



Mercredi 23 avril 2014, de 9h30 à 13h – à l'Echonova, St Avé

La mobilité et les déplacements des publics de la culture dans le Morbihan

Rencontre et partage d'expériences sur les actions possibles pour organiser et favoriser l'accès et la mobilité des publics dans le secteur culturel.

- *Comment se déplacent les publics du secteur culturel ? Quels sont les dispositifs et partenaires en matière de transport en Morbihan ? Quels rôles peuvent jouer les acteurs culturels et les collectivités dans l'organisation d'une offre de transport alternative ?*

Introduction de la rencontre par l'Addav56 et le Collectif

Yann Vioux remercie les participants d'être présents et l'Echonova pour son accueil de qualité et chaleureux. Pour information, l'ADAV 56¹ et le Collectif FEDDS Bretagne² mènent une coopération sur le long cours en organisant des temps de rencontres professionnelles³ sur des sujets liés au développement durable et solidaire qui croisent des problématiques du secteur culturel.

Cette rencontre a pour but de clarifier les enjeux des déplacements des publics dans le secteur de la culture –toutes esthétiques artistiques et tous lieux confondus- et de permettre le partage d'expériences avec plusieurs témoignages d'actions menées sur le territoire morbihannais.

Maryline Chasles souhaite également la bienvenue aux participants et rappelle les objets et missions du Collectif FEDDS, association qui rassemble aujourd'hui 27 festivals. Plus d'informations et de ressources pratiques sur le site www.lecollectifdesfestivals.org.

¹ <http://www.addav56.org/>

² <http://www.lecollectifdesfestivals.org/>

³ La dernière rencontre a eu lieu le 24 janvier 2014 à Lorient, sur le thème de l'accessibilité aux personnes en situation de handicap. Retrouvez le compte-rendu [sur le site du Collectif FEDDS / Ressources/ Accessibilité](http://www.lecollectifdesfestivals.org/ressources/accessibilite)

Les enjeux des déplacements des publics dans les festivals en Bretagne, par le Collectif FEDDS Bretagne

Cf. Diaporama de présentation du Collectif⁴

Présentation des résultats d'une enquête sur les déplacements des festivaliers en Bretagne, menée auprès de 4 000 festivaliers et 20 festivals en 2012

La question des transports et des déplacements est un axe de travail prioritaire du Collectif sur la période 2013-2015.

Ce champ d'investigation a été choisi au vu des résultats des bilans carbone des festivals, montrant que les déplacements des publics représentent la part la plus élevée des émissions de gaz à effet de serre (GES), de 70% à 90% des émissions d'une manifestation.

En s'intéressant aux déplacements et aux transports des publics, on peut agir en même sur quatre enjeux principaux:

- la mobilité des publics sur l'ensemble du territoire
- l'accessibilité pour tous (tarifs, tous types de publics)
- la sécurité routière et prévention des risques
- la réduction des émissions de GES

Pour approfondir la problématique, une enquête a été réalisée en 2011-2012 auprès de 4000 festivaliers en Bretagne afin de mieux connaître leurs pratiques de mobilité et leurs modes d'informations.

Les résultats de cette enquête⁵ sont disponibles sur le site du Collectif FEDDS, rubrique Ressources, Transports.

Présentation de la démarche *Plan de déplacements festivalier* du Collectif et des festivals

A partir des résultats de l'enquête, quatre domaines d'actions ont été ciblés :

- les dispositifs de transports : renforcer et/ou ajuster l'offre, tous modes confondus
- la communication et l'information transport
- des services pour l'accueil des festivaliers sur place (consigne, prévention routière...)
- la coordination des acteurs et des dispositifs de transports

A l'échelle du Collectif, la démarche a été expérimentée en 2013 avec 3 festivals-pilotes : Au Pont du Rock à Malestroit (56), le Cornouaille à Quimper (29), le festival Bonus à Hédé-Bazouges (35) ; sans toutefois oublier de prendre en considération toutes les actions déjà mises en œuvre par d'autres festivals.

Des boîtes à outils ont été créées pour aider les organisateurs d'évènements à trouver les outils et les interlocuteurs locaux : retrouvez la boîte à outil Transports du Morbihan⁶ sur le site du Collectif FEDDS, rubrique Ressources, Transports.

Chaque année, un bilan de la démarche et des expérimentations est réalisé.

Une évaluation plus globale est également prévue en 2016. Plusieurs années sont nécessaires pour progresser et avoir un réel impact sur les pratiques de mobilité des festivaliers.

⁴ [www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/Pr%20C3%A9sentation Enjeux enqu%C3%AAt%20pdf_ST_AVE_230414.pdf](http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/Pr%20C3%A9sentation%20Enjeux%20enqu%C3%AAt%20pdf_ST_AVE_230414.pdf)

⁵ <http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/etudes/Publication%20r%C3%A9sultats%20enqu%C3%AAt%20transport%20planches.pdf>

⁶ http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/guides/Bo%C3%A9te%20C3%A0%20outils%2056_d%C3%A9plac%20festivaliers%20V3.pdf

Première partie : témoignages d'expériences

1. Damien Le Guével, la démarche transport du festival Au Pont du Rock
2. Alice Gauthier, les parcours à vélo de L'art dans les chapelles
3. Maïté Magnier, les Echonavettes de l'Echonova
4. Opération théâtre en bus du Théâtre de Lorient

Exemple d'un festival de musiques, sur un week-end

Damien Le Guével, la démarche transport du festival Au Pont du Rock⁷ à Malestroit

Cf. Diaporama de présentation du Pont du Rock⁸

Le contexte / les préalables	Les actions réalisées	Les résultats
<p>-Une étude sur la provenance des publics, grâce aux données de la billetterie. Estimation : 60% viennent du Morbihan. Bassin des publics : secteur entre Lorient, Loudéac, Rennes et Nantes.</p> <p>-Les organisateurs du festival font de nombreux efforts pour offrir aux festivaliers un accueil de qualité (camping gratuit et sécurisé à proximité immédiate du site, avec douches, toilettes, etc.). Cela joue sur le choix du mode de déplacement pour venir.</p>	<p>-Partenariat avec le CG56, avec ajouts d'horaires de cars pour les festivaliers sur la ligne 4 du réseau: plusieurs A/R ajoutés dont 1 le dimanche pour le retour (n'existe pas habituellement). Les dépenses liées aux services supplémentaires ont été prises en charge par le département du Morbihan et l'exploitant des services concernés.</p> <p>- Tarif : 2€ par trajet pour les festivaliers.</p> <p>-Une communication renforcée par le Pont du Rock et le CG56 avec un message axé sur la sécurité et le tarif à 2€ Ex : Affiches sous verre dans tous les abribus du département (le festival aurait souhaité être visible sur les grands encarts latéraux des abribus). A signaler l'effort de communication partagé entre les organisateurs du festival et le service transports du CG, sur le graphisme, la création, les impressions et la diffusion.</p>	<p>Très positifs, surtout le dimanche. Au total 224 voyages (soit 112 personnes environ) services supplémentaires et réguliers confondus, essentiellement sur Vannes-Malestroit et 46 voyages pour le retour Malestroit-Vannes le dimanche.</p> <p>La fréquentation de la ligne 4 a été boostée (+141% de 2012 à 2013, sur le même week-end).</p>

⁷ www.aupontdurock.com festival de musiques actuelles, sur 2 soirées, dernier week-end de juillet. Fréquentation de l'ordre de 18 000 festivaliers au total.

⁸ [http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/Pr%C3%A9sentation AuPontduRock actions transports 230414.pdf](http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/Pr%C3%A9sentation%20AuPontduRock%20actions%20transports%20230414.pdf)

Les organisateurs du festival présentaient ce résultat positif, car ces transports répondent à un besoin identifié. La section Vannes-Malestroit a été la plus utilisée et reste la plus pertinente ; à l'inverse, la section Malestroit-Ploërmel a moins bien marché car la distance est de 10 Km (plus facilement faisable en voiture).

Perspectives : reconduction de l'opération en 2014 validée par le département, avec quelques améliorations et un renforcement de la communication.

Idée d'un sondage pour mieux connaître les festivaliers et en particulier les usagers de cette nouvelle offre de transports. Par exemple, certains sont-ils venus de Rennes ou Nantes en train, pour prendre ensuite le car en gare de Vannes ?

Plus d'informations sur l'opération en 2014 : www.aupontdurock.com/infos-pratiques

En conclusion, cette démarche transports reflète bien la manière de faire du développement durable au Pont du Rock : des actions concrètes, mises en œuvre progressivement, mais qui sont pérennes. Il n'y a pas eu de document « Plan de déplacements » rédigé en 2013, mais un travail de concertation et coopération qui constitue un des enseignements principaux de cette démarche partenariale.

Exemple d'un festival de longue durée, sur un territoire rural

Alice Gauthier, les parcours à vélo de L'art dans les chapelles⁹

Cf. Diaporama de L'art dans les chapelles¹⁰

Ce festival, organisé par une association et relayé par les offices de tourisme locaux, a lieu depuis 23 ans, aux alentours de Pontivy, de début juillet à fin septembre. Il est né de la volonté de faire découvrir les chapelles en tant que lieux patrimoniaux et pas seulement lieux culturels. Il visait aussi à valoriser la rénovation et l'entretien des monuments inscrits au patrimoine (qui représente un coût important pour les communes).

4 circuits (voiture) sont proposés pour découvrir les chapelles, situées sur près de 25 communes (circuit d'environ 50 Km au total). Dans ces chapelles, des œuvres d'art sont à découvrir : peintures, sculptures, et autres. Les artistes sont sélectionnés par un directeur artistique indépendant. Le cahier des charges est assez contraignant puisqu'il faut faire avec les spécificités des chapelles : zones protégées, classement ou inscription au patrimoine, respect de l'architecture, du lieu de culte. Des actions de médiations culturelles et des ateliers artistiques, notamment avec les scolaires, sont organisés pendant la saison de L'art dans les chapelles.

En termes de publics, on trouve à la fois des locaux et des touristes, avec **50% venant du Morbihan** (puis reste de la Bretagne, puis reste de la France notamment Ile-de-France et éventuellement d'autres pays). Il s'agit d'un public bien assis dans ses pratiques culturelles et bien assis... dans sa voiture. Mais il existe aujourd'hui **une offre de déplacement alternative** !

- **En transports collectifs** : lors du vernissage, organisé sur 3 jours en début de saison, des bus sont proposés, à 8 € avec visite incluse. Pour 2014 le bus est reconduit pour 10€/pers. Cette offre est remise en question chaque année du fait du petit nombre de personnes qui le prennent.
- **En covoiturage** pour les visites guidées chaque jeudi : mise en relation des offres et demandes au point info. L'organisation est assez informelle mais cela fonctionne bien.
- **A vélo** : dans un **contexte stratégique de développement du tourisme vert sur le territoire**, et suite aux remarques de certains visiteurs trouvant dommage de ne pouvoir faire le festival

⁹ <http://www.artchapelles.com/internet/index.php>

¹⁰ http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/cr_publics/Pr%C3%A9sentation%20Arts%20Chapelles_circuits%20v%C3%A9lo%202014.pdf

qu'en voiture, des circuits vélos ont été lancés en 2010. Il s'agit de circuits de 20 à 25 kms permettant de visiter 3 chapelles, au départ des offices de tourisme.

- La réflexion a été menée en **concertation avec différents acteurs du territoire** : l'association organisatrice du festival, les offices de tourisme notamment celui de Pontivy, les communes (qui connaissent bien leur territoire et les chemins cyclables), le CG56 (qui dispose d'un schéma vélo départemental, à alimenter), et le syndicat de la Vallée du Blavet (qui a une bonne connaissance des chemins de halage).
- Il y a eu quelques problèmes et confusions en matière de **signalétique** vélos et voitures (les 2 étaient fléchés, et les couleurs étaient parfois trop ressemblantes). A présent il y a 5 circuits vélos bien distincts des circuits voitures (couleurs et pictogrammes).
- Plusieurs services ont été développés : distribution gratuite d'un guide pas à pas avec cartes IGN, gratuit pour les vélos (5€ pour les circuits voitures), et **location de vélos (type VTC) et de vélos à assistance électrique** dans les OT de Baud et Pontivy (qui sont les points de départ des circuits). On peut aussi venir avec son propre vélo.
- Les résultats en chiffres : 125 locations de vélos en 2012 pour L'art dans les chapelles, (sur 250 locations dans les OT), et 159 en 2013, soit une augmentation de 27 %.
- **Perspectives** : faire du lien avec les vélo routes et voies vertes existantes, notamment le Canal de Nantes à Brest ; ainsi qu'avec les boucles locales cyclables : s'en servir, ou en identifier de nouvelles.

Conclusion : les organisateurs sont très contents de ces dispositifs et mettent en avant l'importance de travailler avec les offices de tourisme, qui ont une connaissance fine du territoire. Pour les visiteurs, cette initiative de circuits à vélo permet une découverte plus tranquille des chapelles, un autre rythme, un autre regard sur les paysages et une autre pratique du territoire, comparée à l'usage de l'automobile. En d'autres termes, une nouvelle approche du tourisme.

Exemple d'un équipement culturel, hors centre-ville

Maïté Magnier, les Echonavettes de l'Echonova¹¹

L'Echonova, salle de musiques actuelles, a ouvert ses portes en mars 2010. Elle est située sur la commune de St-Avé, **à proximité du centre-ville de Vannes** (5 min. en bus, 15 min. à pied).

Le public de l'Echonova, notamment les abonnés, est dans la tranche d'âge 20-40 ans.

A la base, il y avait la volonté de faire des liaisons en bus entre l'Echonova et le centre-ville de Vannes, ce qui a amené les réflexions sur des « Echonavettes ».

43 concerts par an sont organisés à l'Echonova (d'autres sont organisés hors les murs). Parmi ces 43, **18 sont desservis par des navettes**. Il a fallu faire une sélection, en suivant plusieurs critères, pour arriver à 6 soirées par trimestre. Sont favorisés les concerts où le public est plus jeune (n'ayant pas forcément le permis de conduire, ayant un budget plus serré...), les concerts gratuits, et les concerts à fermeture tardive notamment les soirées électro (enjeu de prévention aussi).

Concrètement, la navette passe par différents quartiers de Vannes (Ménimur, Kercado...). Il s'agit d'un aller-retour par soirée, le bus arrivant un peu avant le concert et repartant 35 minutes après.

Les navettes sont **gratuites pour les spectateurs**. Pas besoin de présenter son billet d'entrée au conducteur (possibilité d'acheter son billet directement sur place).

¹¹ <http://www.lechonova.com/>

La communication se fait à la fois sur internet, sur le site de l'Echonova, rubrique Accès et Echonavettes¹², sur les billets, et via le réseau Kicéo qui partage l'info.

Il y a une communication générale sur les navettes, mais aussi pour chaque concert car les horaires changent : les usagers doivent aller voir les horaires sur le site une semaine avant le concert environ.

Résultats de fréquentation : 11.6 personnes par navette en moyenne

La fréquentation est souvent plus importante sur les trajets retours.

Sur concerts gratuits (apéro 19h) : 7 passagers

Sur soirées électro : 8 passagers et retours plus importants

Sur concerts gratuits pour abonnés (25/40 ans) : moins fréquentés

Sur autres concerts: 20 passagers

Sur soirée anniversaire de l'Echonova : 92 personnes à l'aller et 100 au retour... assez surprenant

Perspectives :

- Faire des bilans et évaluer globalement le dispositif
- En interne, avoir un référent Echonavettes (pour l'instant c'est Maïté, en charge de la communication, qui s'en occupe).
- Ajuster la desserte par rapport à un changement important dans la ville : la relocalisation du campus universitaire (il faudrait que la navette y passe car le public étudiant l'utilise bien).
- Essayer de comprendre pourquoi la fréquentation a un peu baissé sur les soirées apéros-concerts. Peut-être est-ce l'effet de l'agrandissement du parking en janvier 2014 ?

Le coût réel des Echonavettes est estimé à 260 € HT par soirée, pris en charge par Vannes agglo. David Kerdeland précise que le coût total de l'opération s'élève à 5 500 euros. Au vu des résultats et de la fréquentation limitée, ce n'est pas rentable, mais l'opération est menée dans l'esprit de développer des habitudes de mobilité en transports collectifs.

Question des autres modes de déplacements à développer, qui seraient complémentaires aux Echonavettes ? > Oui, l'Echonova et Vannes agglo ont aussi pour perspectives :

- Le covoiturage : vers un module de mise en relation intégré au site internet de l'Echonova, à l'instar de la salle de l'épicerie moderne à Feyzin¹³ (69)
- Le vélo : étudier la possibilité d'installer une station Vélocéa à l'Echonova
- La marche : seulement 15 minutes à faire à pied, mais le cheminement n'est pas sécurisé.

Exemple d'un équipement culturel, avec médiation associée

Opération Théâtre en bus du Théâtre de Lorient¹⁴

Informations données par Marina Quivoij et retranscrites par Yann Vioux.

L'opération a été mise en place en 2004, sur initiative conjointe de la Communauté de communes Blavet Bellevue Océan¹⁵ et du CDDB -Théâtre de Lorient. L'objectif en 2004 était le suivant :

- Proposer à des personnes n'ayant pas la possibilité de se déplacer par leurs propres moyens au CDDB, le choix entre 3 spectacles de la programmation
- Faciliter l'accès au théâtre et au transport à une population dite éloignée du spectacle vivant : mise en place d'un bus, circuit entre les communes, accueil dans le bus par une personne de l'équipe du CDDB, arrivée au théâtre, prise en charge par l'équipe du CDDB, retour en bus.
- Le prix de l'inscription comprend le prix du billet à un tarif réduit (effort du CDDB) et le prix du trajet en bus. Grosso modo, les billets sont à 20 € (au lieu de 25).

¹² <http://www.lechonova.com/#/musiques-actuelles/musiques-actuelles-vannes.php?d=37>

¹³ <http://www.epiceriemoderne.com/#programmation>

¹⁴ <http://www.leteatredelorient.fr/>

¹⁵ CCBBO regroupant les communes de Nostang, Plouhinec, SAinte Hélène, Kervignac et Merlevenez

Les résultats: très rapidement, les chiffres de fréquentation du bus ont montré plusieurs choses :

- Ce sont toujours **les mêmes personnes** à venir (souvent des personnes âgées)
- Le **choix du spectacle** est souvent **déterminant** : aussi des spectacles avec tête d'affiche sont souvent extrêmement prisés (alors que les spectacles pour enfants beaucoup moins)
- Les **relais locaux** sont d'une **importance** capitale et très positive dans le maillage territorial : médiathèque, bibliothèque, mairie de communes où les habitants sont amenés à s'inscrire et à payer directement leur place (pas besoin de se déplacer)
- La prise de position / conscience **d'1 personne à défendre le projet** au sein de la CCBBO : nous avons pu compter ainsi sur la volonté très forte de la directrice générale des services

En 2011-2012, au vu d'une fréquentation extrêmement basse, nous avons, avec la nouvelle directrice de la CCBBO, tenté d'affiner les objectifs :

- Si ce sont toujours les mêmes personnes, alors **comment diversifier?**

- Est ce que 3 spectacles n'est pas finalement quelque chose qui divise? =>choisir **un spectacle sur lequel on mise nos efforts conjoints?**

- Pour 2012/2013 Nous avons décidé de choisir un spectacle avec tête d'affiche : le bourgeois gentilhomme avec François Morel dans le rôle titre, et en 2013/2014: Le Misanthrope de Molière mis en scène par Jean François Sivadier. Sur ces deux spectacles, le bus a été plein (environ 50 personnes) ; avec de nouvelles personnes et des ados > la sortie en famille sur une proposition grand public a l'air de fonctionner.

- Faire une **offre tarifaire encore plus basse** (de 20, nous sommes passés à 13 € - soit moitié prix)

- Quel effort de communication ?

- la CBBO a choisi avec un seul spectacle de faire **un marque page** (visuel/ texte/ prix) donné dans toutes les boîtes aux lettres des communes, en dépôt dans les médiathèques
- du côté du CDDB, nous donnons à chaque début de saison un **visuel et un doc plus approfondi** sur le spectacle choisi

Conclusion : Il y a en effet eu un développement de l'offre de transport vers le Théâtre de Lorient, à des horaires adaptés aux spectacles, mais ce qui est remarquable ici c'est tout le travail de communication et de médiation qui a été fait. Cela montre l'importance des relais locaux que sont les mairies, les CCAS, les médiathèques, ... En termes de perspectives, il serait intéressant de savoir si les usagers de ces bus sont des spectateurs habituels, occasionnels ou nouveaux.

Une question en suspens : D'un point de vue organisationnel : qui est l'AOT concernée ? Y'a-t-il eu délégation de compétence ?

Deuxième partie : les compétences en matière de transports sur le territoire et les actions des AOT

Odile Bréhier, Service de la mobilité et du transport régional de voyageurs, Région Bretagne

Cf. Diaporama d'Odile Bréhier, Région¹⁶

L'offre du réseau TER est **complémentaire** aux réseaux de transports urbains, qui sont de la responsabilité des intercommunalités et des réseaux interurbains, de la responsabilité des départements.

¹⁶ [http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/Pr%C3%A9sentation Odile Br%C3%A9hier - R%C3%A9gion Bretagne -23042014.pdf](http://www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/Pr%C3%A9sentation%20Odile%20Br%C3%A9hier%20-%20R%C3%A9gion%20Bretagne%20-23042014.pdf)

La carte du réseau fait apparaître **un bon maillage du territoire breton**. Les villes moyennes sont bien desservies et il existe, en plus des lignes principales, des antennes pour desservir plus finement le territoire (ex Lannion, Quiberon...). Les flux sont plus denses autour de Rennes (étoile ferroviaire à 5 branches) et autour de Brest, Morlaix, Guingamp...

La Région Bretagne est **l'autorité organisatrice de transports (AOT)** du réseau TER. Ses services travaillent en lien avec la SNCF, notamment pour l'organisation de la circulation et la commercialisation des titres de transports, et avec le RFF (réseau ferré de France) pour l'attribution de "sillon" (tronçon mobilisé sur un créneau horaire donné) et l'entretien des voies.

Au total, le coût d'exploitation du TER en Bretagne représente **131 millions d'euros**. 1/3 de ce coût est assumé par les usagers ; 2/3 par la Région.

La fréquentation de ce réseau est de l'ordre de 10 millions de voyages par an, soit environ 32 000 voyageurs par jour. Ce chiffre est en forte **augmentation : +80% entre 2002 et 2013**.

Les 2/3 sont des abonnés (domicile-travail et étudiants).

1,3 millions de voyages réalisés en correspondance avec TGV : d'où l'enjeu d'inter modalité.

Pour faire évoluer cette offre en cohérence avec les besoins, le Conseil régional agit à différents niveaux : concertation et réunions publiques, politique tarifaire qui induit plusieurs partenariats, communication...

Exemple de **tarifs** adaptés au secteur culturel:

- **le tarif Festival à 12 €** sur une dizaine de festivals en Bretagne (pas de déploiement prévu).
- **le tarif – 26 ans** : 8 € pour un trajet < 150 Km et 15 € pour un trajet > 150 Km.
- Gamme Pelmël, en A/R ou carnets de 10 tickets (condition < 70 Km).
- Billet Ribambël : gratuité pour les -12 ans, si accompagnement.
- ...

Pour relayer ces offres auprès des publics, il existe plusieurs outils : le site www.ter-sncf.com/bretagne, un numéro vert (0800 880 562), une plaquette.

Autre outil important : BreizhGo¹⁷, le système d'info multimodale en Bretagne. Né d'une réflexion commune entre les AOT dès 2007, le site est devenu opérationnel en 2010. Il rassemble 20 partenaires.

BreizhGo est un outil qui permet de faire des recherches d'itinéraires de bout en bout, quel que soit le réseau utilisé (on s'affranchit ainsi des compétences de chaque collectivité ou AOT).

Actuellement, **le dispositif est en refonte**, avec un travail d'amélioration sur l'ergonomie et la performance des outils de recherche. Dans le cadre de cette refonte et en dialogue avec le Collectif FEDDS, il sera possible de mieux prendre en compte **les événements culturels** : ceux-ci pourront être présentés comme **point d'intérêt ou point de destination d'une recherche** ; il sera possible d'intégrer des dessertes spécifiques via l'AOT organisatrice,...

Une marque blanche BreizhGo (ou *widget*), encart avec formulaire de recherche simplifié pouvant être intégré sur un site internet, est également à disposition des organisateurs d'évènements. Cela commence à se développer pour BreizhGo.

Pour en faire la demande > contacter directement Odile Bréhier odile.brehier@region-bretagne.fr ou via le formulaire de contact sur BreizhGo¹⁸. Réponse et mise en place en qq jours.

¹⁷ www.breizhgo.com

¹⁸ <http://www.breizhgo.com/bretagne/Menu-Bas/Contact>

Anne Sophie Lecomte, direction transports et Claudine Hervé, mission mobilité, du Département du Morbihan

Cf. Diaporama du CG56¹⁹

Rappel du contexte : L'Agenda 21 du Morbihan a défini un enjeu de **mobilité durable**. Quelles stratégies et politiques ? Quelles actions dans le Morbihan ?

>L'objectif de la collectivité est de développer l'usage du réseau TIM (et d'autres transports locaux complémentaires) afin de réduire l'usage de la voiture individuelle, en partenariat avec les collectivités locales.

Les transports collectifs routiers de personnes

Rappel du cadre législatif, des principaux acteurs (AOT) et de leurs compétences. L'enchevêtrement d'AOT et de politiques tarifaires ne sont pas simples à comprendre pour les usagers.

Le département du Morbihan est une AOT de 1^{er} rang et a une compétence obligatoire en matière de transport interurbain et de transport scolaire.

Dans le Morbihan, le choix a été fait d'une **politique de tarification unique : 2€ par trajet**, quelle que soit la distance parcourue. Sur d'autres territoires, la tarification est zonale.

Des offres tarifaires complémentaires et plus avantageuses pour les usagers réguliers, sont développées : abonnements mensuels, carnet non nominatif de 10 voyages à 15€, abonnement combiné avec les réseaux urbains de Vannes et Lorient, ...

Il est rappelé que tout employeur a l'obligation de rembourser 50 % de l'abonnement transports en commun (TC) des salariés.

Le réseau TIM compte au total **18 lignes**. Il y a un bon maillage du territoire, sauf sur certains territoires ruraux au nord du département. Sur ces secteurs le CG 56 mène alors une politique pour permettre le transport de tous, avec par exemple la mise en place de transports de rabattement vers des nœuds du réseau ou l'encouragement d'initiatives de transport à la demande.

Pour communiquer sur le réseau, les lignes et les tarifs, plusieurs outils : un numéro azur, le site <http://www.morbihan.fr>, et le site www.breizhgo.com .

Depuis 2012, le Département s'est également engagé volontairement dans un partenariat avec le Collectif des festivals. Ce **partenariat en matière de transport événementiel**, qui n'est pas une compétence obligatoire du Département, vise, depuis 2013, à mettre en place des navettes à destination du Pont du Rock, en maintenant le tarif unique à 2€ et aux Vieilles Charrues depuis 2012.

Plusieurs objectifs : améliorer la notoriété du réseau TIM, sensibiliser les jeunes à la sécurité routière, valoriser l'image du réseau TIM vis-à-vis des jeunes.

Les résultats 2013 sont très encourageants, avec une bonne fréquentation et des retours très positifs de la part des jeunes. Le CG 56 insiste aussi sur le partenariat constructif qui s'est fait entre le Collectif des festivals, les organisateurs du festival du Pont du Rock et le Département (notamment sur le travail de communication).

Le covoiturage : relativement facile, peu coûteux et créateur de synergies !

Il est rappelé que le Morbihan, comme le Finistère, a été pionnier en matière de covoiturage.

Trois volets de l'action du CG en matière de covoiturage : **réalisation d'aires de covoiturage, soutien aux initiatives locales, communication.**

¹⁹ www.lecollectifdesfestivals.org/collectif/download/pstt_Festivals_CG56-Echonova_23042014.pdf

NB : il a récemment été décidé **de ne pas reconduire le site de covoiturage départemental**, car d'autres plates-formes sont plus utilisées et que l'ergonomie du site en fin de contrat était devenue obsolète.

On compte aujourd'hui 84 aires et 1 700 places. La pratique du covoiturage reste difficile à mesurer.

Pour faciliter et améliorer le covoiturage, le département s'engage et innove avec plusieurs moyens :

- Pour mieux informer, il a le projet de travailler sur une carte des aires de covoiturage
- Pour accroître le nombre de places, un système de labellisation de place de parking sur des espaces privés ou publics (entreprises, hôpitaux, centres commerciaux ou autres...).
- Pour gagner en qualité et favoriser l'inter modalité, des « haltes multimodales » conçues comme des mini-gares d'échanges, incluant une multitude de services de mobilité : places de covoiturage + arrêt de transports collectifs + stationnements vélos sécurisés + zones d'attentes abrités + toilettes + point info et effort d'aménagement paysager (ex : aire du Val Coric à Guer ou Ploeren dans Vannes-agglo).

David Kerdelant, directeur des affaires culturelles et du sport de Vannes Agglomération

Informations préalables sur le contexte de Vannes Agglo :

- Vannes Agglomération regroupe 24 communes
- L'agglomération est engagée dans un **Plan de déplacements urbains²⁰ (PDU)**, visant l'amélioration de la vie au quotidien en termes de transports et mobilité. Plusieurs modes sont concernés : les transports collectifs avec le réseau Kicéo, le vélo (Vélocéa et aides aux communes sur les pistes cyclables) et le covoiturage (relai des aires de covoiturage).
- Il faut signaler que les transports représentent un coût public très important et que l'utilisateur n'en paie qu'une petite partie, le reste étant pris en charge par les collectivités et indirectement par le contribuable.

Descriptif des actions de transports mises en place au niveau de l'agglomération, en lien avec la direction des affaires culturelles et sportives :

Il y a plusieurs dispositifs pour faciliter l'accessibilité à la culture et aux loisirs, qui sont issus d'une volonté politique ou d'une stratégie globale de territoire.

L'un des objectifs majeurs est de **lever le frein financier à l'usage des transports collectifs**, pour les scolaires. En effet, si l'on raisonne en tant qu'établissement scolaire, le coût d'une sortie (spectacle ou piscine) représente une centaine d'euros, mais le coût du transport vers cette sortie représente lui aussi une centaine d'euros !

- Premier dispositif : le réseau de bus est entièrement gratuit pour les écoles (1 classe maximum / bus), hors horaires de pointe. Chaque classe doit appeler Kicéo pour prévenir, le chauffeur est tenu au courant. Cela fonctionne bien.
- Transports vers les piscines (activité obligatoire du programme de l'éducation nationale) : pris en charge par Vannes agglo pour toutes les classes.
- A la différence des piscines, l'accès aux salles de spectacles n'est pas au programme scolaire. Néanmoins, Vannes agglo a souhaité faire de même : le transport est pris en charge pour 1 spectacle par an et par classe.
- Par ailleurs, dans le cadre du dispositif *l'Ecole des spectateurs* (pratique artistique ou projet d'école en arts vivants), Vannes agglo prend en charge 3 à 4 déplacements, ce qui concerne 10 à 15 classes par an.

²⁰ http://www.agglo-vannes.fr/accueil/mobilite/plan_deplacements_urbains

- Transports pour le nautisme scolaire : il s'agit d'une prise en charge financière par Vannes agglo, pour 6 séances de voiles pour les CM, qui prend contact avec un transporteur privé, cale les horaires, paie le service.
- En complément, selon l'accessibilité des écoles et communes au réseau de bus, une **dotation de mobilité** permet de compenser ce manque de mobilité. Les remboursements se font à la commune ou à l'école, sur factures de transport (vers piscines, spectacles ou médiathèques).

Budget total de 70 à 100K€. dont 12K€ pour 5700 passagers pour le spectacle.

Ces différents modes d'intervention lèvent réellement un frein, même s'ils sont parfois flous pour les enseignants. Pour la rentrée prochaine, la démarche sera repensée et simplifiée. Actuellement la priorité est donnée à deux domaines : le nautisme et la saison culturelle jeune public, mais d'autres domaines peuvent aussi être concernés, dès lors qu'il y a un intérêt collectif, pédagogique ou éducatif (se poser la question de fond : pourquoi ce déplacement ?).

Par rapport aux acteurs culturels : les lieux culturels et les festivals peuvent solliciter une aide complémentaire à la collectivité (ex Vannes Agglo), mais attention à ne pas tout miser sur la collectivité. Il peut être intéressant par exemple d'étudier toutes les solutions de transports (publiques et privées) et de réaliser un devis par un transporteur privé avant d'aller échanger avec la collectivité, plutôt que de demander une prise en charge gratuite et directe de l'AOT (problématiques de marchés publics et de DSP).

Autres expériences rapportées par les participants

Opération **Tous dans le Bus**, mise en place par la Ville Josselin et la CC Mauron, pour inviter les habitants de la CC à aller voir des spectacles à Josselin et inversement.

Trajet en car offert et tarif réduit au spectacle.

Plus d'informations sur <http://www.cc-mauron-broceliande.com/sitecc/tous-dans-le-bus-direction-le-festival-slam-de-josselin/>

Promenons-nous (entre Golfe du Morbihan et Vilaine), festival jeune public et familial, avec une programmation sur plusieurs lieux => difficultés de faire se déplacer les publics entre les bassins de vie.