas seulement le Grand Départ.

7. Critérium du Dauphiné et Tour de Suisse

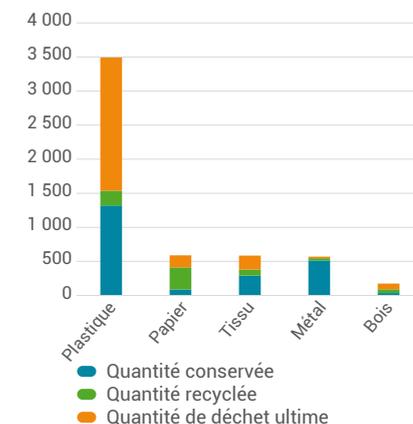
La caravane, quels impacts sur l'environnement ?

Les objets promotionnels, une tradition bien ancrée mais non dénuée d'impacts

Les objets promotionnels distribués par la caravane font partie des traditions associées au Tour de France, mais cela implique l'utilisation de matières premières pour leur confection. La liste des matériaux quantifiables utilisés pour fabriquer ces objets fait apparaître une part importante des plastiques, à hauteur d'environ 62 % de l'ensemble des matériaux utilisés. L'usage de plastique recyclé pour la production de ces éléments, et leur recyclage en aval de leur utilisation, en partenariat avec des associations locales, permet d'atténuer le bilan carbone, même si ces pratiques restent mineures. De manière générale, la quantité de déchets liée aux objets promotionnels s'est largement réduite ces dernières années. D'une part, leur réalisation a été restreinte aux partenaires de la caravane, réduisant de fait leur quantité. D'autre part, l'amélioration continue de la qualité et de l'utilité des produits incitent davantage les spectateurs à garder longtemps les objets récupérés.

Quantités de matières (en kg) liées aux objets promotionnels pour l'étape 1 (en kg)

Source : Enquête Adeupa, données A.S.O.



Recommandations

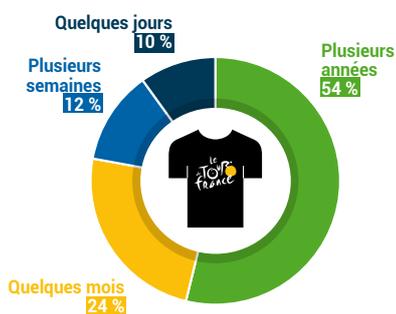
Privilégier les papiers recyclés, et en particulier pour les papiers informatiques à faible durée de vie, substituer le plastique par d'autres matériaux ou encore veiller à la qualité écologique des tissus employés (fibres naturelles, issues de l'agriculture biologique) font partie des pistes d'actions à privilégier.

L'enjeu est aussi de soutenir et d'augmenter la part de recyclage de ces produits en promouvant les bonnes pratiques auprès

du grand public et des sponsors. Une dynamique a été enclenchée par A.S.O., avec notamment la suppression des emballages plastiques hors produits alimentaires (utilisation d'emballages recyclables). D'autre part, l'enquête réalisée auprès des spectateurs souligne que 78 % d'entre eux affichent l'intention de conserver plusieurs mois, voire de collectionner les objets récupérés auprès de la caravane.

Intention de conservation des objets promotionnels par les spectateurs interrogés

Source : Enquête Adeupa

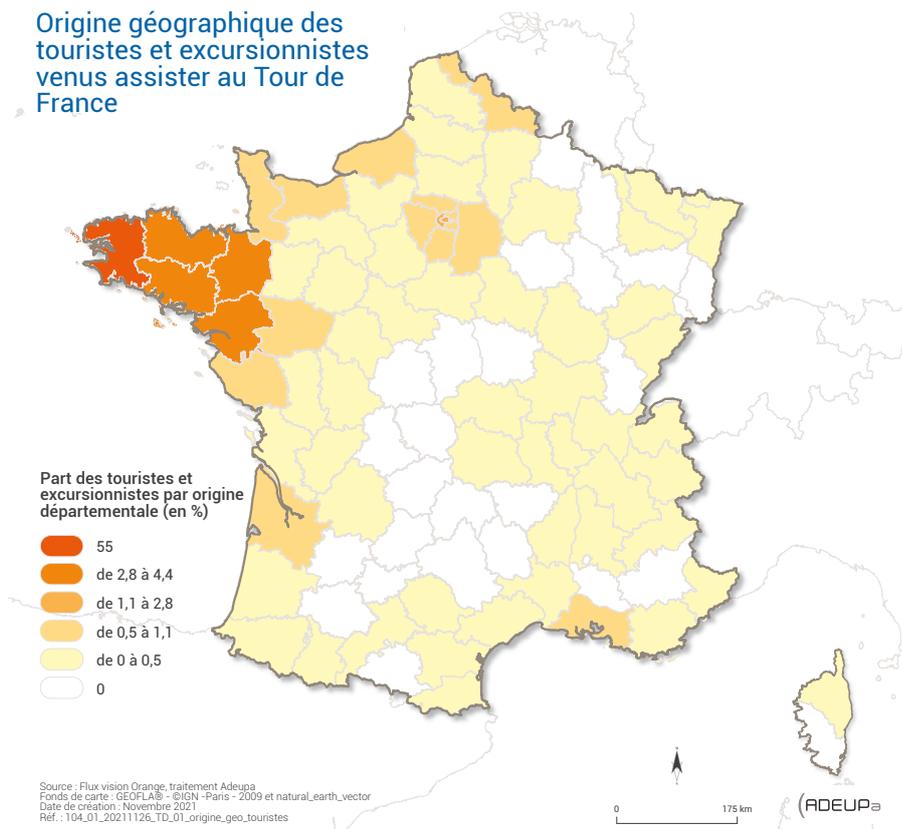


Les spectateurs du Tour de France : une attractivité auprès des touristes et excursionnistes

Un niveau touristique de pleine saison avant l'heure

L'avancement calendaire du Tour de France hors de la période de vacances scolaires estivales a, peut-être, limité la capacité des touristes à pouvoir se rendre sur le territoire au moment de l'événement. Toutefois, il a permis de lancer une dynamique de pré-saison, à un moment où les touristes sont

Origine géographique des touristes et excursionnistes venus assister au Tour de France



habituellement peu présents⁸. En effet, les touristes et excursionnistes du mois de juin ne représentent qu'environ 9 % des arrivées annuelles sur le territoire en 2020, ce qui est semblable au mois de décembre. Le Grand Départ a donc suscité une plus-value touristique auprès de l'offre en hébergement local.

Le Tour fait partie du patrimoine immatériel de la France depuis 1903. S'il a longtemps été disputé en grande majorité par des

coureurs français, il s'est rapidement européanisé puis internationalisé après la Seconde Guerre mondiale. Avant 1947, 19 nationalités différentes, en plus de la France, avaient pris part à la Grande Boucle, 34 autres se sont greffées à cette liste depuis. L'internationalisation croissante du peloton génère, par analogie, un tourisme cosmopolite durant les trois semaines de course en juillet.

Le Tour de France 2021 a mis un coup de projecteur sur la Bretagne, et principalement à Brest déjà habituée à recevoir la course, mais aussi sur Landerneau, qui accueillait pour la première fois une étape, au sommet d'une montée inédite.

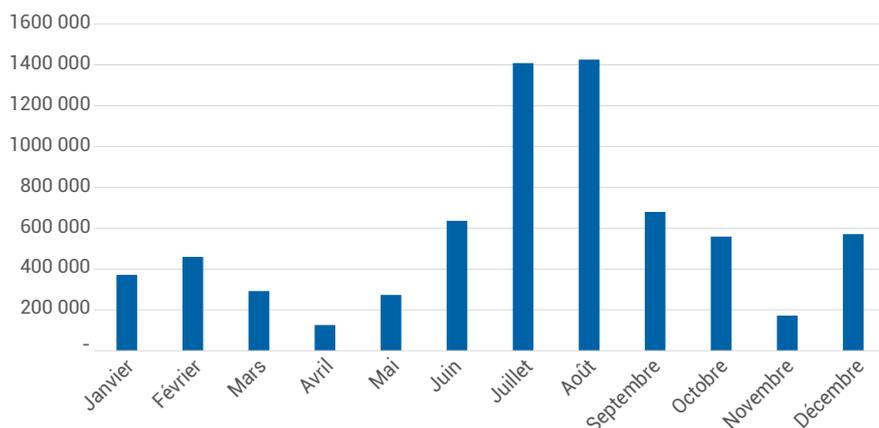
Environ 125 000 personnes ont été identifiées le jour de la course sur des zones de captation des téléphones mobiles⁹, à Brest, Landerneau et Châteaulin. Parmi elles, 46 500 étaient des personnes non-habituellement présentes dans les zones, soit 16 000 de plus que la moyenne constatée lors des trois samedis précédents (+52 %). L'effet Tour de France a été un véritable déclencheur auprès des personnes extérieures au territoire. À

8. Habituellement, le Tour de France prend place dans le calendrier cycliste les 3 premières semaines de juillet.

9. Zones identifiées selon les parcours, à des endroits stratégiques et en fonction des capacités de déploiement du dispositif Flux Vision Orange. Les zones sont situées à Brest (port de commerce et cœur de ville), Landerneau (Stum, cœur de ville et Fosse-aux-Loups) et Châteaulin (Stang ar Garront)

Nombre d'arrivées de touristes et d'excursionnistes dans le Finistère par mois en 2020

Source : Flux vision Orange, traitement Adeupa



titre d'exemple, près de 5 000 touristes et excursionnistes étrangers ont circulé dans les périmètres d'analyse, soit 11 % de cette population additionnelle. C'est plus de trois fois le nombre de touristes et excursionnistes étrangers constatés habituellement. Sur les zones de Brest et Landerneau, la fréquentation touristique additionnelle mesurée entre le 23 et le 26 juin, période correspondant aux diverses animations proposées (arrivée des équipes, présentation des équipes, fan park, etc.), atteint environ 63 %.

Les dispositifs d'analyse permettent d'estimer une fréquentation supplémentaire de l'ordre de 52 200 touristes et excursionnistes sur l'ensemble de l'étape. Environ 20 % de cette population additionnelle était située entre Brest et Plougastel-Daoulas au moment de la course, correspondant à un peu plus de 7 % du parcours de l'étape, en comprenant le tronçon du départ fictif¹⁰. En dépit de l'avancement de la date du Tour de France au 26 juin¹¹, de la présence toujours significative de la Covid-19 et des mesures sanitaires encore en vigueur, le territoire a bénéficié de séjours touristiques générateurs de retombées économiques.

Environ deux tiers sont des excursionnistes venus à la journée assister à l'étape. Il s'agit, dans de nombreux cas de résidents bretons, de camping-caristes qui suivent la course au jour le jour, le week-end du Grand Départ pour les actifs et une bonne partie voire l'intégralité du parcours pour certain·e·s retraité·e·s.

Les touristes venus pour l'occasion sont restés entre 3 et 4 nuits sur place. La plupart (70 %) logeait dans un hébergement non-marchand, c'est-à-dire chez la famille ou chez des amis, dans leur camping-car voire dans une résidence secondaire. Les autres avaient réservé un gîte, une location saisonnière ou bien s'étaient installés dans les campings environnants. Très peu ont réservé une chambre d'hôtel au regard de la saturation de l'offre au moment du Tour

10. Portion située entre le Parc à Chaînes et la bretelle de Keraliou à Plougastel-Daoulas

11. Une à deux semaines plus tôt que dans le calendrier habituel

À noter

16 % des spectateurs interrogés vivant en Finistère indiquent avoir reporté un séjour en dehors du département pour assister spécifiquement au départ du Tour de France à Brest. Toutefois, l'absence d'information sur le nombre de personnes ayant quitté le département pendant la course ne nous permet pas d'estimer le surplus d'activité lié aux spectateurs locaux.

de France. L'ensemble de ces dépenses ont produit environ 2,75 M€ de flux financiers sur le territoire.

Le public du Tour de France vit au rythme de la course. La durée du séjour est relativement courte. Toutefois, environ 15 % du public extérieur au territoire interrogés ont pris le temps de visiter des équipements comme les Capucins, Océanopolis, le musée de la Marine ou encore le Fonds Hélène et Édouard Leclerc, ou d'effectuer des visites en Presqu'île de Crozon et en Rade de Brest principalement, mais aussi à Quimper, Concarneau, Pont-Aven et Morlaix.

Un événement en accès libre, multigénérationnel et favorisant la mixité sociale

Une fête populaire qui attire tous les publics

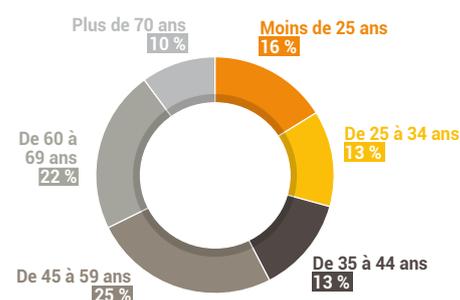
Si les retraités demeurent un public très assidu au Tour de France, il apparaît que le profil et l'âge des spectateurs de la première étape du Tour de France sont très hétéroclites, puisqu'environ un tiers des personnes présentes avait moins de 35 ans, un tiers entre 35 et 59 ans et un tiers avait 60 ans et plus. Cet équilibre tend à confirmer que le Tour de France reste une fête populaire majeure, attirant des profils d'âges variés pour venir profiter du passage de la caravane et des coureurs.

Cette diversité de profils se manifeste également au travers des catégories socio-professionnelles représentées sur le bord des routes. Les actifs (cadres, employés, ouvriers, professions intermédiaires) concentraient plus de la moitié (51 %) des personnes interrogées, 29 % étaient retraités, 14 % étaient étudiants ou lycéens.

Ces trois catégories représentent 94 % des spectateurs, les autres catégories (agriculteurs, artisans), ont été moins touchées par l'événement, mais sont également des classes moins représentatives de la population active.

Répartition par tranches d'âge des spectateurs du Grand Départ du Tour de France

Source : Enquête Adeupa



Il apparaît que le profil et l'âge des spectateurs de la première étape du Tour de France sont très hétéroclites, puisqu'environ un tiers des personnes présentes avait moins de 35 ans, un tiers entre 35 et 59 ans et un tiers avait 60 ans et plus.



Crédit photo : Aurélien Vialatte

Un tourisme de spécialistes avant l'événement et qui perdure

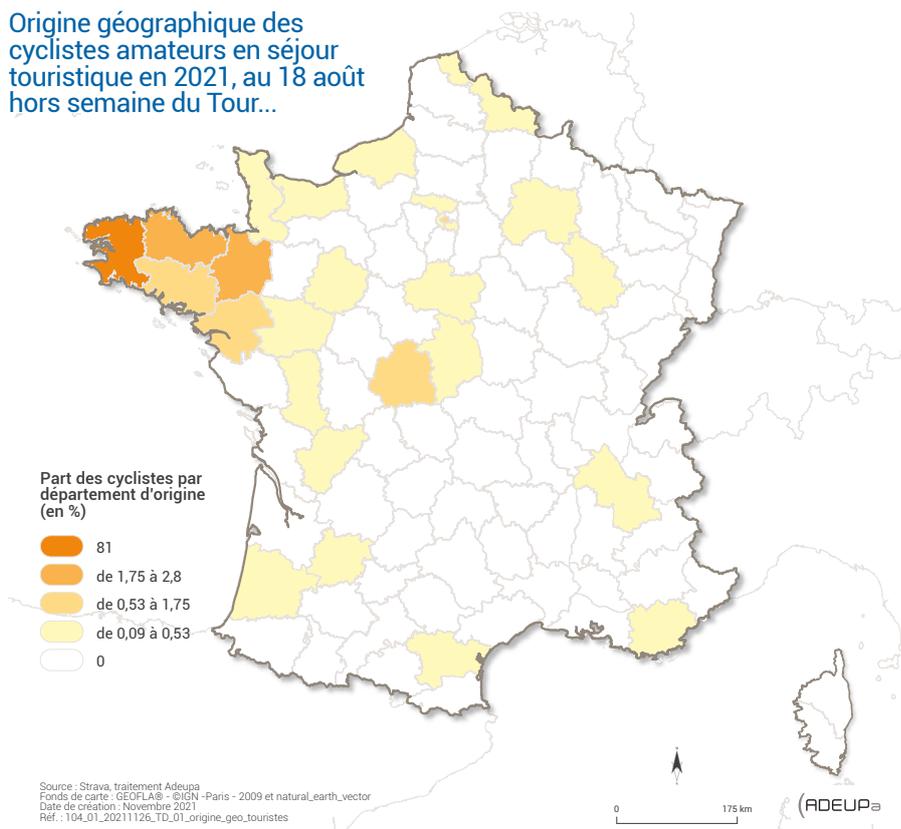
Le Tour de France constitue un facteur d'attractivité important auprès des clubs cyclistes. L'organisation de séjours à la semaine est une pratique qui se répand de plus en plus. En parallèle, l'émergence des réseaux sociaux dédiés au sport, comme Strava, participe aussi de cette dynamique en offrant la possibilité aux amateurs de se comparer avec les professionnels. Les statistiques de franchissement de la côte de la Fosse-aux-Loups permettent d'ailleurs d'apercevoir un effet Tour de France très significatif. La présence, sur le territoire, de partenaires majeurs du Tour de France et le dynamisme des collectivités locales ont permis de faire émerger des projets tels que le défi de la Fosse-aux-Loups, pour lequel la montée a été privatisée le temps d'une journée. Plus de 1 000 sportifs avaient validé le challenge le 23 mai 2021.

Sur la période 2011 à 2020, la côte a enregistré environ 300 records individuels d'ascension contre près de 1 700 en 2021. Les estimations liées au taux d'utilisation de l'application permettent d'estimer qu'environ 6 800 cyclistes différents ont réellement effectué l'ascension depuis l'annonce du parcours jusqu'à la mi-août, pour plus de 20 000 ascensions au total sur la même période¹².

La plupart des cyclistes sont des locaux. Si 80 % habitent en Finistère, 20 % résident hors du département. Dans le détail, 18,5 % résident en France et un peu plus de 2 % viennent de pays étrangers, soit environ 1 400 cyclistes au total. Les autres départements bretons sont ceux qui concentrent le plus de cyclistes. Ils regroupent 38 % des amateurs identifiés sur la période, et plus de 45 % si l'on

12. 3,7 ascensions réalisées constatées en moyenne par personne

Origine géographique des cyclistes amateurs en séjour touristique en 2021, au 18 août hors semaine du Tour...



...et principales nationalités étrangères représentées



ajoute la Loire-Atlantique. Toutefois, 53 départements sont représentés au total, en dehors du Finistère, ce qui illustre le caractère diffus de la provenance des sportifs.

Concernant les étrangers, il s'agit majoritairement d'Anglais puis de personnes originaires de pays limitrophes à la France comme la Belgique, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie. Cela concorde avec les nations majeures du cyclisme européen et mondial.

Répartition des ascensions en vélo du segment « Challenge Fosse-aux-Loups Leclerc » par année d'enregistrement sur Strava



Globalement, les touristes français comme étrangers ont trouvé un point de chute pour la semaine avec 3 ou 4 accompagnant-e-s. En revanche, les touristes étrangers ont dépensé 70 € par jour et par personne, contre un peu plus de 40 € pour les français¹³. Au global, ces séjours touristiques ont généré 1,6 M€ de retombées pour le territoire.

13. Selon l'enquête Reflet du CRT Bretagne

Des impacts environnementaux très majoritairement liés aux déplacements des spectateurs

Les déplacements du public constituent la source majeure d'émissions de CO₂ durant l'événement, au regard des grandes distances parcourues pour venir à Brest. En effet, plus de 90 % de ces mobilités ont été réalisées en voiture ou en camping-car. Le train constitue le troisième mode de déplacement utilisé, mais ne représente que 3 % des déplacements, et ce malgré la mise en place et le bon fonctionnement de navettes et de tarifs préférentiels. Les transports en commun (bus, tram) et les modes actifs sont relativement mineurs dans le total mais bien déployés auprès des locaux.

Sur ce volet, les pistes d'action sont beaucoup plus complexes, mais peuvent inclure des zones de regroupement avec navettes par exemple. Les types de véhicules ont un impact important également. En effet, la part élevée des camping-cars (22 %) se traduit par des émissions en CO₂ plus importantes que les véhicules plus légers, par les distances plus importantes parcourues et le caractère plus énergivore et polluant de ces véhicules.

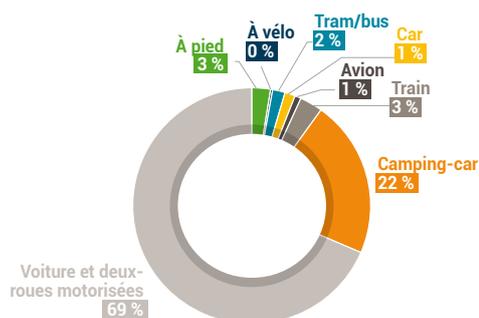
En contrepartie, une part importante des déplacements habituellement réalisés sur les axes routiers empruntés par les coureurs sont évités, du fait de la fermeture des routes pendant l'étape, de l'effet dissuasif potentiellement suscité, ou de l'attrait généré pour la course. Cela occasionne de nombreux reports de trajets par les utilisateurs craignant des déviations trop importantes.



Crédit photo : Aurélien Vialatte

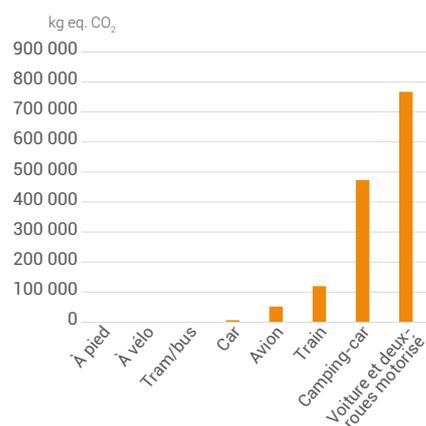
Répartition des modes de déplacements, en volume, du lieu d'habitation vers le départ de Brest

Source : Enquête Adeupa



Répartition des émissions de CO₂ par mode de transport

Source : Enquête Adeupa, traitement Biotope



Un temps fort médiatique

Des records d'audience pour un Grand Départ

En France, la première étape a été suivie par 3,6 millions de téléspectateurs soit 36,4 % de part d'audience sur la tranche horaire. Le pic d'audience a été enregistré au moment de la victoire de Julian Alaphilippe, où 5,4 millions de téléspectateurs étaient devant leur écran de télévision. Par rapport à 2020, dont le départ s'était tenu sans spectateurs aux bords des routes et à la fin de l'été, l'audience moyenne est en hausse de 13 %. Les audiences sont en hausse de 38 % par rapport au départ donné en 2019, dans des conditions normales d'organisation.

À noter

Les téléspectateurs, quel impact environnemental ?

L'audience particulièrement forte du Tour de France, par rapport aux programmes habituels, génère une surconsommation électrique de la part des téléspectateurs. Pour autant, elle apparaît relativement minime par rapport aux émissions générées par l'ensemble des déplacements liés au Tour de France, avec 35 968 kg éq CO₂ produits.

Brest, capitale mondiale du cyclisme

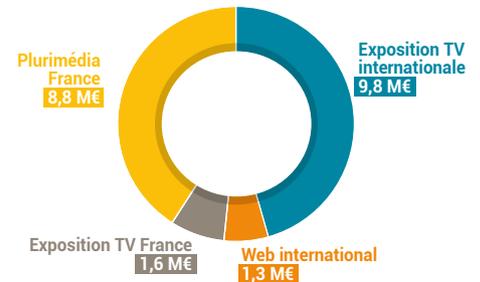
La valorisation financière totale de l'exposition de Brest en lien avec le Tour de France 2021 est estimée à plus de 21,5 millions d'euros. Cette valorisation se partage entre les retombées médias en France et à l'étranger. Plus précisément, les valorisations financières se répartissent comme suit : 8,8 millions d'euros pour l'observation plurimédia en France, 1,3 millions d'euros pour le web international, 1,6 millions d'euros pour l'exposition télévisuelle française et 9,8 millions à l'international.

En France, les retombées plurimédia se déclinent sur 680 supports différents qui citent au moins une fois la ville de Brest au sein de sujets et d'articles en lien avec le Tour de France 2021. Au total, ce sont 23 367 citations répertoriées, dans plus de 15 000 retombées, soit près de 42 retombées quotidiennes. Par ailleurs, il apparaît que cette valorisation est concentrée sur certaines périodes du calendrier : 44 % des retombées sont concentrées sur 3 semaines¹⁴, représentant 54 % de la valorisation financière. Concernant les types de supports, ces retombées concernent principalement la presse (72 %), le web (28 %), suivi de la télévision et de la radio (moins de 1 %). À l'international, 980 chaînes de télévision, dans 190 pays et pour une durée de 77 heures de visibilité ont mis en avant Brest lors du Tour de France.

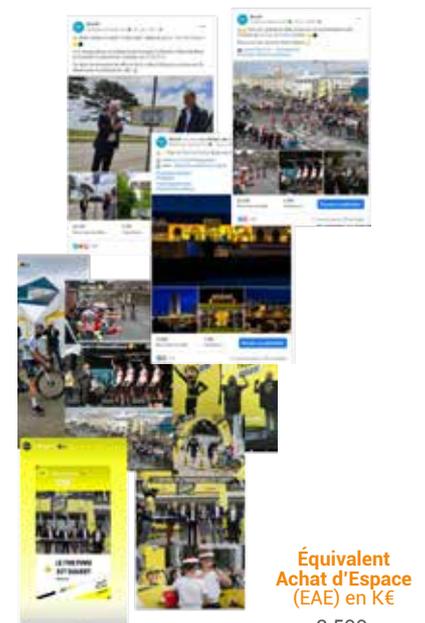
14. Il s'agit des deux premières semaines de course ainsi que de la semaine du 10 au 16 août 2020 correspondant à l'annonce officielle du Grand Départ du Tour de France 2021 en Bretagne

Valorisation financière totale de « Brest » (en millions d'euros)

Source : Kantar, traitement Adeupa

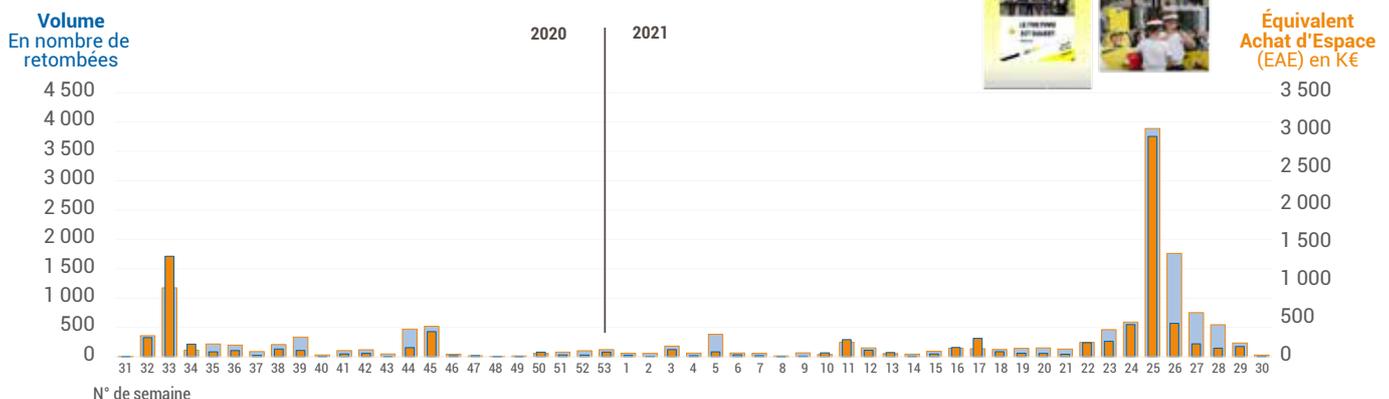


Les réseaux sociaux de Brest métropole ont aussi été beaucoup plus suivis et relayés durant l'épreuve. La sphère Tour de France, notamment les coureurs et les équipes, ont contribué à amplifier cet effet boule de neige. Le Twitter de Brest métropole a dépassé le million d'impressions en juin, soit une hausse de plus de 660 %. Cette visibilité ouvre des perspectives de renouvellement de séjours touristiques ou même de premier séjour dans les années à venir.



Temps fort de la médiatisation de Brest

290 retombées par semaine sont comptabilisées pour une valorisation financière hebdomadaire moyenne de 165 K€ brut. Les semaines 33, 25 et 26 concentrent 44 % des retombées et 54 % de la valorisation financière.



Arrivée à Landerneau, une première dans le Tour de France

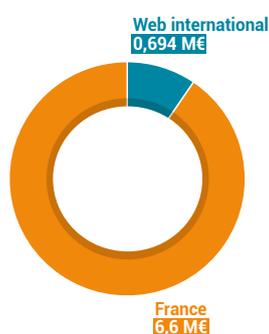
Pour la première fois de l'histoire du Tour de France, Landerneau accueillait une arrivée de la course cycliste. Au total, la valorisation financière de l'exposition de la ville de Landerneau est évaluée à hauteur de 7,3 M€. Cette valorisation est ventilée entre l'exposition plurimédia en France à hauteur de 6,6 M€ et de 694 000 € d'exposition web à l'étranger.

Les retombées plurimédia en France s'articulent autour de 417 supports différents qui citent au moins une fois la ville de Landerneau, pour un total de 16 450 citations, répertoriées dans 9 668 retombées. Cela correspond à 26 retombées quotidiennes sur la période d'observation. Plus précisément, ces retombées se font majoritairement dans la presse (69 %), le web national (30 %), puis la radio (1 %) et la télévision (< 1 %).

Ici encore, les retombées médias se concentrent principalement entre les semaines 25 et 26 de l'année, correspondant au déroulement de l'épreuve, avec 56 % des retombées et 48 % de la valorisation financière.

Valorisation financière totale de « Landerneau » (en millions d'euros)

Source : Kantar, traitement Adeupa



Le pic d'audience a été enregistré au moment de la victoire de Julian Alaphilippe, où 5,4 millions de téléspectateurs étaient devant leur écran de télévision.



Crédit photo : Pauline Ballet

Les effets auprès des clubs de vélo et de la vie locale

Le Tour de France comme support de développement à la pratique cycliste

L'accueil du Tour de France se révèle être l'occasion pour une collectivité de proposer une fête populaire et d'y asseoir le développement de la pratique cycliste. C'est notamment le cas au travers du label Ville à vélo. Créé en 2021 par le Tour de France, dans le cadre de sa démarche en termes de responsabilité sociale des entreprises (RSE) et de sa campagne « L'Avenir à vélo », le label Ville à vélo récompense et valorise les collectivités qui promeuvent et développent la pratique du cyclisme au quotidien. Sur les quatre niveaux de labélisation définis, le jury a décerné trois vélos à la ville de Brest. Cette distinction récompense les initiatives en matière de développement des infrastructures cyclables et d'amélioration de la sécurité des cyclistes, notamment grâce aux 198 kilomètres d'aménagements cyclables à Brest métropole et au Schéma directeur vélo adopté en 2019.

Des retombées limitées pour les clubs et les revendeurs de cycles locaux

Interrogés à l'issue de la saison estivale, les revendeurs de cycles locaux indiquent ne pas avoir relevé de véritable effet levier sur les ventes et l'affluence en magasin ni au moment, ni après le passage du Tour, à quelques exceptions près. Cet impact, très limité, se résume à quelques ventes de matériel auprès des équipes professionnelles et du textile pour le public local voire régional. Le chiffre d'affaires des vélocistes semble, de manière générale, conforme à une saison classique. Le développement de la pratique du vélo, accentué par la crise sanitaire, fait que les revendeurs de cycles fonctionnent déjà à flux tendu depuis des mois (pénurie de pièces, de vélos...) dans une dynamique de croissance rapide du marché. De fait, il est possible que l'attractivité du Tour de France soit diluée dans la mouvance actuelle. Aussi, l'éloignement de la plupart des magasins spécialisés par rapport au circuit emprunté par l'étape n'a pas permis à ces derniers de bénéficier d'une clientèle de passage.

Du côté des pratiquants, l'effet Tour de France semble plus tangible. Bien que les effectifs licenciés connaissent une tendance baissière depuis plusieurs années aux niveaux national et régional, les clubs locaux ont pu, de manière éparse, bénéficier d'un effet ricochet. Les écoles

de cyclisme et certains clubs ont déjà noté une forte affluence à la rentrée scolaire 2021 au niveau des inscriptions. C'est le cas notamment pour l'Étoile Cycliste de Landerneau, qui a enregistré un rebond des effectifs avec 20 nouvelles inscriptions, contre moins de 10 habituellement. Pour autant, ce regain est à nuancer au regard d'autres facteurs pouvant influencer sur la pratique et les inscriptions, comme la volonté de pratiquer des sports d'extérieur après la crise de Covid-19 ou le développement de nouvelles pratiques de déplacements doux.

L'effet social a été, en revanche, très visible. L'épreuve cyclosporitive la « Ty Zef » est revenue pour une deuxième édition, avec une coloration Tour de France en raison du parcours qui empruntait pour partie l'itinéraire de la première étape. Le club cyclotouriste landerneen a quant à lui organisé, avec le concours de la ville, un défi découverte de la Fosse-aux-Loups qui a rassemblé le 23 mai 2021 plus de 1 000 sportifs des univers du cyclisme et de la course à pied dans la montée finale de la première étape, privatisée pour l'occasion.

Crée en 2021 par le Tour de France, dans le cadre de sa démarche en termes de responsabilité sociale des entreprises (RSE) et de sa campagne « L'Avenir à vélo », le label Ville à vélo récompense et valorise les collectivités qui promeuvent et développent la pratique du cyclisme au quotidien.



Ty Zef 2021 - Crédit photo : Nacer Hammoumi - Brest métropole

Conclusion

Il apparaît que le Tour de France est un événement qui, au regard de son caractère populaire et international, produit des impacts non négligeables sur les territoires qui l'accueillent. Ces effets sont certes économiques mais également de nature environnementale. La présente étude qui ambitionne de traiter ces deux volets, vise avant tout à mesurer l'opportunité d'accueillir le quatrième Grand Départ à Brest.

L'un des premiers enseignements est que les effets se font ressentir assez rapidement après l'annonce du tracé du Tour. Rapidement les réservations sont prises pour organiser l'hébergement des coureurs et de toute la sphère qui entoure la course. Cela se traduit également par les retombées dans les différents médias mais aussi par la découverte par les équipes cyclistes ou les amateurs du parcours de la première étape dans les mois qui précèdent l'événement. L'arrivée massive des participants (cyclistes et leurs encadrants, organisateurs, médias) génère d'importantes retombées dans les jours précédant le Grand Départ. L'intensité de l'effet est bien évidemment maximal au moment de la première étape

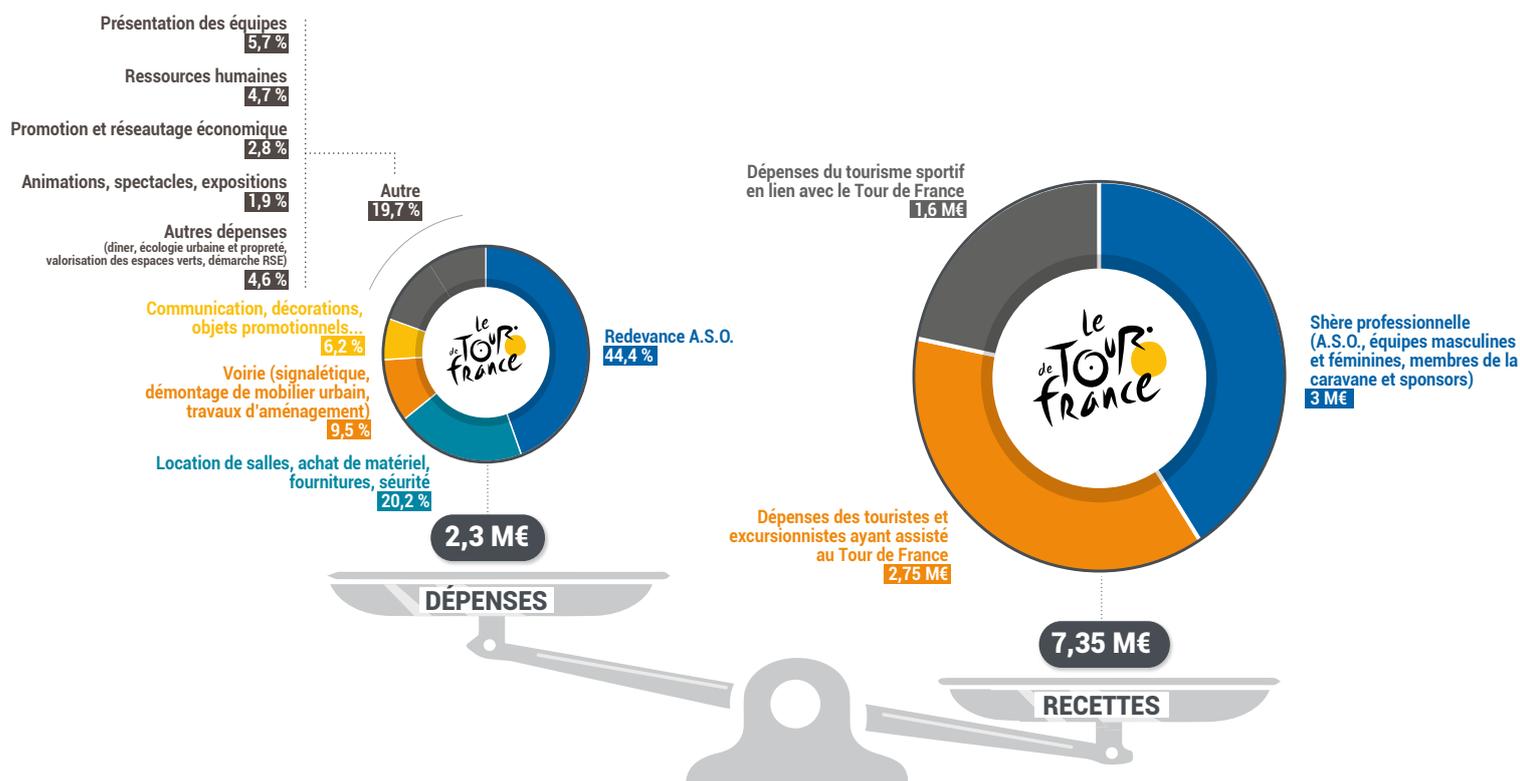
mais il convient de souligner qu'il devrait également perdurer, à la fois grâce aux amateurs souhaitant découvrir les sites de l'étape et aux touristes charmés par les images des paysages finistériens.

L'organisation de la première étape en Finistère a généré des effets sur l'économie favorables à la sphère présente du territoire qui a hébergé jusqu'à 5 000 personnes durant la semaine précédant le départ. Ces besoins ont couvert à eux-seuls les dépenses d'organisation, ou en d'autres termes, les dépenses publiques ont intégralement été réinjectées dans l'économie locale via la sphère Tour de France, à hauteur de 3 millions d'euros. L'afflux de touristes, au cours de l'année et durant le temps fort de l'événement, a contribué, de manière additionnelle, aux retombées économiques en générant environ 4,35 millions d'euros pour le territoire finistérien. L'événement a par ailleurs contribué au dynamisme de la vie locale, notamment auprès des associations sportives cyclistes. Au total, les retombées économiques pour le territoire correspondent à 3€ pour 1€ investi.

D'autre part, à l'occasion du Grand Départ breton, l'ensemble de la région a bénéficié de retombées médiatiques importantes (estimées à 21,5M€), au regard de la grande visibilité de l'événement. Les territoires ont ainsi profité de retombées en masse dans la presse écrite, sur le web, ainsi que d'une couverture télévisuelle importante et dont les audiences sont en hausse par rapport aux années précédentes. Les réseaux sociaux ont également été beaucoup plus suivis et relayés durant l'épreuve : cette visibilité ouvre des perspectives de renouvellement de séjours touristiques ou de premiers séjours dans les années à venir.

Au total, les retombées économiques pour le territoire correspondent à 3€ pour 1€ investi.

Les retombées économiques



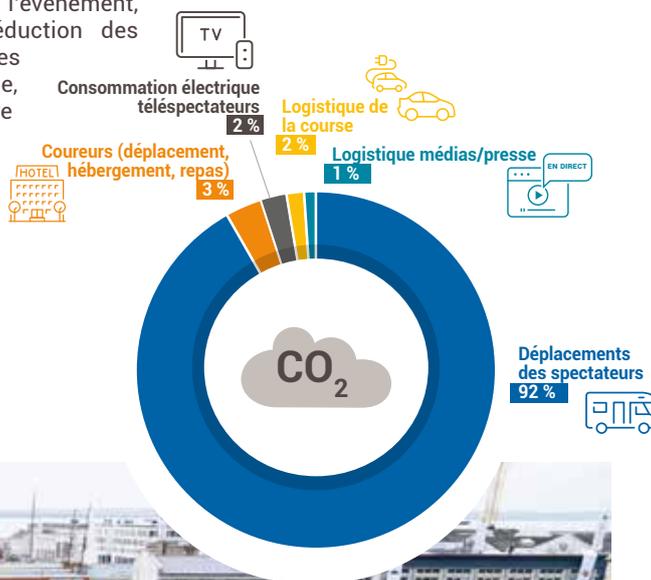
En parallèle, les conséquences environnementales d'une telle épreuve sont, elles aussi, nombreuses : importance des déplacements réalisés, utilisation de matières premières, forte densité de public amenant à un dérangement de la faune et de la flore. Rappelons que ce type d'analyse n'a jamais été réalisé sur un événement de cette nature ; ce caractère innovant implique l'absence de comparaison possible dans le cadre de cette première réalisation. Un cadre de référence à d'autres études comparables est pour autant posé, dans une logique d'amélioration continue et de meilleure considération des incidences sur l'environnement liées à la mise en œuvre d'une manifestation de cette envergure.

Les effets sur l'environnement constatés et mesurés permettent de souligner que ce sont les déplacements du public qui représentent l'écrasante majorité des émissions de CO₂, quand la flotte de véhicules de l'organisateur (A.S.O.) ne représente qu'environ 1,5 % des émissions totales de CO₂. Cela s'explique en partie par la conversion en cours du parc automobile vers des énergies moins polluantes. Ce phénomène est

accélééré pour A.S.O. puisque près de 85 % de son parc de véhicules légers a été converti à une motorisation hybride. À cela s'ajoutent les véhicules des médias et des équipes qui s'inscrivent dans la même dynamique de conversion de la motorisation thermique vers l'électrique. Par ailleurs, les impacts sur la biodiversité restent limités mais existent, du fait notamment de la fauche accrue des bords de route en période de forte activité biologique ou par l'aménagement de la voirie ainsi que la présence d'un public important. Il peut également être souligné le caractère relativement sobre de l'organisation de l'événement, qui commence par la réduction des matières premières utilisées et de leur meilleure sourçage, ce qui permet de réduire drastiquement la quantité de déchets. Les diverses collaborations avec des associations locales spécialisées dans le recyclage renforcent le virage circulaire entrepris par l'organisation et les bonnes pratiques de manière générale.

De nombreuses actions ont déjà été enclenchées par A.S.O. pour atténuer les retombées sur l'environnement et sont amenées à se poursuivre dans le temps. D'autres sont du ressort des collectivités ou des partenaires privés ; le Tour de France peut alors être l'occasion d'enclencher des changements dans les pratiques courantes en s'appuyant sur le grand public qui semble attentif à ces évolutions.

Les retombées environnementales



Crédit photo : Franck Bétermin - Brest métropole

Méthodologie

Gouvernance de l'étude

L'Adeupa a été sollicitée par la ville de Brest, Brest métropole ainsi que la région Bretagne pour réaliser une étude des impacts économiques et environnementaux de la première étape du Tour de France 2021 en Finistère. Elle avait déjà préfiguré les impacts économiques du Grand Départ de Brest en 2008, en marge de la réalisation d'une étude d'impact des fêtes maritimes.

Problématique de l'étude

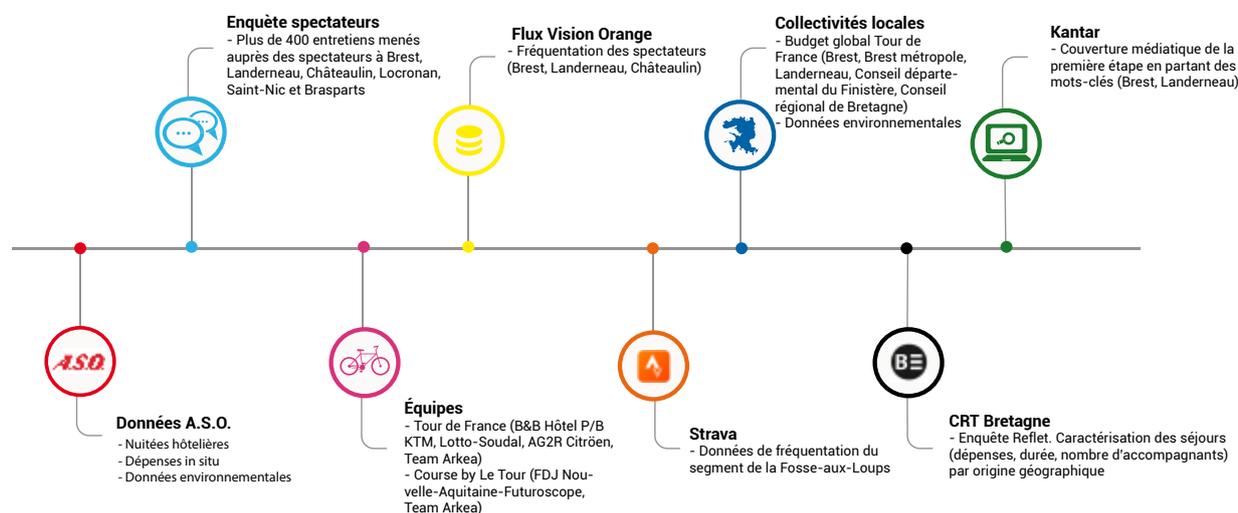
Les principaux enjeux de l'étude consistaient à recueillir l'ensemble des données nécessaires à mesurer l'ensemble des retombées économiques du Tour de France sur le territoire au regard du coût organisationnel. Il s'agissait aussi de construire une méthodologie exploratoire et la plus exhaustive possible des impacts environnementaux de l'étape, qui soit indissociable de l'analyse économique. L'incertitude de la situation sanitaire, au moment de la course, rend la contextualisation de l'étude et de ses résultats particulière par rapport aux autres études.

Périmètre de l'étude

Le périmètre retenu recouvre le département du Finistère, au vu du tracé de la première étape et de l'aire de rayonnement de l'événement. Un focus a été réalisé à Brest au regard de la concentration d'une grande partie des flux logistiques et financiers, et de leur rayonnement sur l'ensemble du territoire finistérien.

Les différentes sources de données

Un certain nombre de fournisseurs de données ont pu permettre la réalisation de l'étude, de la manière la plus exhaustive possible. Sont ainsi recensés :



Les grands types d'acteurs impliqués

Plusieurs typologies d'acteurs ont été identifiées au sein de l'étude, traduisant ainsi les grands types d'impacts inventoriés :

- Les collectivités territoriales** : Les remontées de dépenses des principales collectivités engagées – qu'il s'agisse de la ville de Brest et Brest métropole, du conseil régional de Bretagne, de la CC de Landerneau-Daoulas ou du conseil départemental du Finistère – dans le financement de la première étape ont été prises en compte dans le calcul du coût de l'étape. Les dépenses des communes traversées n'ont pas été relevées au regard du caractère hétérogène et peu significatif dans le volume global. D'autre part, les actions et événements mis en place dans le cadre des festivités, les matériaux utilisés ou l'aménagement de la voirie ont été intégrés à l'étude sous un angle environnemental.
- La sphère Tour de France** : Elle regroupe l'ensemble des parties prenantes de la course. Tout d'abord, il s'agit de la société organisatrice du Tour de France Amaury Sport Organisation (A.S.O.) ainsi que l'intégralité des membres des équipes masculines et féminines et de leur staff. Ce sont aussi les corps de métiers nécessaires à la tenue de l'événement (garde républicaine, commissaires de course, services médicaux, technicien-ne-s...), ainsi que l'ensemble des personnels de la caravane publicitaire, des journalistes présents pour couvrir l'événement. L'ensemble de la sphère Tour de France génère de nombreuses dépenses : hébergement, restauration, carburant, courses alimentaires et non alimentaires, prestations et achat de matériel divers. Le nombre important d'individus présents sur place est également source d'impacts environnementaux liés aux déplacements, à la production de goodies ou encore à la consommation d'énergie.
- La sphère touristique** : Il s'agit de touristes, qui sont venus à l'occasion de l'événement et sont hébergés sur le territoire, et d'excursionnistes, venus à la journée pour profiter de la course. Sont considérés comme touristes et excursionnistes les personnes dont le lieu de résidence est extérieur au territoire de référence, c'est-à-dire le Finistère. Un autre filtre s'applique en déduisant les touristes et excursionnistes habituels, dont la présence n'est pas spécifiquement liée au Tour de France, permettant ainsi de dégager un volume touristique additionnel lié à l'épreuve. L'affluence générée par le Tour de France produit de nombreuses retombées économiques supplémentaires auprès des commerces locaux notamment. Dans le même temps, elle implique aussi de nombreux impacts sur l'environnement naturel, du fait notamment des nombreux déplacements réalisés, et sur l'environnement social, par les animations proposées, le dynamisme des associations locales...

**IMPACT ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL
DU TOUR DE FRANCE 2021**

Direction de la publication

Yves Cléach

Rédaction

Quentin Delaune, François Le Pellec, François Rivoal

Cartographie

Julien Florant

Maquette et mise en page

Timothée Douy

Crédit photographique de couverture

Mathieu Le Gall - Brest métropole

Contact

contact@adeupa-brest.fr

Dépôt légal

2^e trimestre 2022

Référence

22-118



AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE
18 rue Jean Jaurès - 29200 BREST
Tél. 02 98 33 51 71

www.adeupa-brest.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE