



# PROJET DE TRANSPORT MUTUALISE DE DECORS PAR FRET FERROVIAIRE

Dossier de présentation

Festival Off Avignon | Avignon Festival & Compagnies

## 1/ RESUME DU PROJET

Pour accompagner les acteurs du festival Off Avignon dans la transition écoresponsable de leur pratique, AF&C a expérimenté pour l'édition 2024 un dispositif inédit de transport mutualisé de scénographies par fret ferroviaire auprès de compagnies volontaires d'Ile-de-France.

En partenariat avec l'entreprise Lomak, spécialiste du transport rail-route, AF&C a conçu une chaîne logistique qui a reposé sur les principes suivants:

- Chaque compagnie achemine par ses propres moyens sa scénographie jusqu'à une plateforme située à Limeil-Brévannes (94), puis la charge dans un container (82m<sup>3</sup>) à un créneau horaire donné.
- Une fois les chargements des compagnies mutualisant le container effectués, il est transporté par le rail à un terminal situé en Courtine, où le transporteur l'achemine jusqu'à une plateforme située au Pontet (84) (8 km de l'intra-muros avignonnais).
- La compagnie décharge sa scénographie (logique « FILO ») et la charge dans un véhicule (12 ou 20m<sup>3</sup> avec hayon) avec chauffeur, mis à disposition par AF&C, pour être transportée jusqu'au lieu de livraison à Avignon (théâtre ou box de stockage) puis déchargée par la compagnie.



Figure 1: Transbordement d'une des caisses mobiles au terminal en Courtine (crédit photo @AF&C)



Figure 2: Quai de chargement/déchargement à la plateforme du Pontet (84) (crédit photo @AFC)

Le retour des containers en Ile-de-France se déroule suivant le même processus inversé.

Au total, les décors de 30 spectacles ont été transportés par le rail, répartis dans 5 containers. Les allers se sont étalés sur le mois de juin, et les retours à la fin du mois de juillet (chargements au retour concentrés en 48h), une fois le festival terminé.



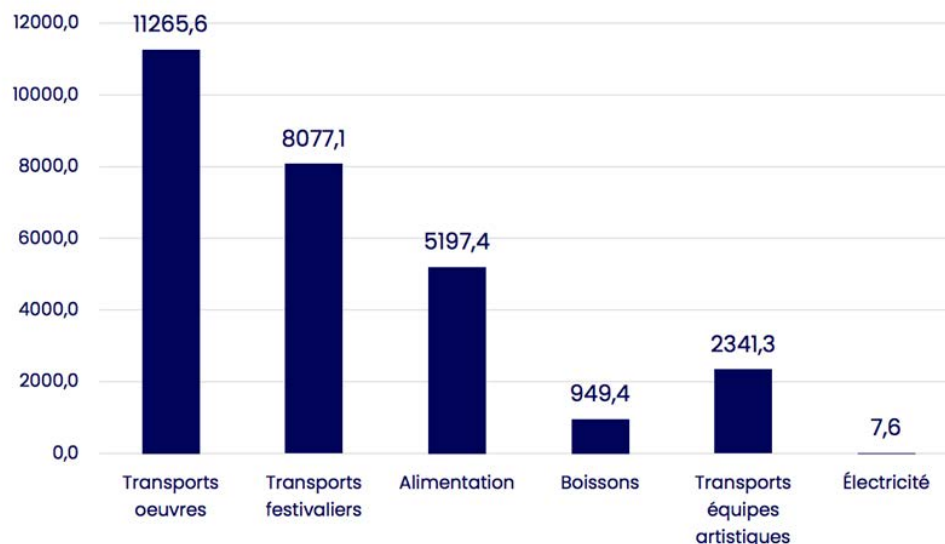
Figure 3: Déchargement des décors d'un container au Pontet, puis chargement dans un 20m3 avec hayon loué par AF&C pour effectuer la livraison dans Avignon (crédit photo @AFC)

## 2/ CONTEXTE INITIAL, PROBLÉMATIQUE ET LANCEMENT DU PROJET/ DE LA DÉMARCHE

Pour assurer sa résilience et celle de son territoire qui dépend fortement de son activité, et pour s'aligner avec les objectifs de la SNBC et de l'accord de Paris, le festival doit fortement réduire sa consommation d'énergie fossile et ses émissions. Or, d'après le rapport "Décarbonons la culture" du Shift Project, le déplacement des scénographies nécessaires à la tenue du festival Off Avignon provoque des milliers de T de CO<sub>2</sub>.

### 1. Scénario de référence (sans mesures particulières)

Sans mesures particulières, l'impact du festival en tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> serait le suivant :



**Figure 13 – Impact carbone d'un grand festival en centre-ville dans le Scénario de référence (sans mesures de décarbonation particulières) (tCO<sub>2</sub>e)**

Source : calculs The Shift Project 2021

Soit un total de près de 27 848 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> pour ce type de festival en un mois.

Figure 4: Extrait du rapport « Décarbonons la culture » du The Shift Project (<https://ilnousfautunplan.fr/wp-content/uploads/2021/12/Culture-v2-rapport-1.pdf>)

Le projet s'inscrit aussi dans la stratégie et les engagements d'AF&C. Né de la volonté d'occuper un espace artistique, le festival Off Avignon a été fondé sur l'échange, la découverte et le partage, mais son envergure actuelle est telle qu'il ne peut se passer d'une réflexion globale sur les questions environnementales. Il a la capacité de devenir un laboratoire d'expérimentation et être prescripteur pour d'autres événements culturels.

Le festival Off Avignon repose sur l'indépendance de ses acteurs. AF&C agit donc principalement par mutualisation et incitation vis-à-vis des théâtres et compagnies. Dès lors il semble évident que c'est sur l'impact du transport des œuvres et des équipes artistiques que l'association peut prétendre agir, c'est d'ailleurs l'un des axes majeurs du projet associatif voté en 2022 par ses membres.

C'est la rencontre de AF&C avec Samuel Valensi, co-rédacteur du rapport "Décarbonons la culture" et membre de la compagnie la Poursuite du Bleu, qui a finalement fait naître le projet.



## **3/ PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DU PROJET/ DE LA DÉMARCHE**

### **a/ Grandes étapes et calendrier du projet**

De T3 2022 à T1 2023 : Initialisation et cadrage de la démarche, questionnaire auprès de l'ensemble des compagnies du festival pour connaître leurs pratiques actuelles (60 répondants dont 40 en IdF), échanges avec Fret SNCF et NOVATRANS ...

De T1 2023 à T1 2024 : Sélection d'un transporteur partenaire, recherche et sélection de sites, questionnaires au panel de compagnies intéressées pour affiner leurs besoins (scénographie, dates de montage, etc), formalisation des plages de chargement et de déchargement, signatures de contrats et documents de transport...

Entre le 06/06 et le 24/06/24 : trajets aller

Entre le 22/07 et le 29/07/24 : trajets retour

### **b/ Moyens humains et financiers**

Côté AF&C, le dispositif a été supervisé par l'administrateur délégué à l'écotransition, la directrice de la communication, et un chargé de projet RSE, avec l'appui d'un cabinet externe (ATNA). AF&C a engagé des chauffeurs et loué les utilitaires pour le premier/dernier kilomètre sur Avignon, et loué des rolls et caisses pour le conditionnement des projecteurs des compagnies.

Lomak a mobilisé des moyens pour la mise à disposition et le transfert des caisses entre les terminaux et les plateformes, et pour superviser les chargements et déchargements, en appui d'un coordinateur d'AF&C.

Le dispositif est soutenu financièrement par le CNM et la région IdF. Une contribution au service à hauteur de 100€ du mètre linéaire a été demandé aux compagnies (aller et retour compris).

## **4/ RÉSULTATS DÉJÀ CONSTATÉS ET/OU ATTENDUS, IMPACTS, ÉVALUATION QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DU PROJET/DE LA DÉMARCHE**

### **a/ Bilan qualitatif**

Les compagnies se sont dites satisfaites du service: qualité de la coordination, ponctualité des containers, fluidité des opérations de chargement et déchargement...

Un axe clé d'amélioration d'ores et déjà soulevé par les compagnies est le temps de préparation amont que le recours au rail a nécessité. Entre le lancement et l'expérimentation, seulement 4 compagnies se sont désistées (programme de tournée incompatible avec les dates de chargement, lieu de stockage trop éloigné de Limeil-Brévannes (94)).

#### Indicateurs de performance :

- Nombre de spectacles: 30
- Cubage médian par spectacle: 6m<sup>3</sup>
- Cubage moyen par spectacle: 13m<sup>3</sup>
- Nombre moyen de spectacles / théâtres livrés par container: 5
- Taux de remplissage moyen du container: 80%
- Temps moyen de chargement/déchargement du container: 3h30/2h30

### **b/ Bilan carbone**

En comparaison à la situation (référence) où chaque compagnie achemine individuellement son décor depuis l'IdF à l'aide d'un utilitaire, l'expérimentation a permis d'éviter 50 000kms par la route (soit X1,2 tour de la Terre) et 23T de CO<sub>2</sub>.

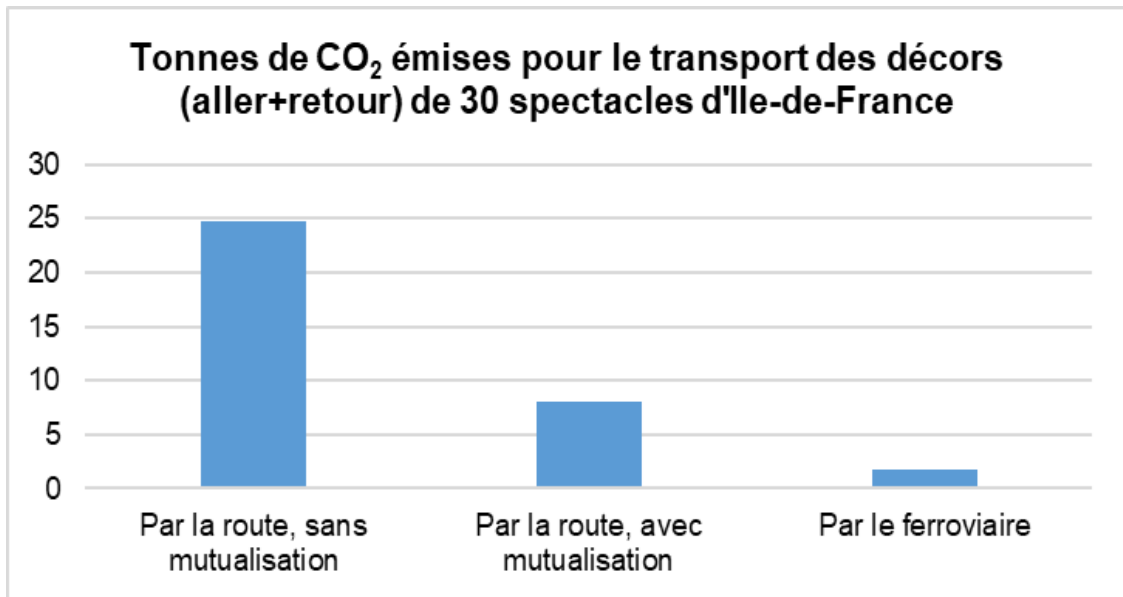


Figure 5: Résultat du bilan environnemental du projet (Source : AF&C)

### **c/ Bilan économique**

Grâce aux fonds propres AF&C mobilisés et aux subventions accordées, les compagnies n'ont payé qu'environ 10% du coût réel du service pour cette expérimentation. Dans le cadre du recours au rail, doit être pris en compte les prix des billets de TGV nécessaires pour le déplacement des artistes et techniciens. Des économies d'échelle sont attendues grâce à une montée en puissance du dispositif.



## **5/ ASPECTS INNOVANTS**

### **Multi-donneurs d'ordre**

Traiter avec plusieurs donneurs d'ordre (les compagnies) a exigé une coordination importante, en particulier pour le recueil des besoins et la définition des créneaux de chargement et déchargement, et a complexifié les frontières de responsabilités entre le transporteur, AF&C, et chaque compagnie.

### **Mutualisation**

Planifier les chargements et déchargements, compartimenter les scénographies au sein des containers, gérer le premier/dernier km sur Avignon, ont été des défis importants à relever pour répondre à l'enjeu de mutualisation. Des compagnies ne pouvaient être présentes pour décharger leur scénographie du container et ont dû la confier à d'autres compagnies, l'externaliser, ou mutualiser le recrutement d'un manutentionnaire.

### **Secteur culturel**

Plusieurs spécificités propres au secteur sont à prendre en compte : diversité des marchandises (flys, caisses, matériel de son et lumière, sacs et vracs...), compatibilité du calendrier du projet avec les dates programmées de spectacles et des montages, etc.

### **Transport ferroviaire**

Le recours au rail est une composante innovante essentielle du projet, sachant qu'aujourd'hui les compagnies utilisent des véhicules utilitaires ou externalisent à des transporteurs routiers le transport de leur décors. Gestion des ruptures de charge, massification, délais incompressibles du ferroviaire (J+3) ... ont fait partie des enjeux clés à rendre compatibles avec les besoins des compagnies.

## 6/ AVENIR DU PROJET

Après le succès de cette expérimentation, AF&C s'est donné pour ambition un passage à l'échelle sur 3 ans. L'objectif est de rendre le dispositif accessible à une centaine de compagnies en 2025 (en IdF mais aussi Haut-de-France et Bruxelles), le double en 2026 et qu'en 2027 toute compagnie "éligible géographiquement" au dispositif puisse en bénéficier.

Plusieurs défis se posent pour ce passage à l'échelle :

- Comment fluidifier voir automatiser l'organisation amont que requiert le recours au ferroviaire?
- Comment améliorer l'attractivité du service par rapport à la contrainte des dates de montage des compagnies? Sera étudiée la mise en place d'un service "de bout en bout" avec une équipe dédiée, incluant notamment la réception, la manutention et le stockage temporaire des décors pour les compagnies ne pouvant être présentes au moment du déchargement du container sur Avignon.
- Pour le retour, comment parvenir à évacuer en 48h à 72h un nombre important de containers? Cela nécessitera sans doute de privilégier des containers dédiés pour certains théâtres, des moyens renforcés (véhicules utilitaires avec chauffeurs) pour le premier kilomètre sur Avignon, le dimensionnement d'une surface de quais de chargement proportionnelle au besoin...
- Quel modèle économique ? Le passage à l'échelle engendrera des économies d'échelle, mais la situation économique des compagnies fait que ce dispositif perdra de son intérêt dès lors qu'il coûtera plus cher que le transport par la route.

**Contacts AF&C :**

Jérémy Bourges, administrateur délégué à l'éco-transition

Antoine Radal, chargé de projets RSE

rse@festivaloffavignon.com