JOURNÉES
NOS CULTURES
DE LA VILLE

Synthèse de la journée du 14 octobre 2019

Mobilités créatives

Ateliers - Théâtre de la Mouche, SAINT-GENIS-LAVAL

Ateliers - Hôtel de Ville de Lyon, LYON 1er

Plénière - Musée des confluences, LYON 2ème

Partenaires

Organisée conjointement par la Métropole de Lyon (Direction culture et Direction pilotage urbain / politique de la Ville) et la Ville de Lyon (Mission de coopération culturelle, Direction des Affaires Culturelles de la Ville de Lyon), soutenue par l'État, en collaboration avec le collectif Creative Mobilities.

Préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes · GRANDLYON la métropole · Creative Mobilities · Ville de Lyon · Saint-Genis Laval

SOMMAIRE

1] **INTRODUCTION** > P 3

2] **FICHES-ATELIERS** > P 4 - P 10

> ACTION HORS LES MURS

> ALLER VERS...

> MOBILITÉ INTER-TERRITOIRES

> NUMÉRIQUE ET INNOVATIONS

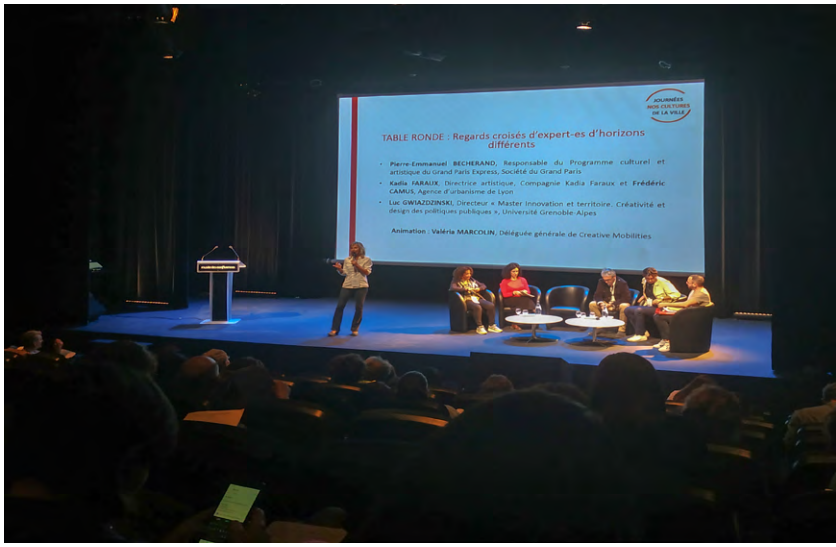
> AUTOUR DE LA MARCHE

> AUTOUR DU VÉLO

> AUTOUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

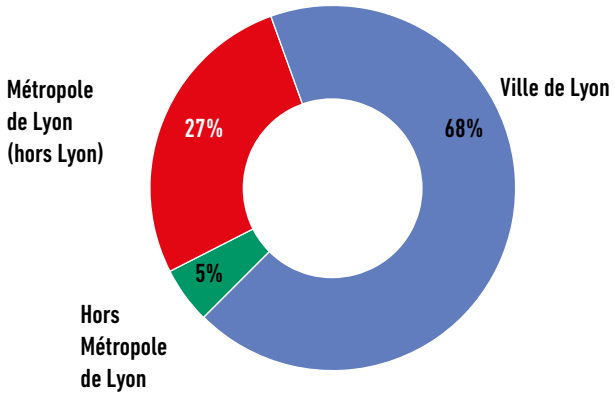
3] **POINTS CLÉS DE LA SÉANCE PLÉNIÈRE** > P 11 - P 14

4] **SYNTHÈSE** > P 15 -16

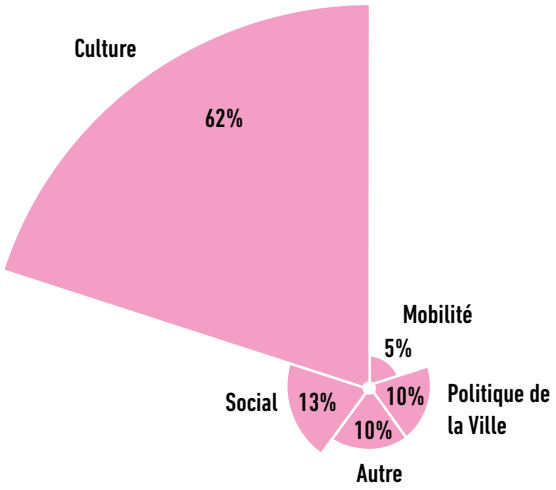


Près de 250 participant-es
(64 à Lyon, 56 à Saint Genis Laval et 126 à la plénière).
Sur l'ensemble : 170 personnes dont 29 intervenant-es et 2/3 de femmes.

Répartition par zone géographique



Répartition par secteur d'activité



INTRODUCTION

Cette journée sur les « mobilités créatives » vise à appréhender les liens entre culture, mobilités et inclusion sociale sur les territoires dans le cadre de la politique de la ville, à travers des expériences locales, nationales et des cadres internationaux en construction.

Les journées Nos cultures de la ville, initiées par la Ville de Lyon et auxquelles la Métropole de Lyon coopère depuis 2016, sont un rendez-vous professionnel annuel permettant d'aborder des sujets d'actualité, d'apporter des ressources, d'échanger des expériences et des bonnes pratiques et de proposer des pistes dans le cadre des démarches de coopération culturelle lyonnaises et métropolitaines.

Les « mobilités créatives » constituent un axe thématique présent dans le Contrat de Ville métropolitain :

» Dans le volet sur la mobilité et les déplacements en lien avec le cadre de vie et le renouvellement urbain, la mobilité se pose en termes d'accessibilité des quartiers, de leur rattachement à l'agglomération et donc, d'accès aux services et d'attractivité des territoires.

» Dans le volet culture, elle est énoncée par le quatrième objectif d'améliorer l'accès des habitant-es des quartiers prioritaires à l'offre culturelle.

» La mobilité des institutions et des publics est également un axe de la Déclaration de coopération culturelle métropolitaine, réaffirmé dans le protocole d'engagement avec l'État pour la prolongation du Contrat de ville jusqu'en 2022.

Un premier travail dans le cadre du groupe technique « culture & politique de la ville » métropolitain a été mené en 2017 en lien avec le forum « Creative mobilities » à Grenoble, qui a permis de voir son inscription dans les réflexions à l'échelle internationale et son potentiel dans le développement urbain et humain : Comment le prisme des mobilités créatives peut-il nourrir les questionnements culture et politique de la ville et proposer des innovations en matière d'accès à la culture, d'insertion, de cadre de vie, d'usages et de partage des espaces publics, de participation et de citoyenneté… ? Qu'est-ce qui a été pensé et expérimenté, qui croise mobilités, culture/ création et inclusion sociale des territoires ? Comment faire de la mobilité une expérience culturelle et relier les habitant-es du territoire ?

Autant de questions abordées à travers les 2 temps de la journée :

» Une matinée « Revue de projets » menés dans la Métropole et en Région Auvergne-Rhône-Alpes par une diversité de porteur-ses de projet (artistes, institutions, associations, services de collectivité) pour illustrer les différentes entrées des « mobilités créatives », identifier les usages et les besoins des habitant-es auxquels elles répondent et sortir des freins et leviers pour rendre plus efficace la prise en compte de la culture dans les mobilités et des mobilités dans la culture.

» Une séance plénière en après-midi pour apporter des cadres et des exemples d'outils ou de gouvernance à travers expérimentations et programmes nationaux ou internationaux :

- avancées de collectivités et d'opérateurs de transport sur ces questions d'intégration culture / mobilités ;
- approches de chercheurs ou d'artistes sur les espaces - temps de la mobilité, la participation habitante, la fabrique du commun ;
- les liens avec l'agenda 21 de la culture : un droit aux mobilités parmi les droits humains.

L'enjeu de la journée au regard de nos travaux culture / politique de la ville est de montrer l'intérêt à intégrer d'une part la question de la mobilité dans les interventions culturelles, d'autre part, le prisme culture dans les schémas de développement des mobilités et de planification urbaine,… et d'ouvrir des pistes à développer à l'échelle métropolitaine par des actions pilotes sur les territoires.

Pierre-Henri ALQUIER et Katell LE CARS,
musée des Confluences - Lyon

© musée des Confluences

Le projet en quelques mots

Octopus est un dispositif de médiation culturelle composé de deux containers maritimes équipés pour recevoir le public (15 personnes), scénographié par l'artiste Camille Renversade.

Il propose de vivre une expédition à bord d'une ancienne base océanographique à partir d'ateliers immersifs à la découverte des mondes sous-marins.

La dimension mobilité - besoins identifiés et impacts souhaités

» Un outil hors les murs pour aller au-devant des personnes éloignées de l'offre culturelle et artistique, permettant à l'institution, qui propose déjà chaque année plus de 2800 actions de médiation intra-muros, de se projeter à l'extérieur.

» Escales d'un weekend à un mois, à l'Hôpital Femme-Mère-Enfant (HFME) puis dans des territoires de la politique de la ville : Grand Parc de Miribel Jonage, Vaulx-en-Velin, Meyzieu, la Duchère à Lyon…

» Un outil tout terrain dans sa mobilité et dans son appropriation par les différents publics et les acteurs locaux formés à l'animation et accompagnés par l'équipe du musée.

» Reconnu par les publics comme un condensé du musée apporté chez eux, leur permettant de vivre une aventure culturelle de qualité et les rendant acteurs de leurs découvertes.

Des freins ou limites ?

» L'accompagnement des compétences des animateur-rices de la structure d'accueil et la formation des médiateur-rices du musée à des environnements spécifiques : du temps et des moyens à dégager.

Des leviers / accélérateurs ?

» Dispositif mobile clé en main et sur mesure.

» Appui sur un opérateur culturel local qui développe un projet autour de ses publics.

» Adaptation aux thématiques de travail des partenaires accueillants.

Bénédicte BEAUDOT,
Les Subsistances - Lyon

Le projet en quelques mots

Les Subsistances accueillent de nombreux artistes en résidence tout au long de l'année, dans le but de créer des œuvres pluridisciplinaires, qui viennent brouiller les frontières entre spectacle vivant et arts visuels. En tant que structure culturelle, son enjeu est centré sur les expériences, sur le lieu des Subsistances mais aussi sur les territoires : Création de projets « hors les murs » (dernier en date à Vaulx-en-Velin et à Lyon 9 Gorge de Loup autour de la résidence d'Astrid Mayer & Raphael Billet pour leur spectacle Brut) ou dans de nouveaux formats de rencontres (résidences de deux compagnies, alternant entre période de travail dans nos locaux et dans des établissements médico-sociaux de la Fondation OVE).

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Recherche du déplacement. Mobilité interne, mobilité psychique : art comme endroit de rencontres. L'art est l'endroit de la découverte, du décentrement, de la surprise. À ce titre, il s'agit de rencontres qui favorisent une forme d'agilité conceptuelle, le développement de la curiosité.

» Volonté de faire sortir les artistes de leur « confort de création » pour les amener à rencontrer le public et créer à leur contact. Il s'agit de sortir de sa zone de confort, se déplacer, aller vers des expériences où on est moins à l'aise ; pour les artistes comme pour le public.

© Les Subsistances

Des freins ou limites ?

» Le besoin en RH : mener ce type de projets nécessite que les personnes qui y travaillent y consacrent beaucoup de temps, ce qui peut parfois être difficilement conciliable avec les multiples enjeux que peut porter une structure culturelle dans un contexte tendu.

» Site pas facile d'accès, peu de transports en commun le soir, cela recrée des barrières au lieu de les lever.

Des leviers / accélérateurs ?

» La dimension humaine : place importante de la médiation au cœur du projet.

Bernard NOLY, Francas du Rhône et de la Métropole - Lyon
et Fanny THALLER, Musée d'art contemporain - Lyon

Le projet en quelques mots

Les Francas du Rhône, structure d'éducation populaire, développent plusieurs actions de médiation culturelle en partenariat avec les institutions culturelles lyonnaises : débats thématiques avec des enfants, formation des animateurs socio-éducatifs… et depuis 2018, une semaine de « classe culturelle et citoyenne », permettant à des élèves de CM2 de découvrir des institutions culturelles* à travers divers thèmes (lecture de l'image, corps, genre, citoyenneté…) et à l'école d'accueillir des œuvres du Musée d'art contemporain de Lyon (MAC Lyon). Chacun élabore son carnet de voyage et devient concepteur-médiateur lors de la restitution finale auprès des familles. (*Lugdunum Musée et théâtres romains, Musée des Beaux-arts, Bibliothèque municipale de Lyon, Opéra de Lyon, Les Subsistances, Théâtre Nouvelle Génération, Service archéologique de la Ville de Lyon - SAVL).

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Double mobilité : déplacement des enfants sur le territoire, dans les lieux culturels, et déplacement du musée vers l'école (avec l'exposition d'œuvres du MAC Lyon permettant de fédérer et faire participer les autres classes).

» Mobilité dans l'espace de la ville : les trajets en métro constituent une part importante de l'expérience.

» Mobilité dans le temps : par une comparaison entre hier et aujourd'hui grâce aux cartes du service archéologique.

» Mobilité intérieure : cheminement sensible des enfants à la rencontre des œuvres.

Des freins ou limites ?

» Difficulté à mesurer l'impact, les effets.

» Le temps très court de la semaine, beaucoup de temps passé dans les transports.

Des leviers / accélérateurs ?

» Allers-retours entre l'école et l'institution.

» Les déplacements permettant échanges, débriefing informel, émotions.

» Nouvelle formule cet automne : moins d'établissements visités pour approfondir, plus de médiation en classe pour la production de traces (retour sur expériences).

Emilie LECLUSE et Maud REYNARD, Medialys - Lyon
Cécile LONJON, Musée Gadagne - Lyon

Le projet en quelques mots

Un programme d'accueil co-construit consiste à proposer aux agent-es de Medialys (salarié-es travaillant sur le réseau TCL) une balade urbaine menée par un médiateur du musée depuis l'esplanade de la basilique de Fourvière qui permet de poser des points de repère et d'appréhender la ville (dans l'espace mais aussi sur un plan). Afin de s'adapter au mieux aux besoins des agents, une dimension patrimoniale a été ajoutée : repérer des monuments emblématiques, connaître les grandes phases du développement urbain de la ville et donc un peu de son histoire. Cela permet aux agent-es d'être en capacité de renseigner les usager-es TCL, notamment les touristes, ce qui constitue une vraie plus-value et contribue à renforcer leur confiance en soi.

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Constat : le public a changé depuis environ 1 an. Beaucoup plus de primo-arrivant-es et de personnes peu familières de la ville (découverte des transports en commun pour certaines) ce qui génère la nécessité de transmettre des repères afin de faciliter les apprentissages dans le cadre de la formation sur la lecture de plan et la connaissance du réseau.

» Public éloigné de l'emploi = immobile. Faire de la culture un levier de mobilité.

» Permettre au publics visés de se réapproprier leur ville par la lecture de paysage : situer où ils habitent, où se trouvent les lieux qu'ils fréquentent …

» Mieux connaître la ville et son patrimoine pour mieux orienter les client-es.

Des freins ou limites ?

» Moyens : Projet gratuit, nécessitant d'être porté par les directions des deux structures.

» Motivation de l'équipe permanente sur la durée : enjeu de passer le relais aux autres permanents.

Des leviers / accélérateurs ?

» Les bons partenariats : ex. avec les Musées Gadagne.

» Partir des agent-es pour affiner le projet et ses enjeux, les points d'achoppement et les points positifs pour le faire évoluer.

© Medialys

Sébastien TRON, Sarah BATTEGAY,
Antiquarks - Lyon

Le projet en quelques mots

Coin Coin productions est à la fois un label discographique, un organisme de formation et une compagnie, Antiquarks, qui effectue un travail de fiction musicale intégrant des créations participatives. Le projet GOMA, Grand orchestre des musiques de l'ailleurs, s'est déployé dans quatre quartiers lyonnais (Lyon 3e, 5e, 7e, 8e) proposant des ateliers de pratique amateur co-construits avec les structures socio-culturelles de proximité, suivis de restitutions lors d'événements publics festifs et un concert de clôture rassemblant tous les participant-es.

© Objectif Image Lyon

La dimension mobilité - besoins identifiés et impacts souhaités

» Mobilité des artistes qui ont eux-mêmes un usage de la ville nomade et polymorphe, vivant la posture «d'étranger» et l'appropriation d'un territoire régulièrement.

» Mobilité des publics par le déplacement inter-territoires et mixité des participant-es (âge, origine, lieu d'habitat etc…) au cœur du travail artistique.

» Aller dans un autre quartier, c'est être confronté à d'autres corps, usages, catégories sociales. L'enjeu de la mobilité est physique, forcément social, politique et donc artistique.

» Une mobilité affective qui rend possible la mobilité effective, et s'enclenche par le sensible.

Des freins ou limites ?

» Cadre administratif versus cadre artistique.

» Dépasser les frontières des quartiers en politique de la ville.

Des leviers / accélérateurs ?

» Une relation de confiance dans l'équipe artistique, dans les autres participant-es.

» Enclencher le désir, l'envie par le sensible, la proposition artistique.

» Faire ensemble.

Julie BERNARD et Florent OTTELLO,
LALCA - Compagnie d'architectures - Lyon

Le projet en quelques mots

L'association LALCA a lancé le projet « Hospitalité(s) », un projet de recherche et de créations artistiques qui pose la question de l'habiter à l'heure de la métropolisation. LALCA a ainsi développé une co-construction de portraits sonores à partir des récits de vi(ll)es des habitant-es grâce à l'installation de campements sonores nomades.

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Inclure les habitant-es et notamment les personnes en situation d'exclusion dans les réflexions urbaines : pour retrouver de l'hospitalité dans nos villes.

» Rendre compte de la richesse des connaissances en valorisant leurs savoir-faire et compétences. Porter ces expertises habitantes auprès des élu-es et décideurs de l'urbain.

» Ce projet en 2019 prend appui sur une situation particulière : les bains-douches de Lyon, impasse Delessert à Gerland. Du fait qu'il n'en existe plus d'autres, cela génère une obligation à la grande mobilité pour les usager-es (qui viennent de toute la métropole) et de nombreuses rencontres. Ce dernier établissement devient alors une centralité pour de nombreuses personnes en situation de précarité. Par notre installation au long cours, la volonté est de faire médiation, opérer un changement spatial et temporel dans l'espace public et changer le regard que usager-es, riverain-es, et les agent-es des bains-douches portent sur ce lieu essentiel au vivre ensemble.

© LALCA

Des freins ou limites ?

» Aucune signalisation existante pour les bains-douches : invisibles sur une carte.

» Entrée en dialogue difficile avec les personnes non francophones (nécessité d'un traducteur).

Des leviers / accélérateurs ?

» Faire entendre la voix de ceux qu'on n'entend pas, la porter, la rendre « mobile ».

» Participer aux événements tels que récemment les Journées du patrimoine pour porter le concept : 50 personnes ont participé à la manifestation cette année.

Charly SLONSKY,
Direction des Sports de la Ville de Lyon - Lyon

Le projet en quelques mots

L'application enform@Lyon propose des parcours adaptés à tous les niveaux sportifs (course, marche, marche nordique…) avec : des parcours audioguidés, des exercices de renforcement musculaire, des commentaires patrimoniaux et des parcours accessibles aux personnes à mobilité réduite. Des activités gratuites encadrées par des coachs professionnels et des parcours « DéfiPerf » pour se mesurer entre runners sont également proposés dans le projet global de sport/santé enform@Lyon. Une offre sportive gratuite et adaptée, pour faire bouger tou-tes les lyonnais-es.

Quelques données : + 34 000 téléchargements ; 80-90 circuits ouverts par jour ;
+ 10 000 Km parcourus depuis juin 2017.

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Faire bouger les lyonnais-es.

» Faire découvrir le patrimoine de la Ville à travers des commentaires audio : mener à la pratique sportive par le levier patrimoine.

» Faire évoluer les modes de déplacement en y ajoutant une dimension sportive et culturelle.

© Ville de Lyon

Des freins ou limites ?

» Moins de participation de la part des publics des quartiers en politique de la ville, vrai axe à travailler.

» Majorité des parcours dans le centre de Lyon.

Des leviers / accélérateurs ?

» L'appui sur le patrimoine lyonnais pour attirer du public.

» Le travail avec les missions locales et le tissu associatif dans les quartiers.

Lucie VERCHERE, Direction de la Prospective et du Dialogue Public, mission « temps & services innovants », Métropole de Lyon

Le projet en quelques mots

Des expériences de design de service ont déjà été menées en 2015 par la Direction de la prospective et Érasme, laboratoire d'innovation ouverte de la Métropole : des défis sur 2 ou 3 jours rassemblant usager-es, designers, partenaires, institutions au service d'un projet créatif permettant de réaliser des prototypes. En 2018, un challenge a été réalisé pour réinventer l'accessibilité et la mobilité quotidienne vers la vallée de la chimie. Le contexte est en effet propice à l'expérimentation avec l'annonce de l'arrivée de mille salarié-es délocalisé-es de Paris et le Plan de déplacements inter-entreprises avec un animateur mobilité sur le secteur.

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Une nouvelle façon de concerter, induisant des nouvelles modalités de travail entre services, partenaires et usager-es, permettant communication et médiation sur un projet.

» Une meilleure compréhension des contraintes des habitant-es / travailleur-ses du site et collaboration avec et entre elles-eux permettant de prendre en compte leurs réels usages.

» Inventer de nouveaux services dans une relation de gagnant / gagnant.

© ADDVC

Des freins ou limites ?

» Un processus chronophage.

» Sur les prototypes créés, peu sont réalisés.

» Coopération parfois difficile avec les élu-es, les services.

Des leviers / accélérateurs ?

» Révéler des potentiels de créativité de chacun.

» Permettre le changement de comportement.

AUTOUR DE LA MARCHE

Anne-Sophie ORTIZ BALIN et Louis-Antoine FORT,
Compagnie Augustine Turpaux - LYON

© Compagnie A. Turpaux

Le projet en quelques mots

Le « protocole des Marches des 4 saisons » a été initié à partir d'une réflexion portant sur les peurs sociales et intimes. Il consiste à réaliser à chaque saison, en 8 étapes sur une semaine, une collecte d'interviews «digérées» par les artistes dans leur marche jusqu'à l'étape suivante (entre 20 et 40 km) et livrées en représentation le soir dans l'espace public sous forme d'une succession de portraits, avec un temps d'échanges et de débats. Le protocole est en cours d'application dans le quartier Mermoz Sud à Lyon, dans une configuration sédentaire.

La dimension mobilité - besoins identifiés et impacts souhaités

» Réinvestir un mode de déplacement doux et conscient : la Marche.

» Produire un spectacle en une journée dont la matière dépend des personnes rencontrées en route et qui, pendant la marche, fait son chemin chez les artistes : marche créative, sensible, le parcours devenant lui-même créatif.

» L'itinérance comme moyen de convoquer la spontanéité des gens et des territoires.

» Entre recherche (sociologue, urbaniste) et théâtre, une forme qui vient bousculer les personnes.

Des freins ou limites ?

» Peurs de la culture - aller au théâtre, au musée,… -, à identifier, à travailler.

Des leviers / accélérateurs ?

» Éprouver un territoire, l'arpenter.

» Produire de l'inattendu, de l'étonnement.

Isabelle NIESSERON, Mission Développement Durable
et Pascale CESELLI, Direction Relations Sociales et Vie au Travail, Ville de Lyon - Lyon

Le projet en quelques mots

» **Des parcours frais :** une carte qui recense tous les Lieux Frais ouverts et gratuits de la ville, mettant en valeur le patrimoine lyonnais avec des indications sur les visites possibles en période de canicule et des « parcours frais » reliant des lieux frais à travers la ville.

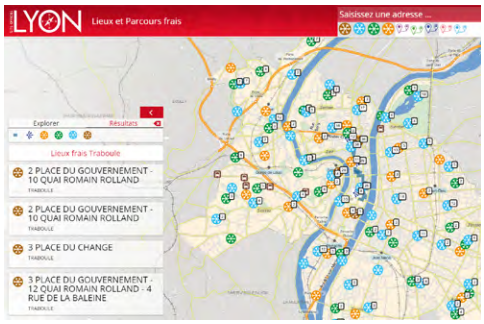
» Des balades urbaines proposées aux agent-es de la ville sur la pause méridienne, le plus souvent guidées par un collègue, permettant d'explorer des thématiques du développement durable à travers des lieux emblématiques : place des femmes dans l'espace public, street art, patrimoine architectural et végétal, Économie Sociale et Solidaire, jardins partagés, urbanisme durable, etc.

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Promouvoir la marche à pied pour découvrir, apprécier, protéger, participer au cadre de vie de la ville.

» Favoriser les bonnes pratiques et l'abandon de la voiture soliste pour des trajets de moins de 3 Km.

» Interroger les liens entre mobilité et développement durable, notamment à travers l'axe de la culture.



© Ville de Lyon

Des freins ou limites ?

» **Pour les balades urbaines :** Manque de relais pour toucher toutes les catégories d'agent-es (notamment du technique ou habitant hors de Lyon), difficulté à mobiliser des agent-es bénévoles, marche à pied qui peut être vécue comme une perte de temps.

» Pour les parcours frais : inégalité sur certains secteurs où la possibilité de s'isoler de la chaleur est presque impossible, manque de patrimoine ancien ou de parcs et jardins. L'ensemble des parcours n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Des leviers / accélérateurs ?

» **Lors des balades urbaines :** Rencontre entre agent-es, qui finissent par proposer des thèmes et devenir guides de visites, action fédératrice pour de futures actions ; nouvelle perception des distances (Presqu'île facilement couverte à pied, ainsi que de nombreux quartiers de la ville).

» **Pour les parcours frais et la carte des Lieux Frais :** Rendre le tourisme urbain plus facile et agréable lors des périodes de fortes chaleurs (tout en prodiguant les conseils d'usage).

Rodrigue yao OGOUBI,
Association JANUS FRANCE - Vénissieux

Le projet en quelques mots

L'association Janus France a pour mission de développer le vélo comme moyen de déplacement à travers une triple approche : pédagogique (être cycliste urbain) technique (réparation), et ludique (balades culturelles et voyage à vélo). Un partenariat avec Veduta dans le cadre de la Biennale d'Art Contemporain a permis de découvrir des œuvres par des itinéraires singuliers : en 2015, de Gerland à Vaulx-en-Velin en passant par Saint-Cyr-au-Mont-d'Or dont une nuit dans le jardin du Presbytère, et en 2017 : une journée d'Oullins à Saint-Fons puis à La Sucrière.

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Aller à vélo vers les lieux : lier culture et territoires, amener les personnes vers les œuvres.

» Construire un itinéraire tel un parcours thématique avec un fil conducteur et accompagné de médiatrices de Veduta.

» Connecter des villes, faire découvrir de nouveaux itinéraires, des territoires inhabituels à parcourir à vélo.

» Donner une vision différente du territoire, permettre de mieux se l'approprier pour y revenir en autonomie.

» Croisements de publics avec des intérêts différents, créer une histoire commune et une complicité par le trajet ensemble à vélo vers une institution ou une œuvre culturelle.

Des freins ou limites ?

» Anticipation logistique.

» Possession d'un vélo personnel et aisance de la pratique du vélo.

Des leviers / accélérateurs ?

» Co-construction en amont avec le partenaire culturel.

» Médiation culturelle à vélo avec la présence et le rôle des médiatrices de la Biennale d'art contemporain.

» Le collectif : effet de groupe, faire ensemble.

» Le temps du déplacement : magie de la mobilité à vélo.

© Elsa Vinçon, JANUS France

Yves NEFF, Compagnie Drôle d'équipage, Théâtre de Givors - Givors

Le projet en quelques mots

La compagnie Drôle d'équipage a imaginé le projet «ÇADÉRAILLE S/RHÔNE» : un projet en autonomie complète autour du vélo avec une « commune itinérante » le long de la Via Rhôna. La compagnie imaginait des créations artistiques journalières dont une récurrente : le « journal de TVRhôna» diffusé tous les jours à 20h sur le web. Le rythme de déplacement et des étapes de durée variables ont permis de prolonger la relation avec les habitant-es au-delà du temps des représentations.

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Créer un autre modèle de création, plus proche du public éloigné.

» Processus inversé : ce sont les artistes qui se déplacent réellement, pas simplement hors les murs mais hors des secteurs délimités pour amener la culture à la périphérie, la faire vivre.

» Projet permettant beaucoup de réactivité dans les thématiques abordées sujets de société, d'organisation de la vie locale, questionnements autour de l'itinérance, la liberté de circulation, la vidéo surveillance, utilisation de mode de déplacement doux etc.

© Drôle d'équipage

» Favoriser le lien d'appartenance à un territoire commun – celui du Rhône – et le développement de nouveaux réseaux de circulation d'information et de communication.

Des freins ou limites ?

» Établir des partenariats sur la durée et sur un territoire aussi large.

» Les moyens : comment financer la présence d'artistes sur une période et un territoire aussi étendus.

» Créer un réseau : difficulté avec plus de 20 territoires.

Des leviers / accélérateurs ?

» L'itinérance favorise la diversité des contacts.

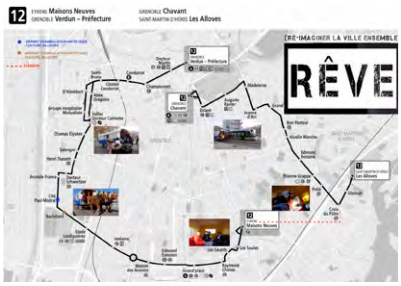
AUTOUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

Sébastien PERROUD et Julien LOBBEDEZ,
artistes/performer, Culture ailleurs - Grenoble

Le projet en quelques mots

Traverser les espaces, amener l'art là où il n'est pas, est au cœur du travail de Culture ailleurs. Le projet « Rêves : Ré- imaginer la ville ensemble », réalisé en partenariat avec Culture et développement s'est développé dans le quartier Mistral/ Eaux claires (résidence à l'école) et le long de la ligne de bus 12, avec une roulotte, lieu de départ de déambulations, de performances, d'ateliers,…

© Culture Ailleurs



La dimension mobilité - besoins identifiés et impacts souhaités

» Œuvre itinérante, protéiforme, légère, multifonction qui interroge les formes de mobilité.

» Mobilité douce avec la roulotte tirée par des chevaux qui génère du rêve, de l'inattendu, des rencontres de hasard, devenant lieu de résidence, d'ateliers, cinéma,…

» Interventions dans le bus et aux arrêts (interviews, poèmes, affiches…) lieux de rencontre qui deviennent « extra-ordinaires » lieux de liens entre voisin-es, entre différents quartiers.

» Projet avec la plateforme des mobilités et la bibliothèque, avec des personnes en insertion amenées en « voyage », la déambulation très lente permettant de donner du sens à la ville, au déplacement, à l'orientation.

» Traces du projet gardées via des cartes postales avec un questionnaire pour développer mémoire et récit.

Des freins ou limites ?

» Difficulté des partenariats notamment avec l'autorité de transport

» Temps très court aux arrêts, interventions éphémères.

» Évaluation difficile, pas d'effets immédiats.

Des leviers / accélérateurs ?

» Espaces de transport comme liants entre quartiers, entre voisin-es.

» Occuper l'espace public, créer un espace culturel de proximité.

» Du « transport » utile à la « mobilité » sensible.

Thierry RENARD,
Espace Pandora -Vénissieux

Le projet en quelques mots

L'Espace Pandora a mené différents projets visant à introduire la poésie dans l'espace public et ainsi la rendre « mobile ». Des performances théâtrales dans les transports en commun (en partenariat avec le SYTRAL) où les artistes clamaient un court poème aux usager-es durant les trajets ; des randonnées poétiques lors de la Fête du livre de Bron où l'objectif était de relier Bron au centre de Lyon en entraînant le public ou, encore, des ateliers d'écriture express sur le marché des Minguettes, à Vénissieux.

La dimension mobilité / besoins identifiés et impacts souhaités

» Investir des lieux où la parole poétique n'a pas sa place.

» Favoriser l'accès du plus grand nombre à la poésie.

» Aller à la rencontre du public, transformer les « artistes » en « nomadistes ».

» Créer des conditions pour attirer et mobiliser le public.

© Espace Pandora

Des freins ou limites ?

» Sécurité : climat attentats et plan Vigipirate qui freinent les possibilités (L'Espace Pandora a lancé des rencontres en Lavomatic pour pallier cette contrainte).

Des leviers / accélérateurs ?

» Quand ça fonctionne, les personnes se mobilisent spontanément.

» Notion de médiation de « non-agression » : grâce à la tenue identifiable des artistes, aucun problème rencontré, belle écoute de la part des usager-es.

POINTS CLÉS DE LA PLÉNIÈRE
Éléments de contexte et de cadrage

Juliette CASTAY,
Chargée de mission, Service Déplacements, Direction Stratégies Territoriales et Politiques Urbaines, Métropole de Lyon

Mobilités, transports et déplacements sur le territoire de la Métropole de Lyon

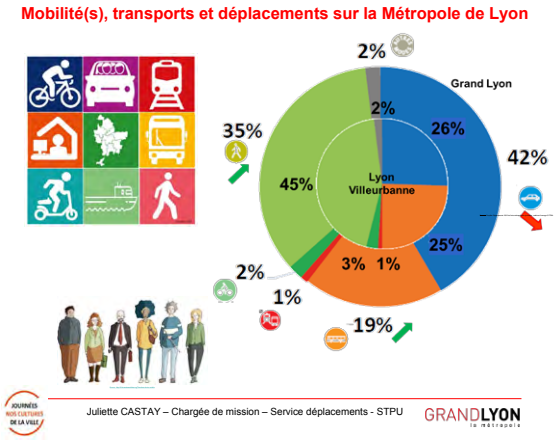
» Parler de mobilité plutôt que de transport et de déplacement constitue un véritable changement de paradigme en donnant de la place au sensible dans un domaine souvent considéré comme purement technique. « *Se déplacer ne consiste pas seulement à aller d'un point A à un point B telle une simple particule de voyageurs dans une rame de métro. Car chacune de ces particules transporte avec elle son histoire personnelle, ses compétences, ses projets, sa situation familiale et professionnelle. Du fait de ces multiples dimensions, nous ne parlons pas de particules, mais de personnes, nous ne parlons plus de transport, mais de mobilité !* » (Vincent Kaufmann, sociologue).

» Les évolutions positives des pratiques et des offres de mobilité sur le territoire de la Métropole de Lyon depuis 15 ans, combinées à des enjeux climatiques, environnementaux et sanitaires croissants et à une croissance démographique continue ont conduit à définir, dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU), des objectifs ambitieux d'évolution à l'horizon 2030 en faveur d'une mobilité plus durable : moins de voitures solo, plus de transports en commun, de marche et de vélo, des déplacements optimisés…

» Cependant, les moyennes masquent des écarts qui restent importants notamment pour les populations et les territoires en politique de la ville avec des spécificités réelles : lieux de résidence (services insuffisants, enclavement…), profils socio-économiques (baisse de mobilité marquée,…), difficultés cognitives (maîtrise des outils, rapport à l'espace,…). C'est pourquoi la mobilité inclusive constitue un axe dédié du PDU avec l'activation conjointe de 3 leviers :

1/ accessibilité physique et économique,
2/ savoirs et compétences,
3/ sens et projet de mobilité.

» Cela implique de se croiser entre acteurs d'horizons variés, de partager les outils et compléter les expertises en s'appuyant en particulier sur le concept émergent des mobilités créatives, pour remettre l'habitant-e au cœur du dispositif et faire des espaces de mobilité du quotidien, des espaces de culture(s) de proximité.



Valeria MARCOLIN,
Déléguée générale Creative mobilities, collaboratrice à l'élaboration de la journée

Les mobilités créatives au prisme des enjeux transversaux de la politique de la ville

» L'idée de Creative Mobilities naît suite à des réunions d'opérateurs culturels lors de la COP 21 en 2016 afin de promouvoir les innovations internationales sur le rôle de l'art dans la lutte contre le changement climatique, faisant émerger le lien avec les enjeux de mobilité, notamment urbaine. Un premier Forum international co-organisé avec le Syndicat Mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise en 2017 a permis de montrer l'engouement pour le sujet (300 participant-es, 16 nationalités, 33 métropoles françaises et internationales …) et de donner à voir les liens culture/mobilité à travers une approche systématique et analytique, en miroir des défis de développement durable et des droits fondamentaux.

» La manière dont nous vivons notre territoire constitue une première entrée culturelle pour un individu : comment on s'approprie, comment on habite (ou pas) les espaces, les transports, les potentialités ou les freins, qui sont souvent liés au « capital culturel » de chacun-e. Les mobilités s'avèrent une pré-condition pour accéder à nombre d'autres droits, dont les droits culturels.

…

POINTS CLÉS DE LA PLÉNIÈRE

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ET DE CADRAGE

***(suite)...* Les mobilités créatives au prisme des enjeux transversaux de la politique de la ville**

… D'où l'intérêt d'investir culturellement les espaces de mobilité. Les lieux culturels dépendent également des moyens de mobilité dans leur accès, surtout parce que les « non-publics » ne se déplacent pas, ce qui implique « d'aller vers », donc une autre forme de mobilité. Le secteur culturel peut aussi promouvoir de nouvelles formes de mobilités auprès de ses publics par sa capacité à rassembler, sensibiliser autour de nouveaux usages. Développement de nouveaux savoirs, métiers, usages et pratiques, promotion de la diversité culturelle, du genre, des modes de vie durables..., les champs de la culture et de la mobilité ont des enjeux en commun mais leurs liens ne sont pas encore assez exploités.

» La politique de la ville est une entrée privilégiée pour des projets liant «culture et mobilité» car elle touche des points de la vie sociale qui résonnent aujourd'hui : on parle de droit à la ville et à l'habitat, de droits socio-économiques, la mobilité rejoint ces problématiques, de même que la culture. L'offre de mobilité reste toutefois très inégale sur les territoires notamment péri-urbains et en ruralité et interroger culturellement les fractures, les frontières peut contribuer à fédérer les imaginaires.

» Nous avons recensé plus de 100 bonnes pratiques à l'international qui répondent aux enjeux de diversité, d'accessibilité, d'éducation et de vivre ensemble au cœur du Contrat de ville qui font écho aux expériences métropolitaines valorisées ce matin et démontrent l'intérêt d'aller plus loin pour inciter l'émergence de projets et de visions structurantes au croisement des politiques.

OBJECTIFS POLITIQUE DE LA VILLE

DES TERRITOIRES HUMAINS

Cohésion sociale / accès aux droits / accès à la culture / à la mobilité éducation / citoyenneté / vivre ensemble

Subway Therapy

Conception : Subway Therapy

Lieu : New-York – USA

A travers ce moyen d'expression libre et paisible, le projet cherche à promouvoir l'identité et le dynamisme de la ville de New-York et de ses citadins. Cette initiative avait à la fois un but esthétique et social. De fait, en encourageant les usagers à s'exprimer et à interagir via le support papier, une oeuvre d'art collective est née.

POINTS CLÉS DE LA PLÉNIÈRE

REGARDS CROISÉS D'EXPERT-ES

Animation : Valeria MARCOLIN, Déléguée générale de Creative mobilities

LUC GWIAZDZINSKI,
géographe, Directeur « Master Innovation et territoire. Créativité et design des politiques publiques », Université Grenoble-Alpes

Comment penser les mobilités, comment les acteurs travaillent ensemble ?

La réflexion oblige à poser quelques points :

» La ville est un « lieu de maximisation des interactions », Paul Claval.

- Distinguer trois profils de l'être mobile en ville : « taupe » dans le réseau balisé sous-terrain, perdue s'il y a des imprévus ; « araignée » qui utilise toutes sortes de prothèses pour circuler (documents, cartes, horaires, …) et se réadapter ; « dauphin » qui s'adapte en tout temps et varie les divers modes de mobilité (roller, vélo…). On est tous, les trois à la fois.

» Penser la mobilité comme : droit de circuler, droit à la ville ; lieu d'échanges entre des populations qui ne se rencontrent plus ailleurs (exemple le tramway) ; une culture, le début ou l'arrêt d'un trajet créant une culture ; un révélateur, les habitant-es devenant des « scanners » de la ville ; une valeur qui glorifie le voyage et met de côté les immobiles, créant un fossé social.

» Changer les imaginaires collectifs : Penser la ville comme un lieu de flux et non de stock où les temps de transport et mobilité deviennent des temps de vie, intégrant aussi l'immobile (exemple : un banc).

» Penser la mobilité comme un support de créativité : les sociétés de transport (transport de A à B) devraient envisager de changer leur business modèle pour favoriser la rencontre et se voir comme des « sociétés de voyage urbain ». Envisager la mobilité comme un spectacle, une mise en paysage de la ville (par exemple, dans le tramway) et un élément d'identité (par le design).

- Réfléchir en partant des usages et des pratiques (on est tout à la fois, piéton, automobiliste, cycliste… et de façon différente, calme, stressé etc.).

- Travailler ensemble habitant-es et acteurs de la culture, de la politique de la ville et des sociétés de transport. Penser la mobilité comme expérience vécue.

Pierre-Emmanuel BECHERAND,
Responsable du Programme culturel et artistique du Grand Paris Express, Société du Grand Paris (Structure chargée de concevoir le Grand Paris Express – 200 km de nouvelles lignes de métro, 68 nouvelles gares).

Quelle est l'expérience du Grand Paris par rapport à ces usages et les questions de territoires enclavés ou non enclavés ?

« Pourquoi se soucier de culture quand on fabrique un métro ? », trois réponses peuvent être apportées à cette question :

1. La culture peut aider à créer un imaginaire de la ville, à lui donner une forme. Ce qui est intéressant puisqu'aujourd'hui le Grand Paris n'existe pas vraiment et n'a pas de forme. Il s'agit de donner de nouvelles clés de lecture, construire une carte mentale, transformer l'expérience voyageur-se grâce à une information plus sensible et ouverte (traduction en 5 langues, illustrations imagées,…)

2. Dans un réseau mobile, les lieux physiques sont immobiles : tunnels, gares, stations,… objets symboliques et pas seulement fonctionnels, ce qui renvoie à ce qu'on lègue comme patrimoine d'infrastructures - Cf. les premiers métros (fin XIXe – début XXe), où il y avait une ambition forte de reconstruire les idéaux culturels (ex : Hector Guimard à Paris) et faire que les gens descendent sous terre. Architectes et designers ont vraiment un rôle à jouer dans les questions de mobilité et pas seulement les ingénieurs. Pour le Grand Paris, l'architecture elle-même des lieux signifie l'importance du projet. L'opinion trouve cela dérangeant de faire appel à des architectes HORS Paris car les belles choses sont habituellement plutôt réservées au centre.

© Chartier Dalix - La Courneuve - Duy Anh Nhan Duc - Empreinte

3. Il y a un enjeu d'appropriation de ces grands projets dans une époque de défiance du citoyen pour les projets qui lui sont imposés. Là où les outils classiques de communication ne fonctionnent plus (réunions publiques, affiches « votre métro se fait beau… », palissades de chantier qui occultent un « futur » présenté comme « plus beau »...), la participation par une intervention artistique permet d'engager le dialogue avec les habitant-es, de créer du lien avec les territoires : Fêtes de chantiers, événements,… permettent d'ouvrir « la boite noire » des chantiers et de rompre avec les traditionnelles poses de « premières pierres » institutionnelles, déconnectées de leur environnement.

Frédéric CAMUS,
Chargé d'étude : analyses et statistiques dont la thématique mobilité et habitat

Comment la culture peut être un lien pour créer des récits de territoire ? Comment un événement culturel génère des espaces et des flux de mobilité ? L'exemple de la Biennale de la danse de Lyon

» Depuis 2012, le Défilé de la Biennale fait l'objet d'une étude portant sur les profils et la participation des habitant-es des quartiers en politique de la ville, réalisée grâce à un questionnaire transmis au moment de l'inscription des participant-es, ce qui permet leur géolocalisation. On constate une forte mobilité des lyonnais-es et villeurbannais-es inscrit-es dans un groupe qui n'est pas celui de leur lieu de résidence, leur mobilité étant facilitée par le développement du réseau TCL. Ex. : de Lyon vers Vénissieux, Bron, Villeurbanne ; un tiers des Vaudais-es inscrit-es à Bron et Vénissieux.

» L'étude révèle ainsi une réelle envie des habitant-es d'aller voir ailleurs, de s'inscrire en dehors de leur cadre de vie quotidien. Concernant l'attractivité des groupes, celui porté en 2018 par les communes de Lyon et Vaulx en Velin a attiré 35 % de non lyonnais-es et non vaudais-es ; à Feyzin / St-Fons, beaucoup de non résident-es participent dont 14% de Lyon et 13 % de Saint-Priest. Il y a une forte mobilité également dans les quartiers en politique de la ville, en nette progression depuis 2012 : 21 % en 2018 participent hors du groupe de leur commune.

» L'événement est un moteur solide qui fait le lien entre les savoirs, l'héritage et le partage.

© Thanh Ha Bui - Compagnie Kadia Faraux - Défilé 2018

***(suite)...* L'exemple de la Biennale de la danse de Lyon**

Kadia FARAUX,
Directrice Artistique,
Compagnie Kadia Faraux

» Il n'est jamais facile de mobiliser les publics et il est plus simple de les engager dans des actions « fermées » (costumes, décors…) que pour la danse où il y a la peur du regard de l'autre. Pour ce type de projets qui croisent différents territoires et pour faire sortir les publics de leur quartier, le plus important est la rencontre humaine qui se crée entre les personnes et les artistes, et le projet en est un levier. Les personnes vont aller dans un projet où elles sont intéressées, se sentir concernées et impliquées. Il importe d'aller les chercher, de s'intéresser à elles - non de les pousser -, et d'être à l'écoute car selon les quartiers, ce n'est pas la même culture ni le même état d'esprit.

» Il faut créer un lien de confiance notamment avec le public intergénérationnel ou en situation de handicap. Par exemple, beaucoup n'avaient jamais pris le métro, le bus etc. Il a fallu les accompagner, les sécuriser ; c'est cela s'intéresser : montrer le chemin pour passer les frontières. Il reste une réalité des contraintes de mobilité, pour les week-ends et certains territoires peu desservis. Par ailleurs, beaucoup ne lisent pas le français donc il faut les accompagner, faire le parcours ensemble ou avoir des personnes relais au départ pour que petit à petit la mobilité se fasse en autonomie.

Julien CHIAPPONE-LUCCHESI,
Directeur rayonnement européen et international, Conseiller diplomatique, Ville et Eurométropole de Strasbourg, membres de « Cités et Gouvernements Locaux Unis » (CGLU)

Pistes de réflexion

Les changements nécessaires doivent obligatoirement être des changements collectifs. À l'international, l'environnement fait l'objet d'un consensus très fort : il s'agit d'aller vers une expérience de mobilité choisie et non subie malgré l'urgence. L'agenda 21 de la culture permet de prendre en compte les impacts des différentes thématiques, des liens qui sont à renforcer et à rendre les plus fructueux possibles. Parmi les sujets du Congrès de CGLU à Durban (Afrique du Sud) avec lien en novembre prochain se trouve la mobilité, objet complexe et universel, à porter plus haut et plus loin. Les villes et les gouvernements locaux doivent avoir un rôle moteur dans les avancées et dans l'animation des plateformes de travail pas seulement de ceux qui fabriquent mais aussi de ceux qui en bénéficient dans leur « droit à la mobilité » durable, accessible et inclusive.

Exemples :

© G Engel

» À Strasbourg : Le tramway a été le symbole dans les années 1990-2000 d'une rupture culturelle avec la « civilisation de la voiture individuelle », mais il constitue également la colonne vertébrale du projet urbain des Deux-Rives (le plus étendu de France après celui des Batignolles à Paris). Fruit d'une entente entre Strasbourg, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) et la ville allemande de Kehl, le tramway transfrontalier révèle la nouvelle centralité de l'axe Strasbourg-Rhin-Allemagne, dans un geste symbolique très fort de réconciliation avec l'Histoire. En valorisant un rééquilibrage de la part modale dans les mobilités urbaines, il met en valeur les usages récréatifs et sociaux de l'espace public et en particulier, une nouvelle bulle culturelle urbaine : la Coop (ancien site industriel datant de 1911).

» L'intermodalité peut être aussi créative, une expérience contemplative, sportive, lieu de réflexion de la mobilité : Favoriser les mobilités douces – y compris la marche à pied – permet par exemple de reconquérir en partie l'espace urbain pour un usage public et partagé, valorisable socialement et culturellement.

© Jérôme Dorkel / Eurométropole de Strasbourg

L'idée que, de plus en plus, les politiques publiques doivent envisager le temps de déplacement urbain non pas comme une contrainte, mais comme un espace qu'il est possible d'investir pour mieux faire société, doit s'imposer et changer notre regard sur les mobilités dans la ville.

POUR DÉVELOPPER DES PROJETS CROISANT MOBILITÉ ET CULTURE...

Points de vigilance

Côté publics

- Barrières d'accès à la culture
- Peu de participation des habitant-es des quartiers en politique de la ville : faible mobilité, modes de vie sédentaires, barrière de la langue
- Besoin d'accompagnement, d'apprentissage de la mobilité
- Sollicitation des personnes sans les déranger
- Usages inadaptés des smartphones
- Pratiques différentes selon les genres et les âges

Côté partenaires

- Difficulté à sensibiliser des autorités de transport aux enjeux culturels de la mobilité
- Besoin de relais et de partenariats, et de les inscrire sur la durée
- Logiques administratives et artistiques en contradiction
- Financements inadaptés (volume, durée,…)

La question du temps

- Temps court, caractère éphémère notamment pour les interventions dans l'espace public
- Temps contraint du hors les murs
- Temps passé dans les transports
- Temps long des processus
- Temps contraint versus temps libre
- Durabilité des projets, questions des traces, de l'évaluation, des impacts

Les questions pratiques

- Manque de desserte pour l'accès aux lieux et aux spectacles (soirées, weekend)
- Manque de signalétique et inversement pollution visuelle et sonore (publicités/messages)
- Freins logistiques
- Connaissance non partagée de certaines expérimentations (plateformes de covoiturage, applications,…)
- Contexte de sécurité : plan vigipirate,…

Points d'appui

Concernant les lieux

- Aller là où la culture n'a pas sa place, faire vivre la culture à la périphérie
- Déplacer les centralités, multiplier les centres
- Créer un espace culturel de proximité
- Occuper les espaces publics
- Investir culturellement les lieux de mobilité, liants entre les quartiers, les personnes

Concernant les porteur-ses de projet

- Partenariats, s'adapter à des enjeux locaux existants
- S'inscrire dans des événements fédérateurs, moteurs
- Aller hors les murs, sortir du confort de création
- Travailler les allers retours (au sens propre et figuré)
- S'inscrire dans des temps longs, produire des traces
- Croiser les différents publics
- Partir des usages et des pratiques
- Croiser les expériences mobiles, sédentaires, nomades

L'intervention artistique en elle-même

- Qui bouscule, déplace, fait bouger les lignes par l'inattendu, le hasard, la magie
- Qui suscite le désir des personnes et permet de tisser une relation de confiance : rencontre, travail sur le sensible et l'intime
- Qui permet d'activer les mobilités psychiques, psychologiques et affectives, d'identifier et de répondre à des besoins
- Inclure les personnes dans les réflexions, les processus, révéler leur potentiel de créativité
- Faire ensemble : créer du collectif (effet de groupe), une histoire commune, un récit de territoire ; partager un imaginaire
- Favoriser, par la participation, une appropriation des projets urbains et une autre expérience voyageur-se

La notion de parcours

- Donner du sens au parcours, rendre le trajet créatif (et pas seulement accessible)
- Faire du déplacement (à pied, à vélo, en transport,…) une expérience partagée, créative
- Créer de nouveaux itinéraires, éprouver le territoire
- Transmettre des repères, lire le paysage (patrimoine), identité
- Réinvestir la marche (mode doux et conscient)

PISTES DE TRAVAIL DANS LE CADRE DES DÉMARCHES DE COOPÉRATION CULTURELLE MÉTROPOLITAINES

La journée riche d'expériences et de contenus démontre que la question des mobilités dans la culture et de la culture au sein des mobilités constitue un vrai sujet, pertinent pour réfléchir aux enjeux culture et politique de la ville.

Les mobilités créatives permettent de sortir de la seule approche autour des mobilités, entendues comme l'ensemble des moyens pour se déplacer d'un point A à un point B et des questions de desserte (manque de transport, horaires inadaptés…) : de la notion de déplacement, on passe à celle de mobilité puis de voyage physique/psychique, extérieur/intérieur, où l'imaginaire et la créativité ont toute leur place. Les mobilités sont ainsi envisagées comme temps de vie et expériences vécues par les personnes des différentes parties prenantes : usager-es, artistes, médiateur-rices, compagnies, structures d'accompagnement social ou d'insertion, services municipaux, acteur-trices de la mobilité.

Il en ressort un matériau beaucoup plus riche et large qui touche aux inégalités territoriales, l'aménagement des territoires à partir des besoins des usager-es, la participation citoyenne, la mobilité de toutes les parties prenantes, l'espace public, les langues, l'interculturel… La question de la mobilité, comme la politique de la ville, traverse et ré-interpelle de nombreuses politiques publiques et problématiques sociétales touchant à la santé, au social, à l'égalité femmes-hommes, et au développement durable...

Une typologie d'action se dégage :

» modalités d'« aller vers » (les territoires, les habitant-es, les institutions,…) ou de « partir de… » (des territoires, des institutions…), qui favorisent la mobilité des personnes, notamment les plus vulnérables ;

» connexions « inter-territoires » et actions « au sein des transports en commun », qui sont à développer, car l'action collective en cours de trajet ou sur des arrêts s'avère pleine de potentiel pour faire culture ensemble.

Elle s'avère efficiente pour travailler les enjeux de diversité, d'accessibilité, d'éducation, de droits culturels, de développement et de renouvellement urbain qui sont au cœur du Contrat de ville. Concernant la méthodologie des projets intégrant culture/mobilités, sont mis en avant les besoins de travail sur des temps longs, d'expérimentations, de moyens humains et financiers et de partage d'outils, le maillage nécessaire entre réseaux d'acteurs-rices de la culture, de la politique de la ville et des organismes de transport incluant les habitant-es.

Des axes de travail féconds seront à étudier dans les différentes instances de coopération culturelle et espaces de travail culture / politique de la ville métropolitains, à travers, entre autres, une commission « mobilités créatives » associant les autorités de transport en commun locales, en vue de promouvoir :

» la participation culturelle à l'innovation urbaine, notamment dans le cadre de projets de renouvellement urbain (« 1% culturel travaux publics ») ;

» l'appui sur l'art et la créativité pour inventer de nouveaux lieux et usages de la mobilité ;

» une attention aux enjeux de mobilité dans les projets artistiques et les démarches culturelles des institutions ;

» l'intégration des mobilités créatives dans les chartes de coopération culturelle ;

» une approche des mobilités créatives au sein du Plan de Déplacements Urbains.

Il y a une opportunité à ce que la Métropole s'empare de ce sujet, à un moment où il est porté au plus haut dans les cadres de réflexion internationaux et où villes et métropoles jouent un rôle moteur par des expérimentations de mise en œuvre et pour faire reconnaître le « droit à la mobilité », comme l'illustre le Manifeste pour le futur de la mobilité, issu des travaux sur les mobilités du congrès CGLU de novembre 2019.

Réalisation Métropole de Lyon - Clotilde Charreton - Emmanuel Desitter - janvier 2020 - photos couverture © : Musée des Confluences : Emmanuel Desitter - Hotel de ville : © Muriel Chaulet - Théâtre la Mouche-SGL

CONTACT

MÉTROPOLE DE LYON

Délégation Développement urbain et cadre de vie
Direction du pilotage urbain
Service Politique de la Ville

Délégation Développement économique, Emploi et Savoirs
Direction Culture et vie associative
Service Éducation culturelle et lien social

20, rue du Lac - CS 33569 - 69505 Lyon cedex 03
www.grandlyon.com

VILLE DE LYON

Direction des affaires culturelles
Mission de coopération culturelle
www.polville.lyon.fr/des-quartiers-lechelle-de-la-ville/les-thematiques/culture
69205 Lyon cedex 01
www.lyon.fr