

Étude Landscape

Le déplacement
des publics dans les salles
de musiques actuelles

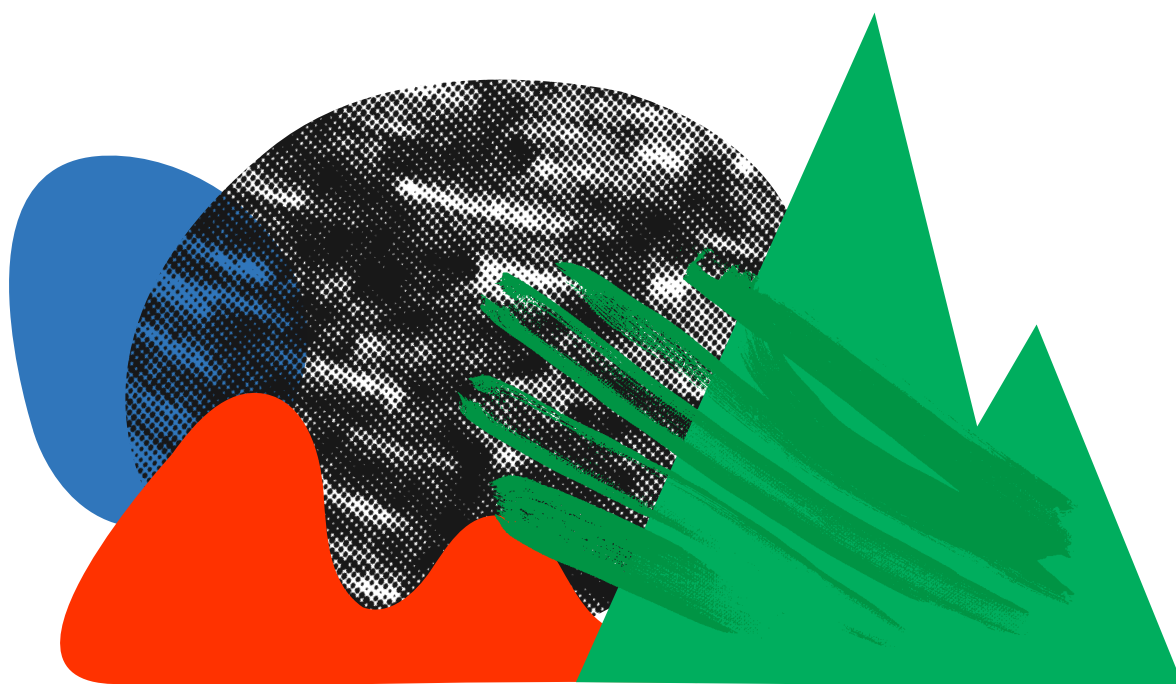
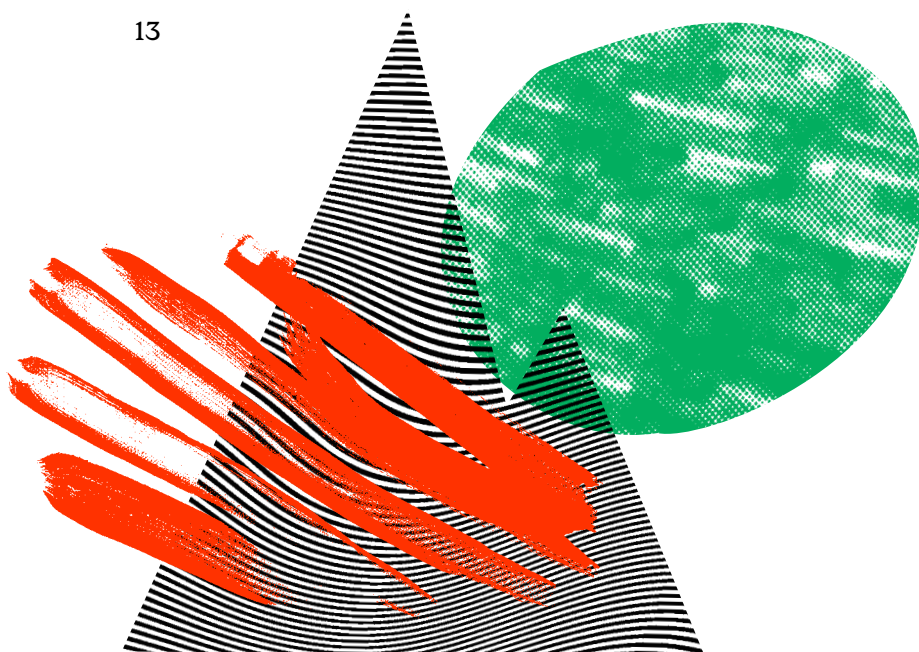


Table des matières

Introduction	3
Présentation des partenaires	3
Contexte général	4
Études antérieures	4
Objectifs	5
Note méthodologique	6
Résultats	8
Incertitudes	9
Recommandations et pistes de réflexion	10
Conclusion	13



Coordination générale

Pierre Dugelay, Garance Amieux

Étude menée par

Gwendolenn Sharp, Clémence Cuttaz

Support éditorial et couverture

Armelle Llop

Conception graphique et mise en page

Marine Domec

Identité graphique Landscape

Hélène Bertholier

Pour citer cette étude : Etude *Landscape* sur le déplacement des publics des lieux de musiques actuelles, Le Périscope, oct. 2024.



Cette étude est publiée sous licence Creative Commons d'Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les mêmes Conditions 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0 Code Juridique).

Pour de plus amples renseignements, veuillez écrire à l'adresse suivante : periscope.communication@gmail.com

Introduction

Cette étude *Landscape* est portée par Le Périscope et menée par The Green Room, en partenariat avec la FEDELIMA et le service de billetterie SoTicket.

Présentation des partenaires

Landscape

Accompagner les musiques live dans sa compréhension des nombreux enjeux autour de la transition écologique, développer des outils et une méthodologie partagés pour réduire son empreinte carbone et rendre ce travail ouvert à tous les acteurs du monde de la musique : ce sont les enjeux et ambitions qui ont conduit à la naissance du projet *Landscape*. Pensé, conçu et construit par trois structures (AJC, Bimhuis, Le Périscope), *Landscape* est soutenu par France Relance.

La FEDELIMA

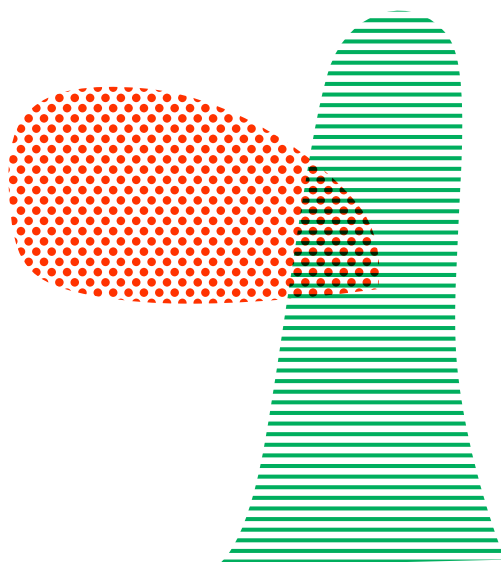
La FEDELIMA est une fédération nationale qui regroupe des lieux et des projets dédiés aux musiques actuelles sur l'ensemble du territoire français. Elle a pour objet de fédérer et développer toute initiative d'intérêt général en matière de musiques actuelles. Elle a pour fonction transversale l'observation et la production d'analyses et d'études. Elle participe ainsi de la connaissance des lieux de musiques actuelles et plus largement du secteur culturel.

The Green Room

Depuis 2016, The Green Room œuvre à accompagner le changement environnemental et sociétal au sein du secteur de la musique, des arts vivants et de la culture en général. Posant la question environnementale comme son cœur de métier et se positionnant à l'intersection des transitions, The Green Room développe des stratégies, mène des études contextualisées et co-crée des solutions pour accompagner les professionnel·les de la culture, en repensant et adaptant ensemble nos pratiques.

SoTicket

Créée en 2016, la coopérative SoCoop réunit des lieux de diffusion et festivals, un syndicat (le SMA), des réseaux (le RIF, le RIM, La Fracama, Grabuge, le Pôle, AJC) une fédération (la FEDELIMA), un partenaire (Supersoniks), et une collectivité territoriale (Clermont Auvergne Métropole), tous convaincus qu'en matière de billetterie, il faut s'orienter vers de nouveaux modèles : plus vertueux, plus solidaires, plus respectueux des droits individuels. SoTicket est déployé en mode SaaS sur Cloud privé. Chaque billetterie fonctionne donc de manière autonome et étanche, ce qui garantit aux structures propriétaires un accès exclusif et indépendant à leurs datas. Les recettes sont perçues directement par les structures, il n'y a pas de système de reversement. Reconnue pour son ergonomie et sa simplicité d'utilisation, la solution fait l'objet depuis son origine de développements et d'améliorations continues afin de rester en phase avec les attentes de ses utilisateurs, dans un modèle de co-construction. Ces derniers sont à ce jour au nombre de 111 (dont 75% des lieux labellisés SMAC).



Contexte général

Les atténuations des impacts environnementaux et les adaptations aux conséquences du changement climatique font partie des préoccupations principales du secteur musical depuis la crise sanitaire. Ses causes, comme la diminution des ressources naturelles, et ses conséquences, telles que les événements climatiques extrêmes de plus en plus récurrents, ont des conséquences financières, humaines et sociales de plus en plus marquées et accentuent la vulnérabilité du secteur face aux effets du changement climatique, montrant qu'il est impératif de changer d'approches et de pratiques.

Le secteur de la musique live en particulier s'est emparé de ces questions, en se formant, en organisant des temps d'échange et des rencontres professionnelles autour de ces thèmes, mais aussi en produisant des études quantitatives sur lesquelles nous pouvons nous appuyer. En effet, afin de pouvoir prendre des mesures adaptées et situées pour la réduction des émissions du secteur ainsi que pour son adaptation présente et future, il est indispensable de passer par une phase de mesure précise et de compréhension affinée de ses impacts. C'est dans cette optique que l'étude *Landscape* s'intègre, faisant suite notamment aux études *DEMO* (2020), *Quel impact carbone pour les lieux et festivals de Jazz ?* (2022) et *Déclic* (2024) porté par la FEDELIMA et le SMA.

Études antérieures

En 2022, **200 000 représentations** de spectacle vivant ont été déclarées, parmi lesquelles **24% relèvent de la musique**. Près de **53 millions de spectateur·ices** muni·es de billets (gratuits ou payants) ont assisté à ces représentations. Les spectacles de musique sont ceux qui **rassemblent le plus de public (51%)** devant le théâtre et les arts associés¹. En 2023, les concerts de musiques actuelles ont généré **27 millions d'entrées** en France².

En 2021, le rapport *Décarbonons la culture !* du Shift Project mettait quant à lui en avant que « **la culture et les loisirs sont [...] la troisième cause de mobilité des Français**, juste derrière le travail et les achats »³, engageant ainsi la **responsabilité partagée** des acteur·ices de la culture, des publics et des collectivités.

En parallèle, les différents bilans carbone et études menés dans le secteur du live montrent que **la mobilité des publics représente la part la plus importante des émissions** des structures de spectacle vivant.

Ces différents constats montrent **l'importance d'affiner les données** concernant les déplacements des spectateur·ices du live.

L'hypothèse que la mobilité soit liée à la taille de la jauge est également évoquée dans le rapport précédemment cité : « plus les jauges grandissent, plus les spectateur·ices viennent de loin, plus l'avion est utilisé et plus les émissions de CO₂ croissent de façon importante. Cette **croissance des jauges** apparaît donc comme le principal vecteur de croissance incontrôlée des émissions de CO₂ »⁴. Cette analyse a plus récemment été complétée par l'étude *Déclic* qui montre « **une corrélation entre la distance moyenne parcourue par un·e spectateur·ice moyen·ne et la jauge des salles** »⁵.

À ce jour, les chiffres de ces études se basent cependant sur des estimations ou des données issues d'un nombre de structures restreint (18 structures – salles de concert, festivals, structures de production, centres de formation – représentatives de la filière spectacle vivant-musiques actuelles en ce qui concerne l'étude *Déclic*).

Nous venons ainsi, avec cette étude *Landscape* s'inscrivant dans la lignée de ces différentes recherches, affiner ces hypothèses et ces résultats avec un panel de lieux et un nombre de données plus importants. Au-delà de résultats plus précis, cette étude nous permettra de mettre également en avant les manques auxquels nous faisons face, tant en termes quantitatifs que qualitatifs.

¹ *Culture Chiffres, Billetterie du spectacle vivant en 2022*, Thibault Caïe, Léa Garcia, Amandine Schreiber, Laure Turner, Ministère de la Culture, 2023

² *Diffusion live et focus festival en 2023*, CNM, 2024

³ *Décarbonons la culture*, The Shift Project, p.32

⁴ Ibid, p.64

⁵ *Déclic*, SMA et FEDELIMA, p.25

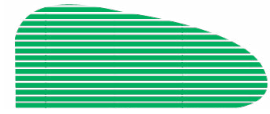
Objectifs



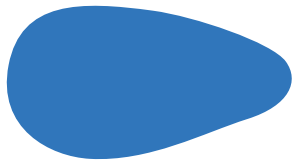
→ **Apporter de nouvelles données chiffrées** sur les impacts environnementaux et climatiques du secteur des musiques actuelles



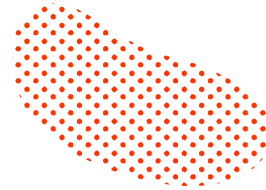
→ **Obtenir une connaissance plus fine** des mobilités des publics des lieux de musiques actuelles



→ **Comprendre les différentes corrélations** existant pour expliquer le nombre de kilomètres parcourus pour se rendre à un concert



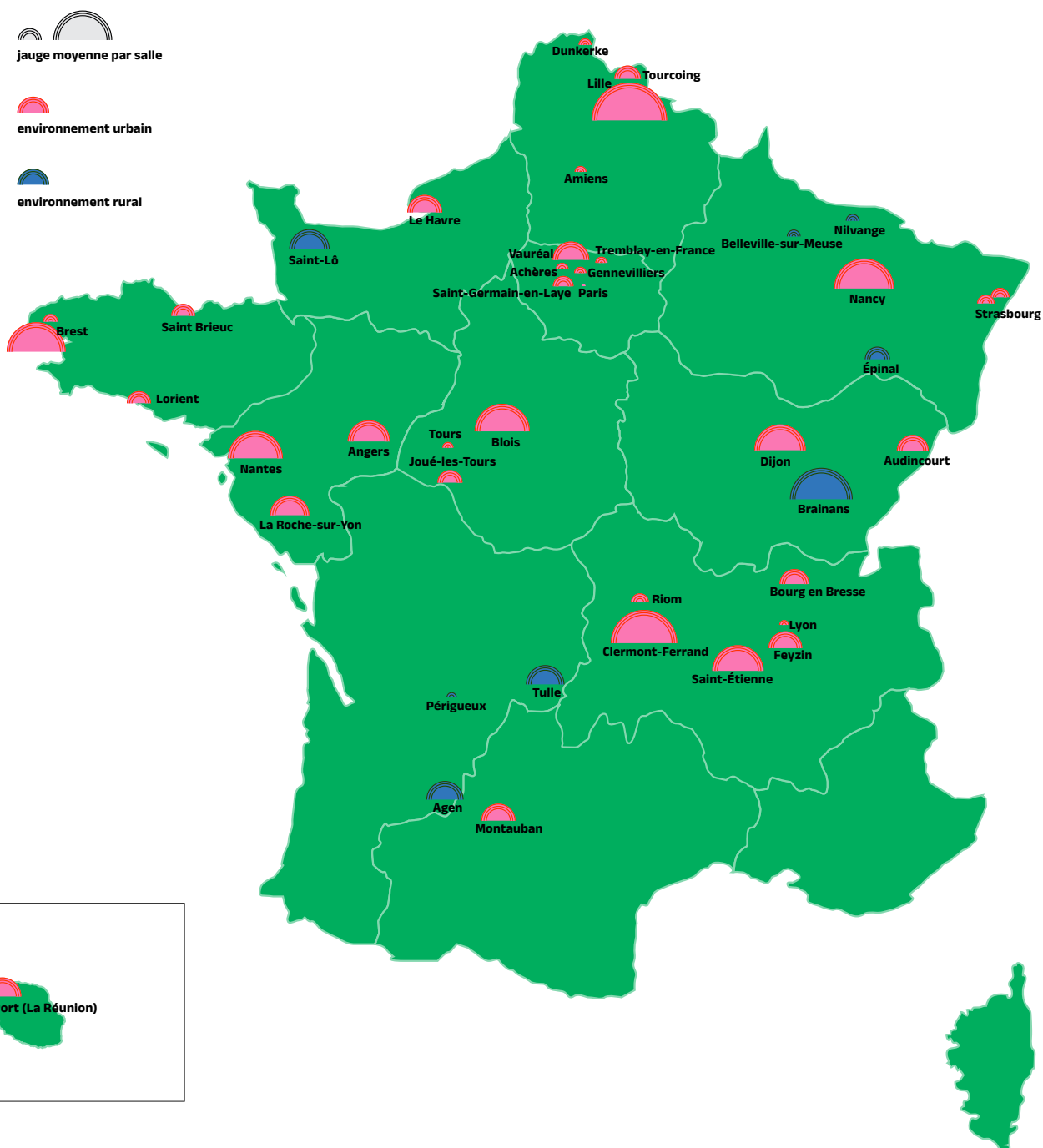
→ **Amorcer les discussions et les pistes de réflexions** sur les pratiques professionnelles à venir



→ **Proposer des recommandations** sur la collecte et le traitement des données liées à la mobilité des publics du live

Note méthodologique

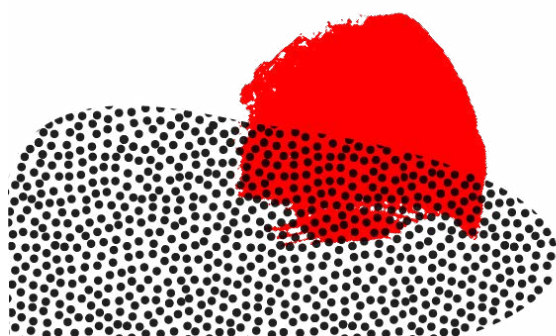
Le panel de cette étude est composé de **42 lieux de musiques actuelles**, dont une majorité est constituée de Scènes de Musiques Actuelles (SMAC⁶). **34 lieux se situent en contexte urbain** et **8 en contexte rural ou urbain à environnement rural**, selon la typologie définie par la FEDELIMA.



⁶ Le terme « SMAC » (Scène de Musiques Actuelles) renvoie au label d'État créé en 1998. Ce label est attribué par le ministère de la Culture à des structures qui assurent des missions de diffusion (concerts), d'accompagnement des pratiques, de l'amateur au professionnel (répétition, enregistrement, formation, ressource, création...) et des actions culturelles sur le territoire, dans le domaine des musiques dites « actuelles ». Ce terme est aujourd'hui trop fréquemment utilisé de manière générique par les pouvoirs publics et les professionnel·les pour seulement les désigner. Il est pourtant important de préciser, afin d'éviter toute confusion, que seuls 79 adhérents de la FEDELIMA sont en réalité labellisés SMACs par l'État en 2023, soit 49,7% des adhérents.

Le parti-pris a été de travailler par **jauge**, c'est-à-dire de s'intéresser à la capacité en termes de nombre de spectateur·ice maximum déterminée par le lieu pour chaque spectacle. Ont ainsi été identifiées **441 jauges** différentes, allant **de 1 à 2600 places**.

1 > 99 places	68 jauges
100 > 199 places	62 jauges
200 > 299 places	47 jauges
300 > 399 places	42 jauges
400 > 499 places	51 jauges
500 > 599 places	21 jauges
600 > 999 places	78 jauges
1000 > 1499 places	63 jauges
500 > 2000 places	9 jauges



Ces différentes jauges couvrent **toutes les typologies d'événements** pouvant être organisés ou accueillis par les lieux de musiques actuelles : **concerts, rencontres, masterclass, ateliers, projet d'action culturelle, hors-murs, visites, location de studios, etc.** Ces différents types d'événements expliquent également le traitement de toutes petites jauges (qui concernent majoritairement la location de studio, les ateliers, masterclass et projets d'action culturelle), et permettent de couvrir la variété des activités portées par les lieux de musiques actuelles, au-delà des concerts.

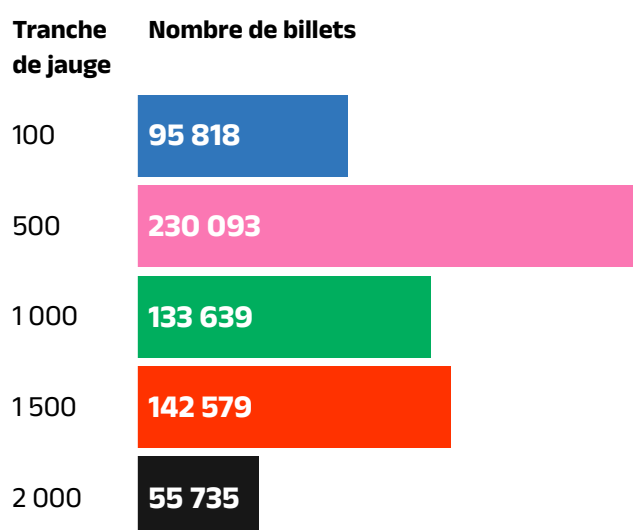
Cette étude se base sur les **données de billetterie SoTicket**, avec un total correspondant à **750 000 billets** (payants ou gratuits) pris entre le 1er janvier et le 31 décembre **2023**. SoTicket permet notamment aux salles de récolter différentes informations auprès des acheteur·ses, dont le **code postal** de leur domicile.

Après un nettoyage des données erronées et non exploitables, nous arrivons à un total de **665 000 billets** qui ont pu être traités dans le cadre de cette étude. **73%** de ces billets ont été **achetés en ligne**, et **27%** ont été achetés **au guichet**. Nous disposions de la totalité des codes postaux des acheteur·ses en ligne. Pour les billets achetés au guichet, seuls 30% disposaient du code postal de l'acheteur·se.

Pour les billets pour lesquels nous n'avions pas les données des codes postaux, nous avons rajouté des estimations basées sur l'examen des données de deux salles pour lesquelles nous avons suffisamment de données afin de déterminer les pourcentages de répartitions des kilomètres parcourus pour venir assister à un événement dans ces lieux : une salle en territoire rural pour laquelle nous disposions de 86% des codes postaux pour les billets achetés sur place, et une urbaine qui en avait 68%. Après le calcul, nous décidons d'impacter 75% sur la tranche 0 à 10 km, 20% sur la tranche 11 à 20 km et 5% sur la tranche 21 à 50 km.

Le choix a par ailleurs été fait d'écarter les formats "festival" et "hors les murs" présentant une jauge plus importante que la jauge maximale des salles concernées.

La répartition du nombre de billets par tranches de jauges est la suivante :



Seulement 7 459 billets concernaient la jauge de 2 500 spectateur·ices, ceux-ci ont donc été rattachés à la tranche de jauge correspondant à 2 000 spectateur·ices.

Résultats

En moyenne, un-e spectateur-ice parcourt **72 km** aller-retour pour se rendre à un événement organisé par un lieu de musiques actuelles (**86 km** aller-retour si on intègre les distances parcourues de plus de 2 000 km aller-retour).

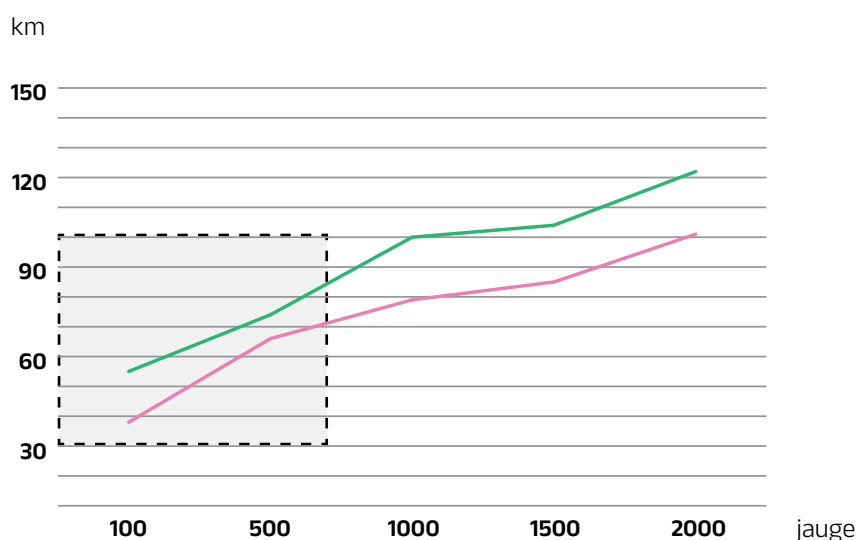


TRANCHE DE JAUGE MOYENNE	100	500	1000	1500	2000
MOYENNE KM PARCOURUS AVEC LES LONGUES DISTANCES*	55	74	100	104	122
MOYENNE KM PARCOURUS SANS LES LONGUES DISTANCES*	38	66	79	85	101

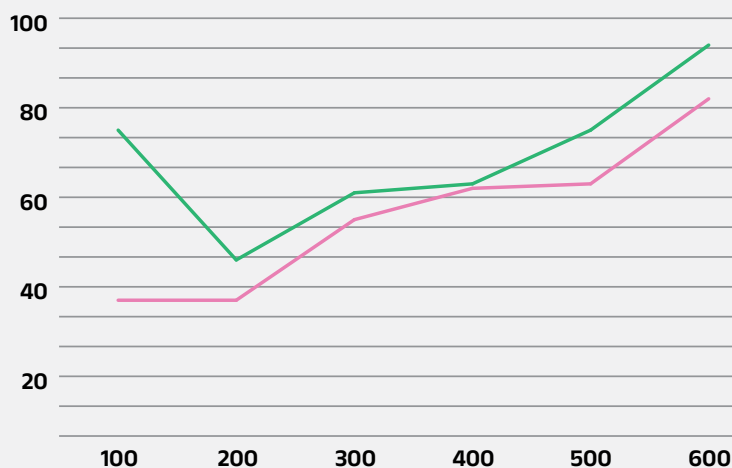
* Par "longue distance" nous entendons les trajets aller-retour excédant 1999 km (voir le paragraphe "incertitudes" pour plus de détails sur ce point).

Distance moyenne parcourue par spectateur-ice (A-R) en fonction des tranches de jauges

- Distance moyenne parcourue par spectateur-ice (A-R) avec les longues distances*
- Distance moyenne parcourue par spectateur-ice (A-R) sans les longues distances*

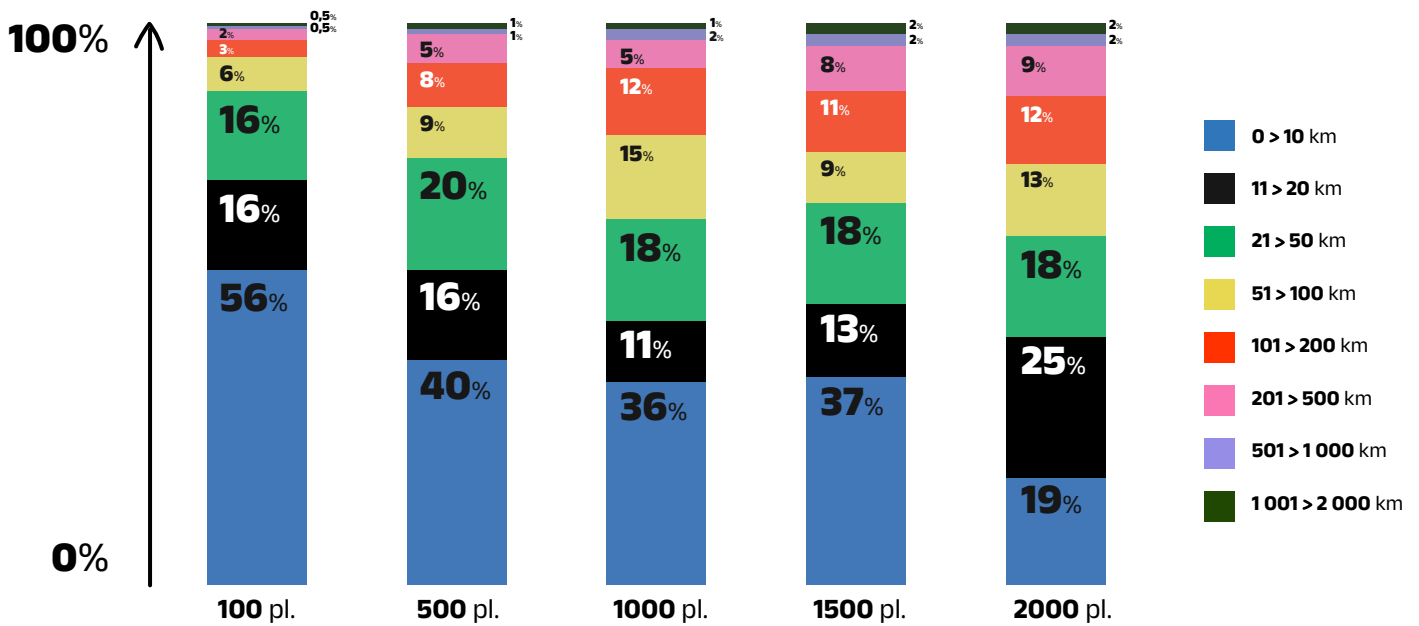


Focus petites jauges

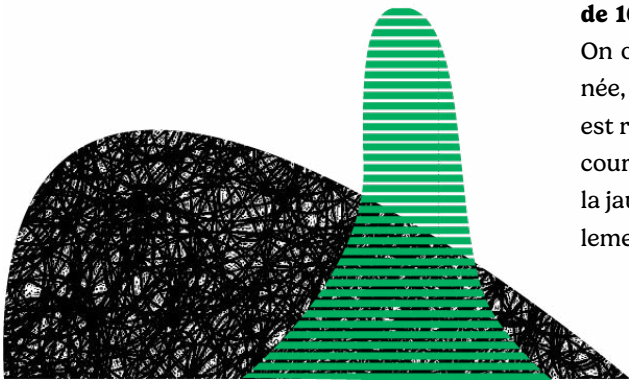


Le graphique illustre le constat que plus la jauge est grande, plus la distance parcourue pour venir assister à un événement est grande. En effet, le coefficient de la droite de régression est de 0,961. Sur la partie zoomée, on peut observer une évolution équivalente. Si l'on intègre les longues distances à notre analyse, un certain nombre de ces trajets affectent la tranche de jauge de 100 spectateur-ices, alors que ces distances sont plus absorbées par les jauges plus importantes.

Répartition moyenne des distances parcourues par spectateur-ice (A-R) en fonction des tranches de jauges



Nous pouvons noter un plateau relatif pour ce qui concerne les jauges s'étalant entre 500 et 1500. Les **petites distances** (entre 0 et 10 km) représentent **56% des déplacements pour la tranche moyenne de jauge de 100** et **19% des déplacements pour la tranche moyenne de 2 000**. On observe également que quelle que soit la tranche de jauge concernée, le pourcentage des distances parcourues entre 21 et 50 kilomètres est relativement équivalent (entre 16 et 20%). La part des distances parcourues comprises entre 201 et 500 km augmente graduellement avec la jauge, alors que celle des distances supérieures à 500 km reste globalement identique pour chaque tranche de jauge examinée.



Incertitudes

Outre les estimations qui ont été effectuées sur la répartition des kilomètres parcourus pour les personnes qui ont acheté leurs billets sur place, nous tenons à noter qu'il existe d'autres incertitudes :

- La personne qui achète le billet en ligne n'est pas forcément celle qui se rend à l'événement (exemple : une personne achète 2 places donc rentre son propre code postal, mais elle offre ces billets à 2 personnes qui ne vivent pas au même endroit).
- Le lieu de domicile n'est pas forcément le lieu de départ du public (exemple : une personne se rendant

directement au concert après ses horaires de travail ne va pas renseigner son lieu de travail, mais bien son lieu de domicile).

- Nous ne disposons pas des modes de transport empruntés.
- Nous ne connaissons pas forcément le pays des codes postaux étrangers, ceux-ci pouvant être identiques pour des territoires différents. Le choix a été fait de prendre le pays le plus proche géographiquement de la salle.

Recommandations et pistes de réflexion

Importance de travailler par jauge plutôt que par lieu de représentation

Afin d'analyser la mobilité des publics assistant à des événements accueillis ou organisés par des lieux de musique actuelle, il semble plus pertinent de se concentrer sur la **jauge de l'événement plutôt que sur la capacité du lieu lui-même**. La capacité de l'événement (et non du lieu) est en effet choisie par le-la programmeur-ice et permet de mieux saisir la complexité des schémas de mobilité du public et la manière dont ceux-ci diffèrent selon l'échelle et la notoriété de l'événement.

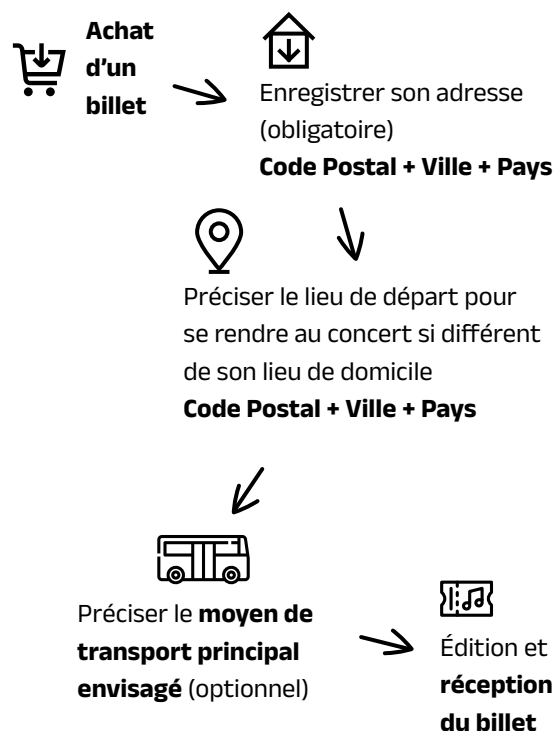
En moyenne : **10** jauges différentes par lieu

Modèles de mobilité dans les contextes urbains et ruraux

L'actuelle analyse n'a pas révélé de différence marquée en termes de distances moyennes parcourues. Cela peut s'expliquer en partie par le déséquilibre de représentation des lieux en territoire rural par rapport à ceux en territoire urbain. Cette distinction ne semble cependant pas la plus pertinente pour analyser les distances parcourues en milieu rural ou urbain. Si les zones urbaines offrent davantage de possibilités de transport public, la **prédominance de l'utilisation de la voiture personnelle** reste élevée dans les deux contextes, au vu des distances parcourues. Les sites urbains, bien qu'ayant théoriquement un meilleur accès aux modes de transport durables, font encore face à des publics qui restent dépendants de la voiture. En France, la voiture est le mode principal de 1 à 1000 km et atteint 91% de part modale sur les distances de 100 à 200 km. Ce point souligne un **problème plus large dans le secteur de la mobilité**, où l'infrastructure publique et les pratiques et habitudes culturelles doivent être alignées afin de favoriser des pratiques de mobilité plus durables qui nécessitent des **solutions ciblées et situées**.

La billetterie, un outil précieux et pertinent

Les **plateformes de billetterie** offrent un potentiel important de **suivi de la mobilité des publics** et permettent de recueillir des **données détaillées** sur la provenance des spectateur-ices et des participant-es. L'intégration de la collecte des codes postaux au cours du processus de billetterie s'avère déjà utile. Toutefois, il est possible d'améliorer ce processus en affinant les types de données collectées. L'extension des données de billetterie au lieu de départ (en particulier lorsqu'il diffère du lieu de résidence), aux destinations de retour et aux modes de transport utilisés permettrait de mieux comprendre les émissions de carbone liées à la mobilité des publics de lieux de musiques actuelles. Collecter des données afin de mieux définir si les publics se déplacent depuis leur lieu de résidence, leur lieu de travail ou un autre endroit pourrait également donner une image plus précise des habitudes des spectateur-ices. La possibilité de demander la localité et le pays en complément du code postal permettrait également de réduire les potentielles erreurs et le temps passé lors du traitement des données.



La prédominance de la voiture dans les déplacements de courte distance

Les études portant sur la part modale dans les déplacements quotidiens en France confirment la prédominance persistante des véhicules individuels. Un rapport⁷ publié en 2022 par l'Autorité française des transports a révélé que **les voitures représentaient 63% des déplacements de moins de 80 km**, ce qui indique que l'utilisation de la voiture individuelle n'a que très peu diminué au cours de la dernière décennie (par rapport à 65%). Cette situation représente un levier de réduction important pour les événements attirant un public local sur de **courtes distances**, car un grand nombre de ces déplacements - **41% d'entre eux sont inférieurs à 5 km** (moyenne des jauges de 1 à 2000 places) - pourraient être remplacés par le vélo ou la marche. Ces résultats soulignent la nécessité d'interventions ciblées pour **réduire la dépendance à l'égard de la voiture pour les trajets courts**, éventuellement en améliorant les infrastructures pour les pistes cyclables ou les voies piétonnes et en encourageant l'utilisation des transports publics et en adaptant l'offre.

Les déplacements de longue distance : intégrer ou exclure des données ?

L'un des principaux défis de l'étude actuelle concerne la manière de traiter les données concernant **les longues distances**. Ces déplacements de longue distance, en particulier ceux qui impliquent un recours à l'avion (**l'aérien étant le mode principal quand on dépasse les 1000 km à parcourir et représentant pratiquement le seul mode au-delà de 5000 km**) augmentent de manière disproportionnée l'empreinte carbone d'un événement, mais **attribuer ces émissions uniquement à l'événement musical peut s'avérer trompeur**. Les grands musées, par exemple, choisissent de plus en plus souvent de ne pas inclure les émissions des touristes étrangers dans leurs calculs de carbone, estimant que ces personnes n'ont probablement pas voyagé uniquement pour une exposition spécifique. Une approche similaire pourrait être envisagée pour les salles de concert, en particulier lorsque les données montrent que les participant-es viennent de pays lointains comme les États-Unis, et qu'ils ont peut-être assisté à l'événement comme une activité parmi d'autres au cours d'un séjour qui n'était pas motivé par la venue à ce concert ou à cet événement.

distances
moyennes



grandes
distances

Toutefois, il reste essentiel de prendre en compte avec précision et de se saisir de ces schémas de mobilité, le cas échéant, car l'exclusion des données relatives aux déplacements sur de longues distances **risque à l'inverse de sous-estimer l'impact environnemental réel des événements à grande échelle**, en particulier de ceux ayant une portée internationale.

⁷ Le Transport de voyageurs en France, Autorité de régulation des transports, 2022 "Sur les trajets du quotidien (moins de 80 km), la voiture représente toujours près de 63% de la part modale, contre 65% il y a dix ans. Très loin devant la marche (23,7%) ou les transports en commun (9,2%). 15% des trajets en voiture sont inférieurs à 2 kilomètres, et 41% font moins de 5km ; des distances qui peuvent se faire à vélo."

Cas concret n°1 :

Deux spectateur-ices dont le code postal est situé aux Etats-Unis ont acheté des billets en ligne pour un événement gratuit ayant eu lieu dans une SMAC en milieu urbain. En l'état des données dont nous disposons, nous pouvons établir plusieurs scénarios, par ordre de probabilité :

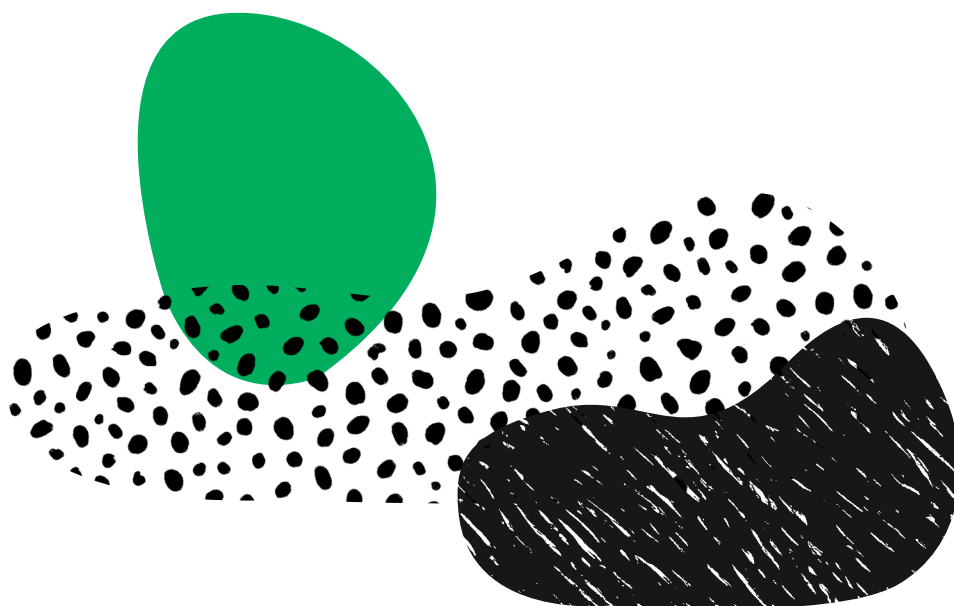
- Les spectateur-ices sont des français-es domicilié-es aux Etats-Unis qui sont venu.es passer leurs vacances dans leur famille sur le territoire et en ont profité pour assister à un concert
- Les spectateur-ices sont présent-es sur le territoire pour un séjour long et ont assisté au concert parmi d'autres activités de loisirs
- Les spectateur-ices sont des touristes américain-es qui ont assisté à l'événement lors de leur passage à Lyon

Au vu de la typologie de l'événement et de la distance parcourue, le fait que les personnes se soient déplacées depuis les Etats-Unis spécifiquement pour assister à ce concert est hautement improbable.

Cas concret n°2 :

Un grand nombre de spectateur-ices de la salle située à La Réunion ont rentré un code postal correspondant à une domiciliation dans l'Hexagone. Là aussi, plusieurs scénarios se dessinent, excluant également le fait de parcourir plus de 18 000 km pour assister à un concert.

- Les spectateur-ices sont des réunionnais domicilié-es en métropole qui se sont rendus au concert lors de leurs vacances dans le cercle familial / amical
- Les spectateur-ices sont des touristes domiciliés en métropole qui assistent à un concert à l'occasion de leur passage sur l'île
- Les spectateur-ices sont des personnes en séjour long sur l'île qui ont assisté au concert dans le cadre de leurs activités de loisirs et qui ont gardé leur code postal de domiciliation en métropole



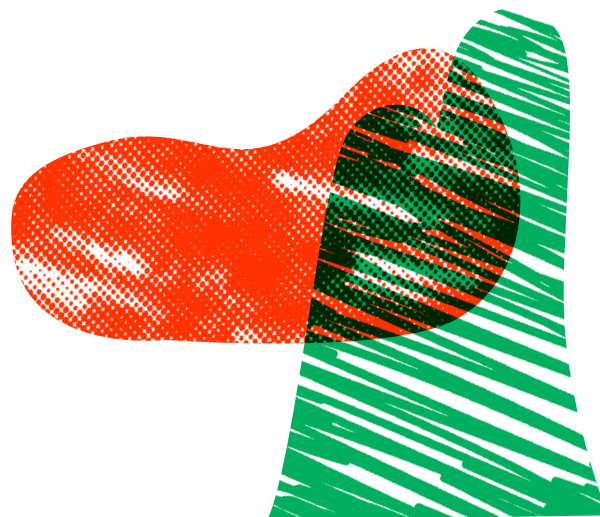
Conclusion

L'intégration des **notions de jauge** mise en avant dans cette étude nous semble présenter différents intérêts, puisqu'elle permettrait de mieux appréhender **deux axes d'amélioration pour la réduction des émissions carbone associées aux événements musicaux**. Tout d'abord, elle permet aux lieux de porter une **réflexion commune autour de la programmation et des jauges**, pouvant mener à des ajustements. En effet, comme le démontrent les études précédentes, **plus les jauges sont élevées, plus les spectateurs viennent de loin**, ce qui augmente significativement les émissions liées à la mobilité, particulièrement lorsque l'avion est impliqué. **Une approche plus mesurée de la taille des événements** pourrait ainsi contribuer à limiter cette hausse des émissions en favorisant des jauges plus modestes et un public plus local.

Il nous semble également pertinent de prendre en compte les **distances réelles** parcourues par les spectateur·ices pour mieux cibler les stratégies de réduction des émissions liées à la mobilité douce et aux transports en commun. Ainsi, lorsque les transports en commun ne sont que marginalement utilisés ou inexistant (notamment pour les distances supérieures à 10 km), la sensibilisation au covoiturage pourrait devenir un levier puissant pour réduire l'impact des déplacements sur les longues distances. En travaillant avec des données précises sur les distances parcourues, il serait plus aisé **d'adapter les campagnes de sensibilisation et de proposer des solutions de transport plus appropriées aux réalités de déplacement des publics**. Ces deux pistes, centrées sur la jauge et la mobilité réelle des spectateurs, pourraient contribuer de manière significative à l'effort global de décarbonation du secteur musical.

L'étude souligne en outre la **nécessité d'affiner la collecte et l'analyse des données sur la mobilité**. Actuellement, les données de l'étude sont basées sur les codes postaux. Pour améliorer les évaluations écologiques des événements accueillis et organisés par les lieux de musiques actuelles et obtenir des informations plus approfondies, il est essentiel d'affiner les processus de collecte de données. Travailler avec des données spécifiques à la jauge, améliorer la collecte de détails sur le mode de transport et le lieu de départ/retour, et réfléchir à la manière de traiter les données sur les déplacements à longue distance, tout cela contribuera à une **compréhension plus nuancée** de la mobilité des publics des lieux de musique actuelle. Cela permettra d'élaborer de meilleures stratégies pour réduire l'empreinte carbone du secteur et promouvoir des pratiques plus durables dans le domaine de la mobilité publique.

"L'étude Landscape, soutenue par le Centre national de la musique dans le cadre de son soutien financier au projet Landscape, apporte une connaissance nouvelle, utile et pertinente pour éclairer l'enjeu de la mobilité des publics, premier poste d'émissions carbone du spectacle vivant."





Le projet Landscape porté par AJC, le PÉRISCOPE et le Bimhuis est soutenu par l'État dans le cadre du dispositif « Soutenir les alternatives vertes dans la culture » de la filière des industries culturelles et créatives (ICC) de France 2030, opéré par la Caisse des Dépôts.

