

# VERS DES MOBILITÉS DURABLES DANS LE SPECTACLE : STRUCTURER LE DIALOGUE POUR CHANGER DE TRAJECTOIRE

---

INITIATIVES, AVANCÉES ET BESOINS

---



# SOMMAIRE

## 1. INTRODUCTION 3

### A. LE SPECTACLE VIVANT ET LES MOBILITÉS : POURQUOI S'INTÉRESSER AU SUJET 3

- Une dynamique collective impulsée par 12 réseaux, fédérations et syndicats nationaux du secteur .....3
- Un enjeu reconnu, des réponses encore en construction.....3

### B. FAIRE ÉVOLUER LES PRATIQUES DES MOBILITÉS DU SECTEUR : DE QUOI PARLE-T-ON ? 5

- Un périmètre : le spectacle vivant .....5
- La notion de “mobilité” qui cache des “mobilités” .....5
- Ces mobilités plurielles impliquent des échelles d'action distinctes et des partenaires différents .....6
- La prise en considération de la diversité des territoires .....6

### C. MÉTHODOLOGIE ET ÉTAPES DE TRAVAIL 7

## 2. RECENSEMENT DES INITIATIVES ET EXPÉRIMENTATIONS 8

## 3. ANALYSE ET APPRENTISSAGES 8

### A. ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX : POINTS SAILLANTS OBSERVÉS DANS L'ENSEMBLE DES DÉMARCHES 9

- Il n'y a pas de recette miracle : les expérimentations sont contextualisées et leur mise en œuvre repose sur un faisceau de particularités.....9
- De démarches volontaires isolées à un changement de pratiques collectif : la nécessité d'un cadre structurant à différentes échelles .....9
- Partir de l'existant pour construire l'action : les atouts d'une approche pragmatique .....10
- Des données indispensables à développer pour éclairer les pratiques, mais à interpréter avec précaution .....11

## **B. METTRE EN OEUVRE DES CONCERTATIONS AVEC DES PARTENAIRES EXTÉRIEURS POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS DES PUBLICS : ENJEUX ET LEVIERS**

**13**

- Comprendre les enjeux : un besoin d'acculturation réciproque entre les acteur·rices des mobilités et du secteur culturel..... 13
- Renforcer l'interconnaissance entre les parties prenantes : identifier les interlocuteur·rices et les espaces de dialogue pertinents..... 13
- Vers une évolution des pratiques de mobilité : un temps long qui nécessite coordination et accompagnement du projet .....14
- Les mobilités culturelles comme facteur de dynamisme et d'habitabilité des territoires ? .....14

## **C. DES STRUCTURES AUX FILIÈRES : STRUCTURER UN DIALOGUE INTERNE AU SECTEUR POUR REPENSER LES MOBILITÉS ARTISTIQUES**

**15**

- Le report modal montre ses limites pour les mobilités artistiques..... 15
- La mobilité, encore au cœur du système de reconnaissance du secteur ?..... 15
- Un changement de paradigme nécessaire qui se heurte à des freins culturels, économiques et symboliques ..... 16
- Du report modal à la reconfiguration des projets artistiques : des expérimentations qui engagent une transformation des pratiques..... 16
- Penser la coopération au-delà de l'intention : un temps long nécessaire et des postures à réinventer17
- Créer les conditions d'un changement collectif ..... 17

## **4. CINQ PISTES D'ACTIONS COLLECTIVES**

**18**

# 1. INTRODUCTION

## A. LE SPECTACLE VIVANT ET LES MOBILITÉS : POURQUOI S'INTÉRESSER AU SUJET

### Une dynamique collective impulsée par 12 réseaux, fédérations et syndicats nationaux du secteur

Dans le prolongement du *Plan d'action commun pour la transformation écologique du spectacle vivant* publié en janvier 2024<sup>1</sup> par douze organisations professionnelles du spectacle vivant, un groupe de travail a été constitué autour de la question suivante : « *Comment organiser une action collective pour favoriser la transition écologique des mobilités culturelles ?* »

Ce groupe a choisi de ne pas se limiter à formuler des demandes et des préconisations auprès des pouvoirs publics. Il entend contribuer à la transformation en cours, en se donnant un double objectif :

- Tout d'abord, faire alliance pour ouvrir un dialogue avec les collectivités territoriales (notamment avec les autorités organisatrices de la mobilité) et les opérateurs de transports, en faisant valoir les besoins spécifiques du secteur ;
- D'autre part, identifier et prioriser les leviers d'action mobilisables par les organisations professionnelles du spectacle vivant pour accompagner concrètement l'évolution des pratiques dans les structures de spectacle qu'elles fédèrent.

Ce document est une première restitution des réflexions et explorations du groupe.

### Un enjeu reconnu, des réponses encore en construction

Le point de départ de ce travail collectif repose sur un constat désormais largement partagé dans le secteur du spectacle vivant : les **mobilités constituent l'un des principaux postes d'impact environnemental<sup>2</sup> de nos activités**. Les leviers d'actions sont aujourd'hui mieux documentés<sup>3</sup>, mais leur activation se heurte à des freins bien identifiés dans le secteur : les calendriers contraints, le manque de moyens humains et financiers, et la difficulté à soutenir des démarches au long cours dans un contexte souvent dominé par l'urgence. À ces obstacles propres au secteur s'ajoute une difficulté plus générale : **les actions en matière de mobilité ne produisent pas d'effets immédiats ou directement mesurables**. Les changements de pratiques reposent sur un ensemble complexe de facteurs psychologiques, sociaux, matériels et territoriaux. Les études<sup>4</sup> montrent que les normes sociales, les routines et les habitudes jouent un rôle central dans le maintien des usages (le « réflexe voiture »). La sécurité perçue (routes, stationnement des vélos, éclairage, insécurité ressentie) et le confort (temps d'attente, marche d'approche, disponibilité des places vélo) sont des déterminants majeurs du choix de modes doux ou collectifs. S'y ajoutent des contraintes structurelles : infrastructures insuffisantes, offres de transport peu fréquentes hors saison ou hors heures de pointe, et difficultés d'accès dans les zones rurales ou péri-urbaines limitent fortement les marges de manœuvre individuelles.

1. [Plan d'action commun pour la transformation écologique du spectacle vivant, Janvier 2024](#)

2. Sur le plan des émissions de GES, les proportions peuvent varier selon les typologies de structures. Toutefois, la mobilité demeure un poste d'impact majeur, comme le confirme l'étude du ministère de la Culture (DGCA) sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la création artistique en France, publiée en juillet 2025

3. Comme en témoignent les nombreuses ressources et initiatives listées dans [notre recensement](#)

4. Etude sur [L'accompagnement au changement de comportement de mobilité](#) du CEREMA, Février 2024

Malgré ces difficultés, **de plus en plus d'acteur·rices du spectacle se sont engagé·es ces dernières années dans des démarches volontaristes de transformation des mobilités**, qu'il s'agisse des déplacements professionnels ou de ceux des publics. Elles se déploient à différentes échelles – au sein des structures, à l'échelle territoriale ou nationale - et reposent largement sur l'initiative de personnes investies. Elles conservent donc un caractère **expérimental et fragile**, avec le risque d'être compromises dans un contexte où de nombreuses structures voient leur survie menacée par la crise des modèles économiques et des financements que traverse le secteur<sup>5</sup>.

Ce foisonnement d'expérimentations témoigne d'une dynamique marquée par **la diversité des approches adoptées**, chacune s'adaptant aux spécificités de son contexte. Il n'existe pas de réponse unique ni de solution « prête à l'emploi » : le défi est donc d'explorer, à partir des expérimentations en cours, les méthodes qui pourraient permettre à chaque territoire, chaque discipline ou chaque structure de construire ses propres réponses. **Cette pluralité n'exclut pas la mise en commun : elle invite au partage d'outils, de ressources, de contacts et de repères pour nourrir l'intelligence collective.** C'est dans cette perspective que s'inscrit ce travail qui vise à rendre visibles des initiatives, à formuler des constats partagés et à poser les bases d'une dynamique collective.

---

5. Cartocrise culture 2025

## B. FAIRE ÉVOLUER LES PRATIQUES DES MOBILITÉS DU SECTEUR : DE QUOI PARLE-T-ON ?

### Un périmètre : le spectacle vivant

Le mot *secteur* se réfère ici au champ du spectacle vivant. Nous considérons dans ces travaux les mobilités propres au spectacle, en sachant que les enjeux peuvent être proches de ceux d'autres champs culturels (musées, arts visuels, patrimoine) ou de loisirs (tourisme, sport), mais avec des spécificités fortes : importance des tournées, temporalités et fonctionnement de « saisons », mobilité internationale...

### La notion de “mobilité” qui cache des “mobilités”

La mobilité désigne la façon dont les individus franchissent les distances pour déployer leurs activités dans le temps et l'espace. Ces pratiques sont intégrées dans des systèmes socio-techniques façonnés par des industries, des techniques de transport et de communication et des discours normatifs. Cela implique des impacts sociaux, environnementaux et spatiaux considérables, ainsi que des expériences de déplacements très diverses.

Plusieurs types de mobilités concernent le spectacle :

- **Mobilités des publics** : trajets réalisés par les spectateur·rices pour se rendre sur un lieu de spectacle (aller-retour domicile / salle / festival). Elles représentent 38% de l'empreinte carbone estimée du secteur, c'est le poste d'émission le plus important.
- **Mobilités professionnelles** pour lesquelles nous reprenons les catégories proposées dans l'étude sur l'empreinte carbone de la création artistique menée par le Ministère de la culture<sup>6</sup>
  - Déplacements des salarié·es non artistiques (6%)
  - Déplacements des artistes (9%)
  - Déplacements des œuvres - transport de décors, instruments, scénographies (3% pour le Fret )

Nous appellerons « **mobilités artistiques** » les déplacements des équipes artistiques, techniques et des œuvres. Elles recouvrent non seulement les tournées et déplacements liés aux représentations, mais aussi ceux liés aux missions d'accompagnement des publics, de médiation et d'éducation artistique et culturelle, composantes clés du rôle des organisations du spectacle.

Ces pratiques de déplacement propres au spectacle peuvent être réparties en deux grands types d'usages :

- **Les mobilités quotidiennes** qui regroupent les déplacements domicile-travail, mais aussi ceux liés à l'accompagnement des enfants, aux courses, aux rendez-vous médicaux ou encore aux loisirs de proximité (cinéma, spectacle, sport, etc.).
- **Les mobilités de loisirs** qui peuvent, selon l'angle retenu, être définies de deux manières<sup>7</sup> :
  - Soit en fonction des activités à destination (associatives, culturelles, ...) et peuvent alors s'intégrer dans les mobilités quotidiennes ;
  - Soit comme les mobilités associées aux périodes hors travail (week-end et vacances).

Les mobilités liées au spectacle se situent à l'**intersection** de ces définitions. Aller au théâtre en semaine peut relever d'un usage quotidien, tandis que la participation à un festival sur plusieurs jours relève davantage d'une logique de loisir « hors travail ». Cette ambivalence explique pourquoi elles restent parfois des angles morts dans les analyses : les études sur les mobilités de loisirs peuvent par exemple mettre l'accent sur la longue distance et les voyages touristiques, en laissant de côté les pratiques culturelles locales, pourtant centrales pour comprendre les dynamiques territoriales et les habitudes de déplacement.

6. Étude du ministère de la Culture (DGCA) sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la création artistique en France, publiée en juillet 2025. Les pourcentages sont des moyennes pour le spectacle vivant, et peuvent masquer de fortes disparités entre les structures.

7. Définitions issues des Notes de recherches “Temps, loisirs, mobilités” du Forum Vies Mobiles

## Ces mobilités plurielles impliquent des échelles d'action distinctes et des partenaires différents

- Les **mobilités des publics** relèvent avant tout d'un enjeu de service aux habitant·es d'un territoire. Elles concernent l'ensemble des lieux et organisateur·rices culturels — et pas seulement le spectacle vivant — ainsi que d'autres secteurs comme le sport, les loisirs ou le commerce local. Les **collectivités territoriales**, qui composent et structurent les bassins de vie<sup>8</sup> réels (au-delà des découpages administratifs), ont un **rôle central** pour garantir l'accessibilité à leurs habitant·es et usager·ères. Les structures culturelles ne sont pas pour autant démunies : elles peuvent contribuer en ajustant leurs horaires, en mettant en place des incitations (tarifs couplés, communication ciblée, partenariats de transport), ou encore en relayant les offres de transports existantes.

Sauf pour des événements à très fort rayonnement national (certains festivals, stades et arenas), la question de la mobilité des publics reste **avant tout territoriale**, et appelle une articulation fine entre initiatives locales et politiques publiques.

- Les **mobilités professionnelles** peuvent être abordées à l'échelle d'un établissement culturel, mais **nécessitent, dans une perspective systémique, la mobilisation de l'ensemble de l'écosystème** du spectacle vivant : organisateur·rices, diffuseur·euses, producteur·rices, mais aussi les fournisseurs et acteurs de la mobilité (loueurs de véhicules, prestataires logistiques, etc.). La transformation de ces mobilités pourra avoir des **conséquences sociales et économiques** directes qui devront être adressées collectivement un contexte où l'allongement du temps de transport est une condition pour réduire le recours aux modes les plus carbonés : jours de repos hors domicile, grilles de défraiement, conditions de logement ou d'accueil, matériel emporté (scénographie, instruments de musique...), etc. Les distances parcourues sont possiblement nationales ou internationales, nécessitant d'associer encore d'autres partenaires (SNCF...) : ce ne sont pas les mêmes types de concertations. Ces mobilités s'ancrent aussi dans un imaginaire du succès artistique associé notamment au rayonnement international, un modèle dominant qu'il devient urgent de revisiter à l'échelle de l'écosystème pour penser de nouvelles formes de reconnaissance.

## La prise en considération de la diversité des territoires

Derrière le terme de « territoire », se dessine une diversité de situations :

- **Zones fortement urbanisées** : densément peuplées, mieux desservies par des réseaux de transport collectif et mieux dotées en infrastructures de mobilités douces
- **Zones péri-urbaines et rurales** : peu denses, l'accès aux lieux culturels repose davantage sur la voiture individuelle, faute d'offre adaptée (horaires restreints, rareté des bus ou trains, absence de pistes cyclables sécurisées). Dans ces contextes, le covoiturage ou l'autopartage deviennent des leviers essentiels.

Par ailleurs, il est important de préciser que cette étude s'appuie exclusivement sur des observations menées dans l'hexagone. Les territoires ultra-marins, dont les infrastructures, les logiques de déplacement et les enjeux de circulation diffèrent, mériteraient un travail dédié.

8. Un « territoire présentant une cohérence géographique, sociale, culturelle et économique, exprimant des besoins homogènes en matière d'activités et de services » selon la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar)

## C. MÉTHODOLOGIE ET ÉTAPES DE TRAVAIL

Partant de ces éléments de contexte, le groupe de travail « Mobilités » - composé d'une douzaine de salarié·es et adhérent·es des organisations professionnelles membres d'ARVIVA - a débuté ses échanges exploratoires en septembre 2024 avec l'intention d'aboutir à une « position partagée sur les enjeux de mobilités ». Voici les grandes étapes qui ont permis d'aboutir aujourd'hui à ce premier rendu :

**1. Défrichage des enjeux et des leviers d'action :** la première étape a consisté à partir des mesures identifiées en 2023 dans le cadre du travail sur le plan d'action commun, pour les enrichir et établir une liste partagée de leviers d'action mobilisables. Dans un second temps, ces leviers ont été hiérarchisés en fonction de leur impact écologique estimé, de leur faisabilité opérationnelle et de leur pertinence pour les réseaux représentés.

**2. Constat de la nécessité d'un dialogue élargi :** le groupe s'est accordé sur la nécessité de créer les conditions d'un dialogue élargi autour des mobilités du spectacle, à plusieurs échelles. Que ce soit au sein du secteur, pour repenser collectivement nos pratiques, ou avec des partenaires externes pour créer et renforcer les coopérations avec les collectivités territoriales organisatrices des mobilités (AOM)<sup>9</sup> et les opérateurs de transport. Cette mise en dialogue, interne et externe, a été retenue comme axe central d'enquête pour la suite des travaux.

**3. Enquête de terrain auprès d'acteur·rices engagé·es** pour explorer les méthodes permettant à chaque territoire ou structure de développer des réponses adaptées à son contexte. Afin de mieux comprendre les expériences en cours ou déjà menées et de savoir comment se positionner en soutien et en complémentarité, nous avons recueilli des **témoignages** et mené des **entretiens** avec des porteur·ses de démarches à différentes échelles. Nous avons cherché à identifier les facteurs de réussite, les freins récurrents et les modalités concrètes de mise en œuvre de ces « mises en dialogue » internes et externes.

**4. Premier état des lieux des expérimentations en cours et déjà menées** pour clôturer une première phase de travail, afin de formaliser un socle commun de compréhension et d'apprentissages pour nourrir les prochaines étapes de l'action collective.

Cette démarche ne prétend pas à l'exhaustivité : elle repose sur un travail exploratoire mené dans un temps contraint et avec des moyens limités. Les enseignements partagés ici doivent donc être lus comme des points d'appui pour poursuivre le travail, et non comme une cartographie complète de l'ensemble des démarches en cours dans le secteur.

---

9. Cadre d'intervention des AOM



## 2. RECENSEMENT DES INITIATIVES ET EXPÉRIMENTATIONS

Le groupe de travail a créé un *tableau de recensement navigable*, qui présente chaque initiative rencontrée lors de son travail exploratoire en format de fiche de synthèse avec des ressources complémentaires. Il a été pensé comme une ressource utile, facilitant la mise en lien entre les acteur·rices et les partages d'expériences. Il a vocation à être alimenté en continu, notamment grâce aux contributions extérieures d'organisations souhaitant partager leurs initiatives au plus grand nombre.

→ [Pour consulter le recensement des initiatives](#)

→ [Pour y contribuer en ajoutant votre projet](#)

Les initiatives recensées témoignent de la diversité des leviers mobilisables et de la mobilisation du secteur. Certaines cherchent d'abord à **objectiver et comprendre**, en produisant des études ou en s'appuyant sur les sciences humaines pour analyser les pratiques de mobilité. Un grand nombre d'actions visent ensuite à encourager **le report modal**, ou à lever les freins qui l'empêchent aujourd'hui. D'autres cherchent à réduire **les déplacements et les distances parcourues**, en repensant la nature du projet, son implantation ou son fonctionnement. Ces initiatives se déploient à **différentes échelles** et sont portées par des acteur·rices de nature différentes (salle de spectacle, compagnie et artistes, réseaux locaux, collectivités territoriales...).

Il est à noter que ces expérimentations sont, dans leur grande majorité, autofinancées par les structures elles-mêmes. Cet effort témoigne de l'engagement fort des acteur·rices culturels et du fait que l'impulsion de ces dynamiques vient d'abord du terrain, avant d'être soutenue par des politiques publiques ou des cadres réglementaires.

Dans la suite du document, toutes les initiatives encadrées par ♦\_♦ sont décrites plus en détail dans ce recensement.

## 3. ANALYSE ET APPRENTISSAGES

En observant la diversité des démarches engagées et leurs spécificités, le groupe de travail s'est demandé s'il était possible d'en extraire des enseignements communs, au-delà de leur dimension empirique. C'est l'objectif de cette section : **identifier les facteurs de réussite, les freins rencontrés et les principaux apprentissages issus des initiatives observées.**

Cette section est organisée en trois parties :

- Les **enseignements généraux**, points saillants observés dans l'ensemble des démarches recensées - concernant **tous types de mobilités confondues** (publics, professionnelles)
- Les apprentissages des expérimentations centrées sur la **mise en dialogue avec des partenaires territoriaux en partie externes** au secteur - concernant principalement les **mobilités des publics**
- Ceux relevant de la **mise en dialogue interne au secteur** - concernant en majorité des réflexions sur les **mobilités des professionnel·les**

## A. ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX : POINTS SAILLANTS OBSERVÉS DANS L'ENSEMBLE DES DÉMARCHES

### Il n'y a pas de recette miracle : les expérimentations sont contextualisées et leur mise en œuvre repose sur un faisceau de particularités

Les démarches de transition en matière de mobilité du spectacle s'inscrivent dans des contextes très différenciés. Elles sont souvent facilitées par des **dynamiques territoriales fortes** : implication d'un réseau régional (comme le COFEES, NORMA, ou Elément'erre parmi les structures interrogées), mobilisation d'élus-es moteur-rices ou inscription au sein de politiques publiques existantes (ex. : contrat de filière orienté écologie). **Les relations interpersonnelles** jouent aussi un rôle clé : la qualité des liens entre collectivités, réseaux et porteur-euses de projet influence fortement le déroulé des actions. Le projet<sup>10</sup> porté par ♦♦ **NORMA** ♦♦, réseau régional de musiques actuelles en Normandie mené avec la Région Normandie est un bon exemple : l'implication des collectivités territoriales dans la gouvernance du réseau, son intégration au contrat de filière régional ou encore les relations interpersonnelles préexistantes entre le directeur (ancien agent régional) et les interlocuteur-rices locaux-ales sont autant de facteurs ayant facilité la mise en œuvre du projet.

Nous n'identifions pas de modèle de financement commun à l'ensemble des expérimentations étudiées. Chaque projet nécessite un **montage financier particulier**, pensé en fonction de ses spécificités et en lien avec des partenaires financiers adaptés, en cohérence avec les objectifs du projet : projets européens via le fonds Europe Créative pour le PÉRISCOPE (Footprints<sup>11</sup>, Better Live<sup>12</sup>), partenariats avec des collectivités ou intégration dans des dispositifs existants pour NORMA, etc.

Si les expérimentations sont toujours situées et reposent sur des configurations locales spécifiques, certains porteur-euses de projets s'attachent néanmoins à **documenter leurs démarches et à formuler des bases méthodologiques transférables** concernant des problématiques ciblées. Ces initiatives sont des **ressources précieuses** qui permettent à d'autres professionnel·les de s'en inspirer pour adapter ou enrichir leurs propres démarches, et donc de **passer au collectif**. Par exemple, le COFEES (Collectif des festivals

éco-responsables et solidaires en région Sud) qui a publié en mars 2025 un guide pratique ♦♦ « **Déployer une offre de transport collectif pour ses publics** » ♦♦, ♦♦ **l'enquête sur la mobilité des publics et équipes de festival** ♦♦ partagée début 2024 par Festivals en mouvement incluant le questionnaire adressé aux publics, ou encore le Livre Blanc autour du ♦♦ **projet de transport mutualisé de décor par fret ferroviaire** ♦♦ qui documente la démarche portée par AF&C (Festival off d'Avignon).

### De démarches volontaires isolées à un changement de pratiques collectif : la nécessité d'un cadre structurant à différentes échelles

Si certaines structures font le choix d'agir de manière autonome – comme le ♦♦ **Théâtre de Liège** ♦♦, qui a adopté une charte mobilités définissant des règles claires pour ses équipes – il n'en reste pas moins difficile, pour beaucoup, de faire évoluer les pratiques de manière isolée. Le **passage par une démarche collective constitue alors un levier essentiel** non seulement pour renforcer l'engagement et dépasser les limites d'une action cantonnée à l'échelle d'une seule structure, mais aussi pour inscrire les réflexions écologiques dans une dynamique plus large, où démocratie et justice sociale deviennent indissociables des transformations à mener. C'est dans cette perspective que s'inscrit par exemple ♦♦ **le collectif Les VerdoYantes** ♦♦, formé à Grenoble par 14 structures de spectacle vivant autour des enjeux écologiques qui a notamment élaboré une charte commune.

Nous constatons **le besoin d'un cadre structurant** pour accompagner le passage d'initiatives isolées à un changement collectif de pratiques. Celui-ci repose non seulement sur la mise à disposition d'**outils et de méthodes concrètes** – comme le guide pour apprendre à mesurer l'impact de ses déplacements ou celui pour écrire une charte de mobilités soutenable partagés à l'échelle nationale par ♦♦ **Culture for Climate Scotland** ♦♦ – mais aussi sur l'existence d'**espaces de discussion, de concertation et de décision collective**, qui permettent de partager les responsabilités et de construire des orientations communes.

10. Lire un [article](#) sur ce projet ou en apprendre plus dans notre [recensement](#)

11. Footprints : des musiques responsables en Europe. – PÉRISCOPE

12. [Better Live](#)

Pour être efficace, **cette structuration doit s'opérer à diverses échelles de manière complémentaire, et doit être soutenue par les institutions :**

- À **l'échelle locale**, la question de la mobilité doit être abordée, comme évoqué précédemment, en tenant compte de la réalité des « bassins de vie », afin de répondre aux besoins des habitant·es et usagers·ères.

En mars 2024, la Ville de Rouen a ainsi organisé les ♦♦ Rencontres rouennaises Culture & Ecologie ♦♦. Ces deux journées d'ateliers ont donné lieu à la construction d'un groupe de travail de structures culturelles sur les mobilités, ainsi qu'à des mises en relation pour des actions concrètes : arceaux de vélo installés, présentation de saison du CDN en partie dans des bus, écran avec les horaires des bus au Zénith, ou encore un nouveau nom pour un arrêt de bus devant une salle de spectacle du Théâtre municipal l'Étincelle. Le fait d'inviter des professionnel·les mais aussi des artistes et des étudiant·es a permis d'impulser une dynamique locale.

- À **l'échelle régionale**, une structuration des initiatives est en cours, portée à la fois par des collectifs, agences et réseaux régionaux qui jouent un rôle clé dans la mise en lien des acteur·rices du territoire, et par des collectivités territoriales engagées. Cette dynamique repose sur une articulation étroite entre ces différentes parties prenantes.

Dans ce cadre, l'instance de ♦♦ gouvernance partagée ♦♦ réunissant la Ville de Bordeaux, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde, la Région Nouvelle-Aquitaine et l'État (via la DRAC) a engagé un travail collectif autour des enjeux de transition écologique. À partir d'une étude commandée à ♦♦ Ferroviaire Démocratique ♦♦ portant sur les liens entre culture et mobilités à l'échelle du territoire, plusieurs préconisations concrètes ont été formulées puis réparties entre les différentes collectivités selon leurs compétences. Parmi ces préconisations figurent notamment la création d'un « laboratoire festivals » et d'un « laboratoire des lieux à fort rayonnement », visant précisément à instaurer des cadres de dialogue pérennes autour d'enjeux partagés.

Mentionnons aussi le travail du collectif ♦♦ Festivals en mouvement ♦♦, projet national sur les mobilités durables dans les festivals, qui a été impulsé sous la bannière du R2D2 (Réseaux Régionaux d'accompagnement des manifestations au Développement Durable).

- À **l'échelle nationale**, les enjeux de mobilité restent encore peu structurés, et les espaces d'échange et de coordination entre acteurs sont rares. Pourtant, cette échelle est essentielle pour articuler les dynamiques locales et régionales, leur donner de la visibilité, et favoriser leur diffusion à plus large échelle. L'exemple de l'initiative ♦♦ Festivals en mouvement ♦♦, lancée par des réseaux régionaux mais portée au niveau national grâce à une grande campagne de communication, illustre bien le rôle que peut jouer une coordination nationale dans l'amplification des démarches. C'est aussi à cet à échelon national qu'il semble le plus pertinent d'interroger les pratiques structurantes du secteur : organisation des tournées, temporalité et rythmes de travail dans les lieux, etc. Les fédérations et syndicats nationaux ont donc un rôle clé à jouer : non seulement pour relayer et connecter les initiatives, mais aussi pour impulser une dynamique commune à l'échelle de la filière. C'est tout l'enjeu du travail engagé par notre collectif : mieux définir la place et la fonction de l'échelon national dans les actions du spectacle vivant liées aux mobilités, tout en restant en phase avec les réalités et les dynamiques portées sur les territoires.

- À **l'échelle européenne et internationale** : nos échanges et travaux se sont concentrés prioritairement sur les dynamiques locales, régionales et nationales ; cette échelle a donc été moins explorée dans nos recherches. On peut néanmoins mentionner quelques acteurs européens structurants sur les mobilités artistiques comme le réseau *On the Move*<sup>13</sup> ou le programme *Culture moves Europe* qui ont ouvert des réflexions sur le sujet. Ces réflexions peuvent nourrir les réflexions nationales et locales, à condition qu'elles soient traduites, diffusées, appropriées, et qu'un dialogue structuré puisse exister entre les différentes échelles. Le rôle des réseaux et syndicats du spectacle vivant pourrait consister ici à assurer cette circulation des savoirs et à relier les expérimentations locales aux débats européens en cours.

### Partir de l'existant pour construire l'action : les atouts d'une approche pragmatique

Une approche pragmatique suppose de partir de l'observation des **initiatives déjà existantes** et de l'identification fine des besoins réels et des freins exprimés en passant par une **phase d'enquêtes**. Dans le cadre de l'expérimentation initiée par le ♦♦ COFEES ♦♦ avec la Ville d'Avignon, la Région et les festivals avignonnais (Festival d'Avignon et Festival off) pour la

13. Environment & Sustainability | On the Move

mise en place de transports ferroviaires adaptés pour les publics, David Irle et Agnès Gerbe ont fait une analyse des flux et des pratiques de déplacement des publics pour penser la solution la plus adaptée.

Cette analyse du terrain doit permettre de fixer ensuite des objectifs clairs et réalistes : par exemple **en pensant des projets cohérents avec l'offre de mobilités déjà existante** - comme l'édition 2025 de ♦♦ **Jazz sous les pommiers** ♦♦, qui a choisi de valoriser l'offre TER Normandie auprès des festivaliers situés le long des lignes Caen-Coutances-Granville - ou encore en **s'appuyant sur les temps forts existants**, comme les festivals, pour avancer autour des enjeux de mobilité en y associant les partenaires, élu·es, offices de tourisme et autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

**Afin de travailler efficacement avec les acteur·rices des mobilités, il est important de comprendre leurs enjeux, leurs contraintes et leurs modes de fonctionnement** : les priorités pour les acteur·rices des mobilités sont différentes de celles des acteur·rices culturel·les. **Une démarche d'acculturation est nécessaire** et suppose des temps d'écoute, mais aussi des temps de formation. Cette acculturation doit être **réciproque**, pour partager aux partenaires les enjeux des événements culturels et aux acteur·ices culturel·les les contraintes logistiques des mobilités en France. L'exemple de la Région PACA illustre bien cette nécessité : la Direction des Transports ne connaissait ni les spécificités des métiers, ni le fonctionnement des deux festivals avignonnais. Il a fallu partager plusieurs éléments clés : pourquoi les spectacles du Festival d'Avignon débutent en soirée, la distinction entre le Festival d'Avignon (dit « in ») et le Festival off, les enjeux logistiques spécifiques aux festivals... Ces temps peuvent être l'occasion de témoigner auprès des collectivités de la plus-value de tels projets.

Il est important d'adopter une posture de dialogue, en **se positionnant comme partenaires et allié·es plutôt que comme demandeur·euses face aux acteurs des mobilités**. La mise en place de partenariats entre acteur·rices culturel·les et des mobilités peut d'ailleurs permettre d'enrichir ou de faire connaître l'offre existante pour les habitant·es. Toujours à Coutances, dans le cadre du festival ♦♦ **Jazz sous les pommiers** ♦♦, un Pass découverte train Normandie a été mis en place pendant le festival avec un aller-retour Caen-Coutances à 20 euros pour 2 personnes. Le temps du festival a aussi été l'occasion de mettre en avant le réseau de covoiturage de la collectivité, et de faire découvrir une nouvelle offre d'auto-stop inaugurée à l'occasion du festival. Une initiative qui sera déployée complètement à compter de cet automne.

## Des données indispensables à développer pour éclairer les pratiques, mais à interpréter avec précaution

Nous l'avons vu, la connaissance fine des pratiques de mobilité est une condition essentielle pour agir de manière ciblée et efficace. Cela suppose, d'une part, de savoir interpréter les données macro existantes avec précaution, en tenant compte de leurs limites et des contextes d'usage, et, d'autre part, de produire et de rendre disponibles des données plus fines, à différentes échelles et sur divers types de mobilités.

**Si des données macro existent sur les mobilités culturelles** - notamment les référentiels carbone initiés par la DGCA<sup>14</sup> - et peuvent être utiles aux scènes fixes et festivières, **il faut les manier avec précaution** car elles restent des extrapolations d'enquête fondées sur un petit nombre d'échantillons. Ces données ne sont pas systématiquement transposables aux petites structures de proximité ou de moindre rayonnement. Il faut également prendre en compte les disparités territoriales lors de l'utilisation des données : la mobilité en ruralité en région Centre est-elle comparable à celle de l'Auvergne ? Les scènes en périphérie ont-elles les mêmes impacts en termes de mobilités si l'on se place en région Pays de la Loire ou en Occitanie ? Étudier les pratiques de déplacement est aussi essentiel pour ajuster l'offre aux besoins réels, car les préférences de transport varient selon les publics et les régions : par exemple, pour les festivals familiaux, le train peut être considéré comme moins pratique que la voiture pour les trajets avec enfants. Il faut donc veiller à ne pas généraliser ou comparer sans mise en contexte les résultats obtenus, mais plutôt mener des études à l'échelle locale pour être au plus proche de la réalité.

Concernant **les mobilités des publics**, on observe un essor du nombre de structures culturelles menant des enquêtes spécifiques sur ce sujet. Ces démarches permettent d'éclairer les décisions à prendre, en fournissant des données précieuses sur les habitudes de déplacement. Elles constituent également une opportunité pour les équipes de se familiariser avec les enjeux de mobilité et de monter en compétences sur ces questions. Ces enquêtes offrent aussi des co-bénéfices : elles permettent d'affiner la connaissance des publics - en s'intéressant non seulement à leurs modes de transport, mais aussi à leurs pratiques, leurs contraintes et leurs motivations à venir voir des spectacles.

Des ressources émergent ces derniers temps pour accompagner cette montée en compétences, à l'instar du MOOC du projet ♦♦ **Landscape** ♦♦ (« Mener une

14. L'empreinte carbone de la création artistique | Ministère de la Culture

étude de mobilité de ses publics – Le cas pratique du festival le Cabaret Vert ») ou de formations ciblées. Mais faut-il pour autant attendre de chaque structure qu'elle mène sa propre enquête ? Leur interprétation demande du recul et des compétences spécifiques. La réalisation d'enquêtes de mobilité implique en effet de savoir construire des questionnaires pertinents, de les administrer, mais surtout d'analyser les résultats de manière rigoureuse.

Une autre piste intéressante serait de **mutualiser ces démarches à l'échelle d'une filière** - comme l'a permis ♦♦ **l'étude Landscape** ♦♦ sur le déplacement des publics dans les salles de musiques actuelles **à l'échelle d'un territoire**. C'est ce que souhaite permettre, par exemple, l'étude conduite par la Métropole de Lille auprès de plusieurs structures culturelles, avec l'appui d'une comportementaliste et d'un psychologue, afin d'identifier les freins aux mobilités douces dans les pratiques de loisirs, et ♦♦ **l'expérimentation collaborative autour des sciences comportementales** ♦♦ qui en découle. Ces dynamiques collectives permettent non seulement de mutualiser les efforts et les compétences, mais aussi **d'élargir la réflexion aux mobilités de loisirs dans leur ensemble** et de s'allier avec les autres acteurs des loisirs du bassin de vie (culture, sport, tourisme...).

Si, à l'échelle européenne, certaines organisations comme *On The Move*<sup>15</sup> mettent à disposition des informations généralistes sur les mobilités culturelles, les **enquêtes centrées sur les mobilités artistiques (équipes artistiques et techniques, décors et matériel) dans une perspective de transformation écologique restent rares en France**. Pourtant, elles permettraient d'affiner les diagnostics et d'orienter les actions. À ce titre, l'enquête menée par *Culture for Climate Scotland* et le ♦♦ **Scottish Classical Sustainability Group** ♦♦ auprès du secteur de la musique classique en Écosse constitue un exemple éclairant : elle a permis d'identifier de manière précise les freins à l'utilisation du train par les professionnel·les et les structures.

De plus, ces données ne sont pas seulement quantitatives mais doivent aussi être qualitatives : plus il y aura d'exemples d'initiatives sur lesquelles s'appuyer, plus il sera simple pour les structures d'initier des projets.

---

15. [On the move.org](http://onthe.move.org)

## B. METTRE EN OEUVRE DES CONCERTATIONS AVEC DES PARTENAIRES EXTÉRIEURS POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS DES PUBLICS : ENJEUX ET LEVIERS

Les différents échanges du groupe de travail avec des acteur·rices ayant engagé des travaux intersectoriels sur les mobilités des publics de la culture ou du spectacle vivant ont permis de dégager quelques éléments essentiels à la mise en œuvre de concertations.

### Comprendre les enjeux : un besoin d'acculturation réciproque entre les acteur·rices des mobilités et du secteur culturel

Le secteur des mobilités et celui de la culture ont un besoin réciproque d'acculturation, car aucun ne connaît les fonctionnements et les contraintes de l'autre, a fortiori ne les comprend. Il faut donc commencer par là : c'est notamment ce que préconise Benoît Lanusse, consultant mobilités et fondateur de ♦♦ Ferroviaire Démocratique ♦♦, lors de ses interventions.

Pour favoriser l'acculturation du secteur culturel aux enjeux de transports, il est possible de mettre à la disposition des professionnel·les du spectacle vivant **des ressources, des outils, des formations**. C'est le choix qu'a fait ♦♦ NORMA ♦♦ en décidant de déployer des « formations actions » à destination de 16 festivals accompagnés, et une formation complémentaire en direction des réseaux, agences et groupements régionaux. Cela permet d'appréhender les divers impacts écologiques des transports, leurs ordres de grandeur, l'importance de l'enjeu appliquée aux territoires, mais aussi de mieux connaître les mobilités des publics spécifiques pour agir au bon endroit.

Il est également **bénéfique que les acteur·rices des services de transports comprennent mieux le fonctionnement des structures culturelles** (rythmes, saisonnalités...) **et leur impact potentiel en faveur de changements de comportements vers des mobilités durables**. Les expériences de transports décarbonés vécues dans le cadre des temps de loisirs peuvent ainsi avoir valeur d'expérimentation et d'acculturation pour les spectateur·rices, les incitant à changer de comportement dans d'autres sphères de leurs vies. ♦♦ L'initiative TER de Culture en Hauts de France ♦♦ est un bon exemple : la SNCF a proposé à de nombreux lieux culturels de participer à un partenariat régional pour promouvoir le train grâce à une carte appelée

« TER de culture » proposant des tarifs préférentiels. L'organisme de transport profite ainsi des équipements culturels présents sur le territoire pour mettre en valeur les infrastructures ferroviaires existantes.

### Renforcer l'interconnaissance entre les parties prenantes : identifier les interlocuteur·rices et les espaces de dialogue pertinents

L'un des freins majeurs identifiés par les acteur·ices culturel·les est la difficulté à identifier les bons interlocuteur·rices du côté des transports. Les tentatives de contact restent souvent sans réponse, faute d'identification claire des services ou de relais adéquats. Pour dépasser ces blocages, l'enjeu premier est de renforcer l'interconnaissance entre les secteurs culturels et ceux de la mobilité, notamment à travers **l'identification d'interlocuteur·rices** au sein des collectivités et des organismes de transports.

**Mettre à profit l'organisation d'un temps fort** dédié peut simplifier les prises de contacts, les échanges et peut-être les partenariats ou les projets communs. ♦♦ Elément'erre ♦♦ et Octopus ont par exemple profité de l'organisation de rencontres professionnelles pour inviter les élu·es et les agent·es chargé·es des transports, et ouvrir le dialogue en utilisant un projet précis (TER nocturne pour les festivals du bassin de Thau). C'est aussi ce qu'ont permis les ♦♦ Rencontres rouennaises des mobilités culturelles ♦♦ organisées par la ville : la mise en relation ainsi faite, les directions d'établissements entrent aujourd'hui directement en contact avec les services des transports pour travailler leurs problématiques particulières.

Il n'existe actuellement aucune instance officielle ou espace clairement identifié réunissant de manière pérenne les services culture et transports des collectivités, les acteur·rices culturel·les et les opérateurs de transports d'un même territoire. À défaut, ces espaces sont recréés de manière ponctuelle et expérimentale autour de projets spécifiques.

Faudrait-il organiser une concertation régulière - hors de tout projet spécifique - pour faciliter cette mise en lien ? Et sous quelles formes ? On peut imaginer l'intégration



de cette problématique à une instance existante, ou la création d'une nouvelle instance *ad hoc*<sup>16</sup>. Il paraît néanmoins difficile de modéliser ce portage (qui pour porter ou financer une telle instance ?) ou de définir une échelle idéale, car cette réflexion doit s'adapter aux dynamiques locales, aux bassins de vie et aux logiques de mobilité réelles plutôt qu'aux seuls découpages administratifs. Réussir à transformer les mobilités suppose de créer une transversalité réelle entre services et ou entre ministères (transports, transition écologique, culture, etc.), cette réflexion ne se limite donc pas au spectacle et doit être un projet politique global.

### Vers une évolution des pratiques de mobilité : un temps long qui nécessite coordination et accompagnement du projet

Les retours d'expériences confirment que **changer les comportements prend du temps**, et que ces évolutions, loin de dépendre uniquement des infrastructures, des incitations financières ou des imaginaires, relèvent de dynamiques complexes et multifactorielles. Ce temps long doit donc être accordé au projet, au-delà de la phase de lancement.

Allongement des horaires ou des fréquences des transports publics, aménagement de la tarification, changement des noms de dessertes, communication partagée, mise en place d'un système de navette ou de covoiturage... s'il faut parfois beaucoup de temps pour mettre en oeuvre ces initiatives, les partenaires impliqués doivent anticiper que plusieurs années sont également nécessaires à leur appropriation par les publics. Ce déploiement doit s'accompagner d'actions de médiation ciblées<sup>17</sup> et d'une communication claire et continue. Il exige aussi, dans bien des cas, de la patience dans l'évaluation des projets, les effets ne se manifestant souvent qu'à moyen ou long terme. Dans l'expérimentation menée en 2024 par le ♦♦ COFEES ♦♦ à Avignon, les trains supplémentaires ont affiché des taux de fréquentation bas, explicables par une communication tardive et trop faible, mais toutefois encourageants.

La coordination sur un temps long de professionnel·les de secteurs différents n'est pas chose aisée. Les réseaux régionaux jouent dans ce cadre un rôle clé d'intermédiaires, en capacité de porter des projets transversaux structurants, mais aussi de rassembler en leur sein les secteurs privé et subventionné du secteur culturel.

### Les mobilités culturelles comme facteur de dynamisme et d'habitabilité des territoires ?

Les mobilités culturelles offrent une opportunité de **repenser la manière dont les territoires investissent la question des loisirs** : il ne s'agit **plus seulement de renforcer l'attractivité** (notamment touristique), mais aussi de **contribuer à l'habitabilité** pour les habitant·es. Or, l'aménagement actuel répond encore trop souvent à une logique saisonnière, pensée pour les flux du tourisme (par exemple les bus spéciaux en période de ski), au détriment d'un usage culturel et quotidien. Hors vacances scolaires, les offres se réduisent en fonction d'un rapport coût-opportunité « perçu », qui relève peut-être d'un impensé autour d'autres types des mobilités de loisirs des habitant·es du territoire. Ces expérimentations peuvent donc également contribuer à montrer qu'un bon maillage de transport à l'année, reliant les différents lieux et initiatives culturelles, peut élargir la perception des mobilités de loisirs vers des enjeux d'habitabilité. Les bénéfices sont multiples : accessibilité renforcée, participation accrue, désenclavement de populations limitées à des trajets domicile-travail, et gains sociaux et économiques durables pour le territoire. L'ajout d'un TER nocturne reliant Sète à Montpellier cet été dans le cadre de ♦♦ **l'expérimentation portée par Elément'erre** ♦♦ illustre cette dynamique : initialement pensé pour les festivalier·es, le dispositif a été ouvert à l'ensemble des usager·es, les collectivités ayant reconnu l'intérêt plus large d'un tel service pour les habitant·es et visiteurs du territoire.

On sait aussi que les résistances au changement en matière de mobilité sont liées en partie à des routines qui façonnent des modes de vie et empêchent de se projeter dans une autre réalité<sup>18</sup>. À ce titre, le spectacle et la culture possèdent un potentiel singulier : ils peuvent devenir un moment déclencheur, une occasion concrète de tester d'autres manières de se déplacer (venir en train, covoiturer, utiliser un vélo) et, au-delà, un espace symbolique où de nouveaux imaginaires de mobilité peuvent être expérimentés et partagés. C'est l'une des ambitions de l'association ♦♦ **SlowFest** ♦♦ et de son festival *Les Furtives* au cours duquel le public est invité à rejoindre un peloton d'artistes, de technicien·es et de bénévoles pour un parcours artistique en direct des pistes cyclables.

16. par exemple une commission transport à l'instar des commissions sécurité pour les Établissements recevant du public (ERP) à l'échelon départemental avec éventuellement sous-commissions départementales thématiques, des commissions d'arrondissement, des commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité

17. On peut citer ici les travaux issus du groupe de travail « communication » de Festivals en mouvement qui propose une campagne de communication vers les publics clef en main ou un guide d'animation autour des mobilités durables

18. Mobilités et transitions : Comment faire bouger les Français ?, étude de Destin Commun, 2023

## C. DES STRUCTURES AUX FILIÈRES : STRUCTURER UN DIALOGUE INTERNE AU SECTEUR POUR REPENSER LES MOBILITÉS ARTISTIQUES

Les référentiels carbone initiés par la DGCA<sup>19</sup>, publiés en juillet dernier, montrent que les mobilités professionnelles représentent une part significative de l'empreinte carbone du secteur : en moyenne, 9 % pour les déplacements des artistes et 6 % pour ceux des salarié·es non artistiques. Lorsque ces mobilités sont internationales, leur impact s'accroît encore, tout comme la dépendance économique (avérée ou ressentie) de certaines structures culturelles à ce modèle de circulation, qui conditionne leur fonctionnement et leur rayonnement.

Réduire l'impact des mobilités artistiques supposera nécessairement **d'interroger et de repenser certaines pratiques professionnelles**. Pour que ces évolutions soient justes et partagées, elles doivent être **construites collectivement à travers un dialogue interne au secteur, mené à plusieurs échelles** (structures, filières, territoires). Ce dialogue, déjà engagé, gagnerait désormais à être systématisé et structuré au niveau national. Il doit aussi être appuyé par une volonté politique transversale, seule à même de relier les enjeux du spectacle vivant avec ceux des transports, de l'aménagement et de la transition écologique.

19. [La première étude sur le bilan carbone de la création artistique](#) | Ministère de la Culture

### Le report modal<sup>20</sup> montre ses limites pour les mobilités artistiques

Le dialogue avec les autorités organisatrices des mobilités ou les organismes de transports a permis quelques avancées spécifiques facilitant le report modal, comme celui engagé auprès de la SNCF par Scène Ensemble (ex-Profedim) pour permettre **le transport en train des contrebasses**. Si cette avancée représente un premier pas en la matière, certain·es des artistes et compagnies interrogé·es déplorent la disparition des wagons bagages dans les trains SNCF.

Mais au-delà des questions purement logistiques – comme la possibilité de transporter son matériel – se posent aussi des **limites économiques** :

Si plusieurs ensembles de musique nous ont dit avoir fait le choix de privilégier le train pour les déplacements professionnels en Europe, certains envisagent de revenir sur leur décision dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint. Dans le même sens, le **Théâtre de Liège** – qui utilise un arbre à décision pour les mobilités professionnelles des équipes et encourage les déplacements en train – a dû ajouter un critère économique au critère de temps de trajet (7h) : le prix du billet de train ne doit pas dépasser 2,5 fois le prix du billet d'avion. Ce type d'arbitrage met en lumière une difficulté structurelle : le modèle de l'aviation low cost rend les alternatives comparativement chères.

Si de nombreux acteur·rices culturel·les expriment le besoin de voir évoluer les politiques tarifaires du train, la

question du modèle économique du ferroviaire dépasse notre champ d'action. Il semble donc plus pertinent – et **plus stratégique à court terme** – **d'engager un dialogue interne au sein des organisations et des filières : pour anticiper, répartir et assumer les coûts d'un changement de modèle**, que ce soit par le report modal ou par une réduction des distances parcourues. Autrement dit, ces transformations relèvent d'abord de notre secteur lui-même, de sa capacité à faire évoluer collectivement ses représentations, ses pratiques, et les critères sur lesquels il fonde ses décisions de mobilité.

### La mobilité, encore au cœur du système de reconnaissance du secteur ?

La question des représentations nous paraît centrale. Le travail mené par les réseaux européens, notamment *On the Move*, a montré que la mobilité était constitutive de la construction des parcours artistiques : la rencontre, la confrontation avec l'altérité artistique et avec d'autres cultures forment les imaginaires. Elles forment aussi les trajectoires professionnelles, tant la mobilité nationale et internationale, le rayonnement géographique et le principe de la tournée, sont valorisés par l'écosystème du spectacle vivant. A l'inverse les mobilités dites "douces" peinent encore à être reconnues comme légitimes : « *c'est toujours délicat d'avoir une légitimité artistique avec une mobilité douce, la sobriété de nos choix renvoie vers une image pas toujours reluisante de compagnie « éternellement émergente » ou de « saltimbanques » et donc de spectacle à l'ambition* »

20. Report du trafic de passagers ou de fret d'un mode de transport, généralement la route, vers un autre mode plus respectueux de l'environnement.



artistique moindre »<sup>21</sup>. Entre ces deux pôles se joue une tension : comment maintenir la mobilité et la rencontre comme valeurs cardinales du secteur, tout en élargissant les imaginaires pour inclure d'autres formes de circulation artistique, moins carbonées et tout aussi porteuses de sens, notamment dans un moment où le monde semble se refermer.

## Un changement de paradigme nécessaire qui se heurte à des freins culturels, économiques et symboliques

Aux attachements et valeurs du secteur s'ajoutent d'autres freins liés :

- Aux équilibres entre vie professionnelle et vie privée qui créent **un attachement à la vitesse et à la flexibilité des modes de transports** : « *quand c'est trop compliqué dans la vie des gens de prendre le train pour se déplacer, on laisse tomber* »
- A des **représentations erronées des ordres de grandeur d'émissions carbone** : ainsi on met en regard l'allongement du temps de trajet (en centaines de kg de CO2 économisées grâce au report modal de l'avion vers le train) et la nuitée supplémentaire générée à l'hôtel (moins de 10kgCO2eq<sup>22</sup>). Ici, la question du coût induit est également un frein.

Pourtant, le changement de paradigme est nécessaire, avec l'enjeu de « raccourcir les distances, pas les idées » pour paraphraser le *Shift project*<sup>23</sup>. Sans compter qu'il paraît difficile d'agir en profondeur sur les mobilités des publics et leurs représentations sans penser une forme de cohérence et d'exemplarité du secteur.

## Du report modal à la reconfiguration des projets artistiques : des expérimentations qui engagent une transformation des pratiques

À ce stade, les initiatives identifiées se concentrent plutôt sur les actions de report modal. Certaines structures vont toutefois plus loin en élaborant des chartes ou des politiques de mobilité, qui permettent aussi d'interroger la pertinence de certains déplacements et d'ouvrir la voie à des formes de renoncement assumé. L'objectif de ces chartes est de guider les arbitrages sur les déplacements et les modes de transports choisis à travers des principes clairs et des protocoles

partagés, et d'inscrire ces décisions dans une démarche rationnelle et assumée. En Ecosse, **♦♦ Culture for Climate Scotland ♦♦** favorise un passage collectif à l'action en offrant un cadre méthodologique structurant pour aider chaque organisation à formuler sa propre politique de déplacements, en cohérence avec ses priorités et ses capacités d'action.

En France, **♦♦ l'Hexagone ♦♦**, scène nationale de Meylan, a intégré dans sa charte administrative à destination des compagnies un engagement clair en faveur du train : le recours à d'autres modes de transport doit impérativement faire l'objet d'une discussion avec la direction pour obtenir un accord préalable. Cette démarche met l'accent sur l'importance d'ouvrir un dialogue en amont autour des choix de mobilité. En posant un cadre explicite, la salle crée une opportunité pour échanger sur les contraintes, les arbitrages et les alternatives possibles — un levier souvent décisif pour faire évoluer les pratiques. Mais ces démarches restent encore isolées, et dans les lieux de programmation, on revient souvent à des arbitrages au cas par cas, **révélant la difficulté à questionner ses habitudes et ses façons de faire**, et donc à faire effectivement évoluer les projets artistiques pour réduire les distances parcourues.

**Toutefois, certaines expérimentations et initiatives plus ou moins structurées invitent à repenser les projets culturels pour les rendre pleinement compatibles avec leur ambition écologique.**

Cela suppose notamment de faire évoluer les modes de programmation des spectacles. À l'échelle individuelle, certaines structures intègrent des outils concrets de pilotage : c'est le cas du PériScope à Lyon, qui comptabilise les mobilités artistiques générées par sa programmation dans le cadre d'un **♦♦ budget carbone ♦♦**. Cet outil les amène à faire des choix de projets et à privilégier les tournées mutualisées pour les artistes venant de loin.

À l'échelle collective, d'autres initiatives s'attachent à renforcer **la cohérence des circulations artistiques** pour limiter les déplacements superflus. C'est l'ambition de **♦♦ la plateforme Cooprogram ♦♦**, portée par l'Office national de diffusion artistique (ONDA) pour le spectacle vivant, récemment ouverte aux musiques actuelles sous l'impulsion de *Zone Franche*<sup>24</sup>, réseau des musiques du monde. Elle encourage la coopération entre diffuseurs afin de rendre plus cohérentes les circulations artistiques. La mutualisation de programmations est aussi l'approche défendue par le projet européen **♦♦ Betterlive ♦♦** qui visait à monter des tournées responsables dans les musiques actuelles en se basant sur des réseaux d'acteurs locaux dédiés ou non à la diffusion musicale.

21. Constat partagé par un membre du Réseau des Arts à MOdes DOux (ARMODO), Réseau d'artistes et de professionnels du spectacle ayant opté pour des logiques de tournées décarbonées (Vélo, marche, roulotte, voiliers...)

22. Pré-déploiement de l'Affichage environnemental des hôtels, ADEME 2021

23. Dans le rapport « *Décarbonons la culture !* » de novembre 2021

24. *Cooprogram : créer des tournées cohérentes — Zone Franche*

Repenser les projets culturels dans une perspective écologique implique aussi de **questionner en profondeur les rythmes** - de travail, de production, de diffusion et de déplacement. **Ces rythmes ne sont pas neutres : ils renvoient aux modèles économiques qui les soutiennent, voire les imposent**, dans un secteur souvent pris au piège de l'accélération, contraint d'enchaîner toujours plus de dates ou de productions pour rester viable. La transition ne peut donc pas se limiter à mesurer l'impact des mobilités et à en tenter d'en changer la nature : elle suppose d'interroger plus largement le rapport au temps dans les pratiques professionnelles et artistiques, et d'explorer les conditions d'un ralentissement volontaire. Allonger la présence des équipes artistiques sur un territoire, par exemple, permet d'ouvrir de nouveaux imaginaires, de nouvelles manières de faire et les modèles économiques associés.

Certaines initiatives s'en emparent déjà. ♦♦ **Le réseau des Arts à Modes Doux - ARMODO** ♦♦ réunit des artistes, professionnel·les et opérateur·rices culturel·les désireux·ses de développer les pratiques de **mobilités douces** et d'en faire un mode de création particulier, complet et reconnu. Pour ARMODO, il ne s'agit pas seulement de se déplacer de façon décarbonée, mais de « bouleverser radicalement nos pratiques artistiques » et d'« honorer des pratiques douces et sobres pour la vie », comme le proclame leur manifeste. Ce mouvement s'inscrit dans une volonté de reconnexion aux territoires traversés, de respect du vivant et des rythmes de chacun·es. Ces réflexions entrent en résonance avec celles portées à l'échelle européenne par le projet ♦♦ **i-Portunus** ♦♦, initié par la European Cultural Foundation, MitOst et la Kultura Nova Foundation. Leur scénario prospectif « *Scenario for the future of mobility in culture* » développe le concept de la « *Slow mobility* » et invite à envisager la mobilité culturelle non comme un flux à optimiser mais comme un processus à réinventer.

L'enjeu est bien ici de créer les conditions d'un rapport renouvelé au temps, aux territoires et aux relations professionnelles, où la mobilité ne serait plus un impératif automatique ou un gage de succès, mais la composante d'une démarche artistique et culturelle ancrée et consciente de ses impacts. C'est aussi **un enjeu de politiques publiques** : penser des modes de soutien dont les critères ne reposent pas uniquement sur la jauge, le nombre de dates, l'ampleur des tournées ou la visibilité internationale. Les « résidences vertes » du Ministère de la Culture<sup>25</sup> ouvrent la voie en ce sens, en choisissant de valoriser le processus plutôt que le résultat : la recherche n'aboutit pas nécessairement à une production artistique, mais doit donner lieu à une restitution sur le territoire et à une documentation.

## Penser la coopération au-delà de l'intention : un temps long nécessaire et des postures à réinventer

On constate, ici aussi, que la construction de coopérations entre acteurs ne se décrète pas. Adopter une logique coopérative exige du temps, des processus délibératifs spécifiques, et donc des compétences de coordination, de facilitation et de médiation associées. Concrètement, cela suppose des moyens humains adaptés : du temps de travail clairement identifié, parfois l'embauche ou la réaffectation d'un personnel dédié, et plus largement une réflexion sur l'organisation des équipes et la répartition des missions<sup>26</sup>. Prenons l'exemple du projet ♦♦ **Betterlive** ♦♦. La diversité des lieux d'accueil au sein des groupes d'acteurs mobilisés a été reconnue comme un levier essentiel pour permettre ce type de tournée. Cependant, la mutualisation des programmations a souvent reposé sur un fonctionnement par capillarité, à travers des propositions d'une structure motrice vers les autres, plutôt que par une co-construction collective et concertée des choix artistiques. Par ailleurs, les logiques de compétition et d'exclusivité restent tenaces, comme en témoigne ce retour d'expérience d'une compagnie de cirque : « *nous rencontrons encore certain·es programmeur·rices qui nous prennent pour des têtes d'affiches internationales et qui parlent encore de notions d'exclusivité, si on a joué 2 jours avant à moins de 50 km.... alors qu'à nos échelles le bouche-à-oreilles est plutôt gagnant-gagnant...* ».

## Créer les conditions d'un changement collectif

L'intuition initiale du groupe de travail s'est renforcée au fil des échanges. Pour faire évoluer les représentations, les postures et les pratiques en matière de mobilités professionnelles, il importe également d'ouvrir le dialogue pour faire collectif au sein du secteur culturel. Ce n'est qu'en ouvrant des espaces de discussion sur les objectifs de réduction et les limites collectives que l'on souhaite se donner, qu'il sera possible de réduire les tensions entre valeurs, attachements hérités, contraintes économiques et nécessités liées aux transitions ; tensions face auxquelles les acteur·rices sont individuellement largement démun·es. Il nous semble donc nécessaire d'ouvrir ces discussions à différents niveaux : à l'endroit de chaque organisation mais aussi des filières pour partager les efforts, et à l'échelle des territoires pour encourager le développement des coopérations locales.

25. [Résidences vertes, résidences d'artistes pour la transformation écologique | Ministère de la Culture](#)

26. [Transition écologique. Transition économique](#). « Développer la coopération comme levier de transformation, dans le secteur culturel, et au-delà. » ARVIVA & IE-EFC

## 4. CINQ PISTES D' ACTIONS COLLECTIVES

À l'issue de ce travail d'observation et d'analyse, nous avons identifié **cinq grands axes d'action** pour transformer les mobilités du spectacle vivant :

1. **Valoriser et relayer les initiatives existantes** pour qu'elles se mutualisent et se renforcent.
2. **Objectiver les enjeux par la mutualisation des données** et des études déjà disponibles.
3. **Structurer un dialogue avec les partenaires nationaux et intersectoriels** (collectivités, associations d'élu-es, opérateurs de transport, acteurs du sport, du tourisme).
4. **Sensibiliser et former** publics, professionnel-les et élu-es aux enjeux de mobilité du spectacle.
5. **Initier un dialogue interne au secteur sur les mobilités professionnelles** pour construire collectivement des engagements réalistes et justes.

Ces axes ouvrent un champ large de possibles, mobilisant des acteur-rices différent-es et à plusieurs échelles.

De notre côté, voici ce que le collectif a choisi de retenir comme **priorités de mise en œuvre** :

### A court terme, nous allons :

- **Valoriser et relayer** les initiatives existantes en publiant le recensement existant des initiatives et en l'ouvrant aux contributions d'autres structures.
- Intégrer des temps dédiés aux mobilités dans des événements nationaux portés par nos réseaux ou partenaires (par exemple les BIS de Nantes), pour **renforcer la sensibilisation et la formation**.
- Organiser une rencontre sur le sujet avec les collectivités membres d'ARVIVA comme première étape structurante du **dialogue externe**.

### A moyen terme, nous envisageons de :

- Engager un **dialogue intersectoriel avec le sport, le tourisme et l'urbanisme** pour amorcer une réflexion commune sur les mobilités de loisirs comme levier de transformation des comportements, et élargir la portée politique de nos travaux.
- Décliner ces travaux en un **communiqué politique** commun.

- Lancer un **chantier de mutualisation et d'harmonisation des données existantes sur les mobilités**, afin de constituer un socle partagé.
- Explorer les **coopérations possibles avec les plateformes de billetterie** (collecte de données, intégration des titres de transport, covoiturage, etc.)
- **Ouvrir un chantier d'exploration collective autour des mobilités professionnelles** en suivant une méthodologie qui combinera plusieurs outils : enquêtes qualitatives, atelier et guide méthodologique pour ouvrir la discussion et aborder collectivement les attachements liés aux mobilités du secteur, groupes de réflexions et journées d'étude. Ce chantier veillera en particulier à mobiliser largement les professionnel-les (y compris celles et ceux n'étant pas encore sensibilisé-es), et à intégrer des réflexions sur les mobilités internationales.

La capacité du collectif à engager ces actions à moyen terme reste néanmoins incertaine : elle dépend directement des moyens humains et financiers qui pourront être mobilisés pour les porter dans la durée, dans un contexte où les organisations engagées sont déjà fortement sollicitées par les crises successives que connaît le secteur. Elle est donc également soumise aux évolutions du contexte politique et économique, et en particulier du soutien des services publics à ce type de démarches.

*En annexe figure le détail des cinq axes et de l'ensemble des actions qui les composent.*

# CONCLUSION

Les nombreuses initiatives recensées ici témoignent de la richesse et de la diversité des approches portées par les acteur·rices du spectacle vivant. Les recherches menées sur les changements de comportements en matière de mobilité montrent d'ailleurs qu'aucune mesure isolée ne suffit : les transformations se produisent lorsque les politiques combinent incitations et contraintes, leviers économiques et ressorts psychologiques. C'est donc de la multiplicité et de la diversité des expérimentations que pourra émerger une véritable stratégie d'ensemble, à condition de les mettre en lien et s'en nourrir.

Ces initiatives constituent de précieux laboratoires : elles inspirent, expérimentent et produisent des apprentissages concrets, avec l'espoir qu'elles essaient. Mais sans une volonté politique forte et structurante, elles risquent de rester cantonnées à des démarches pionnières. Seule une mobilisation collective et un engagement des pouvoirs publics permettront de transformer ces expérimentations en un véritable changement systémique. Le premier engagement des pouvoirs publics serait déjà de reconnaître la valeur de ces initiatives — leur caractère pionnier, leur capacité à expérimenter de nouvelles pratiques et à nourrir l'action publique —, et d'en devenir les relais. Leur rôle est fondamental à plusieurs égards : **en apportant un soutien financier**, en accompagnant les démarches (comme le font déjà certaines collectivités), **mais aussi en jouant un rôle d'« entremetteurs » et d'instigateurs d'un dialogue transversal entre services**, et entre les différentes compétences de l'aménagement du territoire.

Si la question des mobilités est particulièrement pertinente au regard des principaux postes d'impact du secteur, elle ne peut être envisagée isolément : **elle s'inscrit dans un changement organisationnel et systémique plus large des modes de production et de diffusion**. Changer de pratiques en matière de mobilités professionnelles suppose de questionner les rythmes de production, de diffusion et de travail. Or ces rythmes ne sont pas neutres : ils découlent de modèles économiques qui les soutiennent, voire les imposent, et d'imaginaires encore fortement marqués par l'idée que la mobilité serait gage de réussite et condition de reconnaissance. L'enjeu est bien de créer les conditions d'un rapport renouvelé au temps, aux territoires et aux relations professionnelles — où la mobilité ne serait plus un réflexe ni un impératif, mais l'un des éléments d'une démarche artistique et culturelle ancrée, soutenable et consciente de ses impacts.

Ce chantier relève pleinement des politiques publiques de la culture. Il appelle à faire **évoluer les modalités de soutien aux artistes et aux lieux, afin qu'elles cessent de reproduire des modèles de production et de diffusion incompatibles avec les limites planétaires**, et qu'elles soutiennent au contraire les transformations déjà engagées par de nombreux·euses acteur·rices du secteur.

Enfin, le spectacle vivant – et plus largement la culture – ont un rôle à jouer dans la transformation des territoires. Les mobilités culturelles peuvent devenir des leviers pour expérimenter de nouveaux modes de déplacement et faire évoluer les comportements, en intégrant par exemple les pratiques de loisirs au sens large dans les plans de mobilité territoriaux. Repenser les mobilités ne revient donc pas à réduire ou restreindre, mais à imaginer autrement : en développant les coopérations avec d'autres secteurs, en inscrivant les structures culturelles dans des dynamiques de territoire, et en reconnaissant leur capacité d'initiative. **Le fait culturel peut ainsi devenir un moteur de transformation, capable d'inspirer de nouvelles façons de se déplacer, de se relier et d'habiter les territoires.**

# ANNEXE

Détail des cinq axes et de l'ensemble des actions qui les composent avant classement des priorités par le groupe.

| Axes                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Actions à mettre en oeuvre :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>1. Valoriser et relayer les initiatives existantes pour qu'elles inspirent et se diffusent</b></p> <p>La richesse des expériences menées à travers le territoire mérite d'être connue et partagée avec des réseaux, partenaires, collectivités territoriales et potentiels financeurs.</p>         | <p><b>1.1</b> Publier le recensement existant des initiatives</p> <p><b>1.2</b> Faire une synthèse des chartes interne de bonnes pratiques (Théâtre de l'Hexagone à Meylan, La Pop à Paris, etc.)</p> <p><b>1.3</b> Ouvrir ce recensement aux contributions d'autres structures (format contributif)</p> <p><b>1.4</b> Valoriser l'existant à l'échelle européenne</p> <p><b>1.5</b> Décliner ce livrable en version opérationnelle pour des acteurs particuliers (théâtres publics, festivals, petites structures, etc.)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p><b>2. Objectiver les enjeux par la mutualisation des données et des études déjà disponibles.</b></p>                                                                                                                                                                                                  | <p><b>2.1</b> Lancer un chantier de mutualisation et d'harmonisation des données existantes, afin de constituer un socle partagé</p> <p><b>2.2</b> Explorer les coopérations possibles avec les plateformes de billetterie (collecte de données, intégration des titres de transport, covoiturage, etc.)</p> <p><b>2.3</b> Réaliser des enquêtes qualitatives spécifiques auprès des professionnel·les de nos secteurs respectifs sur leur mobilité</p> <p><b>2.4</b> Commander une enquête qualitative sur les publics en s'appuyant sur les sciences sociales et comportementales (freins au report modal, freins sociaux, cognitifs, sécurité...)</p> <p><b>2.5</b> Ajouter quelques questions clés autour des mobilités aux enquêtes annuelles auprès des adhérent·es pour suivre les évolutions</p> <p><b>2.6</b> Accompagner la mise en place d'outils communs de collecte de données (ex : modèle de formulaire pour enquête de mobilité des publics, modèle de tableau de suivi des mobilités professionnelles)</p> |
| <p><b>3. Impulser et structurer un dialogue avec les partenaires au niveau national (Régions de France, Association des DAC, FNCC, SNCF, France Urbaine, Forum vies mobiles...) et intersectoriel (tourisme, sport) pour faciliter l'écoute et la compréhension mutuelle des enjeux de mobilité.</b></p> | <p><b>3.1</b> Initier des RDV bilatéraux avec des structures nationales</p> <p><b>3.2</b> Envoi d'un communiqué collectif à portée politique (moyens, financements...)</p> <p><b>3.3</b> Organiser une rencontre avec le collège collectivités territoriales d'ARVIVA</p> <p><b>3.4</b> Ouvrir le dialogue avec des syndicats et réseaux nationaux d'autres secteurs (sports, tourisme, urbanisme) - RDV bilatéraux, table ronde intersectorielles</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>4. Sensibiliser et former publics, professionnel·les et élu·es aux enjeux de mobilité du spectacle</b>                                                             | <p><b>4.1</b> Intégrer un temps dédié aux mobilités dans les événements nationaux des membres du collectif</p> <p><b>4.2</b> Proposer des webinaires / formations courtes aux adhérent·es sur les mobilités</p> <p><b>4.3</b> Échanger avec les opérateurs de compétences (AFDAS) pour voir comment les questions de mobilités dans les formations et accompagnements collectifs qu'ils portent</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>5. Initier et structurer un dialogue interne au secteur sur les mobilités professionnelles pour construire collectivement des engagements réalistes et justes.</b> | <p><b>5.1</b> Produire un guide méthodologique commun pour écrire une politique de mobilités professionnelles à l'échelle d'une structure (puis d'une filière, d'un territoire)</p> <p><b>5.2</b> Organiser une journée d'étude inter réseaux sur ces sujets avec des temps de témoignages et de concertations (en y conviant 2-3 adhérent·es impliqué sur les sujets mobilités de chaque réseau)</p> <p><b>5.3</b> Concevoir et tester un atelier type (atelier de redirection écologique des mobilités professionnelles travaillant les attachements et le cadre volontaire qu'un collectif pourrait se donner) pour expérimenter la co-construction d'engagements communs (type charte inter-structures ou convention d'objectifs sectoriels)</p> <p><b>5.4</b> Créer un groupe de partage sur ces sujets dans chacun des réseaux membres</p> <p><b>5.5</b> Inciter à l'utilisation de clauses ou critères environnementaux liés aux mobilités dans les contrats</p> |

## REMERCIEMENTS

**Merci aux professionnel·les qui ont pris le temps de témoigner pour nourrir cette analyse :**



Céline Guingand du COFEES, Béatrice Magnier et Pauline Gauthier d'Elémén'terre, Violaine-Talbot Havard de la Ville de Rouen, Lucas Blaya de NORMA, Laetitia Perrot et Amélie Chauveau pour la Région Nouvelle-Aquitaine et la gouvernance partagée en Nouvelle-Aquitaine, Benoît Lanusse pour Ferroviaire Démocratique, la Soufflerie, Mathilde Sallez et Pierre Dugelay pour Le Périscope, Ben Twist et Caro Overy pour Culture for Climate Scotland, David Théodoridès du Festival de Saintes, Xavier Paillat du Festival les Transmusicales, Léa Deshusses de l'Hexagone, Anne-Gaëlle Samson du CCAM | Scène Nationale de Vandoeuvre les Nancy, Mathieu Dardé du Théâtre de Die et du Diois (Les Aires), Matthieu Siefridt de Blick Théâtre, Thomas Roméo pour la Compagnie Être Re, Emmanuelle Lejeune pour le Théâtre de Liège, Pierre Barès et Raphaëlle Bellencourt pour Les Éléments.

**Et aux salarié·es, représentant·es et adhérent·es des organisations professionnelles qui ont participé au groupe de travail :**



Marie Beffeyte (La Scène Indépendante), Benjamin Fraigneau (FEDELIMA), Pauline Fossier (Futurs composés), Mathieu Goudot (France Festivals), Laurie Hourriez (Opéra de Lille), Gaëlle Le Dantec (Les Forces Musicales), Hermann Lugan (ARVIVA), Amélie Mathieu (Scène Ensemble), Olivier Michel (La POP), Claire Moreau (Synavi), Chislaine Plus (ASTP), Lison Renard (SMA). Merci également à Pauline Foury et au réseau régional ECHO (collectif de la culture durable des Hauts-de-France) pour leur soutien à ce projet.

ARVIVA est soutenu pour ce projet par :



Soutenu  
par



ARVIVA est soutenu pour son activité par :

