

ÉTUDE SOCIOLOGIQUE

LA MOBILITÉ DÉCARBONÉE DANS LE SECTEUR CULTUREL :

ACTIONS MISES EN PLACE
ET PARTENARIATS ENTRE
STRUCTURES CULTURELLES
ET COLLECTIVITÉS



Rapport rédigé par Matiline Paulet et Margot Jankowski
mati.paulet@hotmail.fr / margot.jankowski@gmail.com

Mis en forme par Pauline Fuchs
www.paulinefuchs.fr

LE SYNDEAC

Premier syndicat de la branche du spectacle vivant public, fondé en 1971, le syndicat national des entreprises artistiques et culturelles est engagé dans la promotion et la défense du spectacle vivant.

Il représente 550 structures diverses, couvrant un large éventail du paysage culturel français. Les membres du Syndeac interviennent dans tous les champs disciplinaires et se répartissent entre lieux labellisés du spectacle vivant, équipes artistiques et festivals.

SOMMAIRE



01

Cheminement du projet
et méthodologie



02

Fiches structures



03

Fiches thématiques



04

Recommandations
et conclusion

Cheminement du projet



/ LA MUTATION ÉCOLOGIQUE DANS LE SECTEUR DU SPECTACLE VIVANT ET LE SYNDEAC

Les entreprises culturelles et les compagnies membres du Syndéac, convaincues que la mutation écologique du spectacle vivant passe par un changement de modèle et non par la simple "adaptation", ont contribué à un débat autour du duo culture-écologie. Dans ce cadre, le Syndéac publie en 2023 un livret intitulé "La mutation écologique du spectacle vivant : des défis, une volonté".

Les différents échanges ont permis de mettre l'accent sur le fait que l'accompagnement des pouvoirs publics est absolument nécessaire pour changer de modèle et entamer une mutation écologique concrète. Le Syndéac s'est notamment emparé du sujet de l'organisation des mobilités liée aux activités culturelles pour muter vers un modèle moins carboné.

Dans cette lignée, le Syndéac a lancé une étude sociologique sur les actions mises en place par plusieurs entreprises culturelles membres et leurs collectivités territoriales partenaires en matière de transport public et de mobilités.

UNE ENQUÊTE SOCIOLOGIQUE

L'objectif de cette étude vise à :

- Étudier les actions menées par les entreprises culturelles en faveur d'une mobilité alternative à la voiture ;
- Analyser les relations et collaborations entre structures culturelles et collectivités afin de voir dans quelle mesure ces dernières favorisent la mise en place d'actions en faveur d'une mobilité décarbonée ;
- Fournir quelques éléments de « bonnes pratiques » ou comportements vertueux aux adhérent-es, et offrir des arguments à destination des pouvoirs publics.



Afin de mener à bien cette enquête, le Syndeac a fait appel à deux sociologues, Margot Jankowski et Matiline Paulet. Ces dernières ont déployé une méthodologie qualitative – via la réalisation d'entretiens semi-directifs et une recherche bibliographique – et ont analysé les discours des acteurs et actrices des entreprises culturelles adhérentes, ainsi que ceux d'élues et élus présents sur le territoire d'implantation des structures culturelles interrogées.



QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES ET ENJEUX DE LA MOBILITÉ : L'ÉMERGENCE DU SUJET À L'ÉCHELLE NATIONALE



- Le monde de la culture s'est emparé depuis déjà plusieurs années des questions environnementales et les politiques culturelles intègrent progressivement ces enjeux. La prise de conscience des acteur·ices culturel·les vis-à-vis des problématiques climatiques s'amplifie notamment depuis la crise sanitaire de 2020 et la question des mobilités est l'un des enjeux majeurs.
- Depuis le début des années 2020, plusieurs études scientifiques ont été publiées sur cette question des mobilités dans le secteur culturel. C'est dans ce contexte et afin d'interpeller les politiques que le Syndeac a rédigé en 2023 un livret intitulé « La mutation écologique du spectacle vivant : des défis, une volonté ».



DÉVELOPPEMENT DES ÉTUDES SUR L'EMPREINTE CARBONE ET LES MOBILITÉS DANS LE MILIEU CULTUREL

- Certaines entreprises culturelles, dans la dynamique impulsée par l'État, ont réalisé leur bilan carbone, permettant de montrer que la mobilité était l'un des facteurs les plus impactants en termes d'émissions carbone.

D'UNE ÉTUDE SUR LES MOBILITÉS DES PUBLICS ET ÉQUIPES DE FESTIVAL À UNE ÉTUDE SOCIOLOGIQUE DES ACTIONS MISES EN PLACE PAR LES STRUCTURES CULTURELLES

Mai 2024



- Volonté du Syndeac de mettre en avant le travail des chercheuses et chercheurs, d'apporter un point de vue « scientifique » avec des préconisations et des « pistes de solutions ».
- Objectif initial de l'étude : interroger la mobilité des publics en incluant trois volets intimement liés : la politique d'ouverture des lieux, les horaires auxquels sont joués les spectacles et la manière dont les publics se déplacent.



Juin 2024

- Un nouvel objectif de l'étude émerge : interpeller les pouvoirs publics avec la question « Comment peut-on agir concrètement sur la problématique des mobilités culturelles ? ». Volonté d'avoir une étude sur laquelle prendre appui. Aussi changer de paradigme, changer la manière de voir les choses par rapport aux autres études déjà réalisées sur le sujet.
- Méthodologie et pistes de réflexions : Questionner les acteurs et actrices des entreprises culturelles. Choisir un échantillon et réunir les responsables pour questionner les expérimentations, les actions mises en place, mais aussi les difficultés financières.

Février 2025

- Un changement de contexte : depuis les premières réflexions, publication de plusieurs études sur la mobilité des publics culturels qui sont venues compléter les données déjà existantes et fournir une solide base de compréhension sur les déplacements liés aux événements culturels. Risque de mener une étude similaire avec les mêmes résultats que les études précédentes.
- Réorientation du sujet d'enquête : changement d'angle d'analyse avec l'objectif d'une évaluation des actions mises en place par les entreprises culturelles adhérent·es et des collectivités territoriales en matière de transport public et de mobilités culturelles. Volonté d'étudier l'impact des actions menées par les structures en faveur d'une mobilité alternative à la voiture : voir ce qui fonctionne et dans quelle mesure.
- Enjeu supplémentaire : analyser les relations et collaborations entre structures culturelles et collectivités territoriales afin de voir dans quelle mesure la présence (ou non) de liens favorise la mise en place d'actions en faveur d'une mobilité culturelle décarbonée.



Mars 2025

- Ajout d'un nouvel enjeu de l'étude : analyser et mettre en lumière les relations entre opérateurs culturels, de transports, et collectivités. Objectif : fournir des bonnes pratiques aux entreprises adhérentes et proposer des arguments à destination des pouvoirs publics.

RÉALISATION DE L'ENQUÊTE SOCIOLOGIQUE



Avril – mai 2025

- Phase exploratoire
- Méthodologie : Réalisation d'un état de l'art et d'entretiens exploratoires avec des acteurs et actrices impliqués.
- Points « à retenir » par le Syndecac suite aux enseignements tirés de la phase exploratoire : un manque d'infrastructures existantes, un manque de relations entre les différents acteurs d'un territoire pour remédier à ce manque, une certaine absence de vision et de volonté politiques, et enfin, la concurrence entre lieux (qui paraît tout de même moindre que les 3 autres points)



Mars – mai 2026

- Analyse des données et rédaction des livrables



Août – septembre 2025

- Traitement des données récoltées
- Retranscription des entretiens semi-directifs



Juin – juillet 2025

- Phase d'enquête qualitative
- Réalisation de 20 entretiens semi-directifs avec des acteurs et actrices de structures culturelles adhérentes et des élu-es locaux.

Fiches structures



La partie suivante a pour but de présenter succinctement les différentes entreprises culturelles interrogées et les actions qu'elles ont mises en place en termes de mobilité décarbonée, selon leur territoire.

Chaque fiche détaille les caractéristiques de l'entreprise culturelle (statut juridique, discipline, taille de la structure et label) et les caractéristiques de son territoire d'implantation (localisation, densité*, type d'EPCI** et nombre d'habitant·es de la commune).

Les structures sont également catégorisées et regroupées selon le niveau de développement de l'offre de transports alternatifs à la voiture individuelle présente sur son territoire. Par offre de transport, on entend les infrastructures de transports (gare ferroviaire, routière, lignes de bus, etc) et aménagement du territoire (pistes et voies cyclables, etc) sur la commune et dans les communes limitrophes. In fine, les structures sont réparties en trois catégories : offre très développée, assez développée et peu développée.

Afin de garantir l'anonymat des personnes interrogées, nous avons modifié les prénoms de nos enquêté·es et présenté les entreprises culturelles sous un nom fictif.

** Pour prendre en compte la population communale et sa répartition dans l'espace, la grille communale de densité à 7 niveaux s'appuie sur la distribution de la population à l'intérieur de la commune. Ainsi, les « grands centres urbains » représentent les communes denses, et correspondent aux communes des « cities » européennes (exemple : Paris, 75056). Les « centres urbains intermédiaires » (Saint-Nazaire, 44184), « ceintures urbaines » (Arcachon, 33 009) et « petites villes » (Biscarosse, 40 046) sont trois sous-catégories des communes de densité intermédiaire. Enfin, les « bourgs ruraux » (Saint-Tropez, 83119) le « rural à habitat dispersé » (Cassel, 59135) et le « rural à habitat très dispersé » (Saint-Cirq-Lapopie, 46256) sont trois sous-catégories des communes dites rurales.*

*** Structure administrative regroupant plusieurs communes afin d'exercer certaines de leurs compétences en commun (métropole, communauté d'agglomération, communauté de communes, etc.).*



Structure :



SARL



Théâtre



55 salarié-es permanent-es
10 à 15 spectacles par saison
Salle avec 130 places
(1500 places dans le futur bâtiment)



CDN (Centre Dramatique National)

Actions mises en place :

- Forfait mobilité durable
- Navettes le soir après les spectacles pour ramener les spectateur-ices
- Parking vélo
- Partage des publics
- Futurs logements pour les artistes

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Grand centre urbain



Métropole



100 000 habitant-es

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle sociologique (question de l'habitude des comportements individuels, sentiment d'insécurité la nuit pour rentrer après le spectacle)
- Obstacle financier (manque d'argent public pour financer des dispositifs/manque d'argent de la part de la structure culturelle pour mettre en place des dispositifs)
- Obstacle politique (absence de sensibilisation et de formation de la part des agent-es culturels sur ces questions de mobilités culturelles)



Structure :



Association loi 1901



Pluridisciplinaire



20 salarié-es permanent-es
3 festivals annuels
Pratique de l'itinérance
(six lieux de représentations)



SCIN (Scène Conventionnée d'Intérêt National)

Actions mises en place :

- Mise en place d'un « Billet Spectacle Bus » sur l'offre déjà existante de bus (billet gratuit délivré par le-la chauffeur-euse de bus sous présentation du billet du spectacle)
- Possibilité de réservation d'un bus à partir de 5 spectateur-ices
- Réalisation d'un projet zéro carbone d'un orchestre symphonique (25 musicien-nés à vélo pour faire une tournée itinérante dans les communes de la communauté d'agglomération)
- Projet vélo : mise à disposition de vélo, atelier de réparation de vélos dans le lieu culturel

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Grand centre urbain



Communauté d'agglomération



35 000 habitant-es

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle politique (inertie des collectivités et manque de répondants de leur part)
- Obstacle lié aux caractéristiques du territoire (peu d'offres de transport en commun pour rentrer le soir après le spectacle)



Structure :



Association loi 1901



Danse



12 salarié-es permanent-es
Salle avec 136 places



CCN (Centre Chorégraphique National)

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Grand centre urbain



Métropole



140 000 habitant-es

Actions mises en place :

- Système de covoiturage, de covoiturage, de cocycles via le système de billetterie
- Achat de deux vélos électriques pour l'équipe
- Parking vélo
- Accueil des artistes via des transports en commun
- Réduction de l'international (artistes internationaux et/ou déplacements à l'international par l'équipe)
- Mise en place du CACTE

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle sociologique (sentiment d'insécurité la nuit pour rentrer après le spectacle, question de l'habitude des comportements individuels)
- Obstacle financier (manque de moyens humains et financiers)
- Obstacle politique (alternance politique)
- Manque de communication sur les offres de transports alternatives à la voiture individuelle pour venir à la structure culturelle



Structure :



SARL



Théâtre



20 salarié-es permanent-es
12 à 15 spectacles par saison



CDN (Centre Dramatique National)

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Centre urbain intermédiaire



Communauté d'agglomération



40 000 habitant-es

Actions mises en place :

- Navettes qui vont chercher les spectateur-ices pour les emmener au spectacle
- Pratique de l'itinérance

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle lié aux caractéristiques du territoire (structure culturelle éloignée du centre ville, manque d'offres de transports alternatives à la voiture individuelle sur le territoire et notamment près de la structure culturelle)



Structure :



Association loi 1901



Pluridisciplinaire (théâtre, danse, arts performatifs...)



34 salarié-es permanent-es
Autour de 300 représentations par festival



Non labellisé

Actions mises en place :

- Meilleure communication des dispositifs mis en place pour une mobilité décarbonée
- Navettes pour desservir des sites écartés du centre-ville
- Élargissement des horaires des trains le soir et augmentation de la fréquence des lignes de train qui desservent les grosses villes environnantes
- Transport des décors, des costumes dans des trains de marchandises
- Flotte de vélos et de voitures hybrides ou électriques pour l'équipe
- Intra-muros fermé à la voiture pendant le festival

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Grand centre urbain



Communauté d'agglomération



90 000 habitant-es

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle financier (manque de moyens financiers de la part de la structure culturelle pour la mise en place de dispositifs)
- Obstacle politique (peur de l'engagement de la part des pouvoirs publics)



Structure :



Association loi 1901



Pluridisciplinaire : théâtre, danse, marionnettes, cirque, cinéma



5 salarié-es permanent-es
Un spectacle par mois pour la saison
15 spectacles pour le festival
Salle avec environ 150 places



Non labellisé

Actions mises en place :

- Communication sur les actions mises en place et sur les offres de transport disponible pour venir à la structure culturelle
- Parking vélo sécurisé
- Mutualisation de bus entre théâtres pour faire circuler les spectateur-ices entre les théâtres du territoire
- Spectacles organisés essentiellement dans le cadre de tournées
- Réduction de l'international (artistes internationaux et/ou déplacements à l'international par l'équipe)

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Centre urbain intermédiaire



Communauté de communes



12 000 habitant-es

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle lié aux caractéristiques du territoire (peu d'offres de transport en commun pour rentrer le soir après le spectacle, pistes cyclables peu éclairées)
- Obstacle financier (concurrence entre avion et train et manque de moyens financiers de la structure pour mettre en place des dispositifs)
- Obstacle sociologique (question de l'habitude des comportements individuels, sentiment d'insécurité la nuit pour rentrer après le spectacle)
- Obstacle politique (alternance politique)



Structure :



EPIC (Établissement Public Industriel et Commercial)



Pluridisciplinaire



30 salarié-es permanent-es
Deux salles (950 places et 280 places)
Une saison et plusieurs festivals



SN (Scène Nationale)

Territoire d'implantation :



Territoire ultramarin



Grand centre urbain



Communauté d'agglomération



75 000 habitant-es

Actions mises en place :

- Territorialisation scolaire (action dans les établissements scolaires)
- Pratique de l'itinérance (implantation pendant au moins un mois dans un lieu choisi)
- Mise à disposition de technicien·nes, de leur salle mobile pour d'autres festivals et/ou structures culturelles du territoire

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle lié aux caractéristiques du territoire (peu d'offres de transport alternatives à la voiture individuelle sur le territoire)
- Obstacle financier (manque de moyens financiers de la part de la structure culturelle pour la mise en place de dispositifs)
- Obstacle politique (cadre législatif peu adapté aux réalités des territoires ultramarins)



Structure :



Association loi 1901



Pluridisciplinaire



12 salarié-es permanent-es
Organisation de résidences dans les villages aux alentours
Salle de spectacle de 700 places



SCIN (Scène Conventionnée d'Intérêt National)

Actions mises en place :

- Mise à disposition de vélos électriques pour l'équipe
- Mise en place d'un système de covoiturage pour l'équipe
- Organisation de réunion projet sur le thème de la mobilité entre l'équipe
- Incitation au covoiturage auprès des spectateur·ices
- Pratique de l'itinérance
- Tournées mutualisées d'artistes
- Logement pour les artistes près de la structure culturelle
- Participation à Mai à Vélo

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Centre urbain intermédiaire



Communauté d'agglomération



20 000 habitant-es

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle lié aux caractéristiques du territoire (territoire très étendu et de montagne, offres de transport alternatives à la voiture individuelle peu développée sur le territoire, mobilité sur le territoire plus pensée pour les touristes que pour les habitant-es)
- Obstacle politique (besoin de dépasser le temps du projet pour mettre en place des dispositifs)
- Obstacle sociologique (question de l'habitude des comportements individuels)



Structure :



Association loi 1901



Pluridisciplinaire



9 salarié-es permanent-es
8 000 spectateur-ices en moyenne par année
Pas de salle fixe



SCIN (Scène Conventionnée d'Intérêt National)

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Petite ville



Communauté de communes



12 000 habitant-es

Actions mises en place :

- Pratique de l'itinérance exclusivement
- Mise en place de navettes pour amener les spectateur-ices au spectacle
- Proposition d'un covoiturage lors de l'achat d'un billet
- Allongement de la présence des artistes sur un territoire et présentation de plusieurs spectacles

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle lié aux caractéristiques du territoire (territoire étendu, peu dense et de moyenne montagne, peu d'offres de transport alternatives à la voiture individuelle)
- Obstacle politique (besoin de dépasser le temps du projet pour mettre en place des dispositifs, manque de portage politique)
- Obstacle sociologique (rapport des spectateur-ices à la voiture)
- Obstacle financier (manque de moyens financiers de la part de la structure culturelle pour la mise en place de dispositifs)



Structure :



Association loi 1901



Pluridisciplinaire



20 salarié-es permanent-es
30 000 spectateur-ices à l'année
Environ 40 spectacles par an
Environ 600 places



SN (Scène Nationale)

Territoire d'implantation :



France métropolitaine



Grand centre urbain



Métropole



50 000 habitant-es

Actions mises en place :

- Utilisation préférentielle du train pour l'équipe
- Mise en place d'une plateforme de covoiturage sur le site de la structure
- Mise en place de navettes-bus : navettes gratuites à l'intérieur de la ville et 2 euros pour l'aller-retour au départ de la grande ville la plus proche
- Création d'un parcours entre différentes structures culturelles du territoire avec des bus mis à disposition par la métropole

Freins à la mobilité décarbonée

- Obstacle lié aux caractéristiques du territoire (peu d'offres de transport alternatives à la voiture individuelle sur le territoire et à proximité de la structure culturelle)
- Obstacle financier (manque de moyens financiers de la part de la structure culturelle pour la mise en place de dispositifs)
- Obstacle politique (manque de portage politique)



Fiches thématiques



La partie suivante a pour but de présenter les principaux résultats sociologiques issus de l'analyse des entretiens réalisés avec les acteur·ices culturel·les et institutionnel·les. Elle se décline en quatre courtes fiches thématiques.

La première fiche s'intéresse à la façon dont l'enjeu mobilité est pensé par les acteur·ices interrogé·es alors que la seconde aborde la question de la responsabilité des mobilités culturelles.

La troisième fiche explore la manière par laquelle se créent des partenariats entre structures culturelles et collectivités concernant le sujet de la mobilité décarbonée dans le secteur culturel.

Enfin, la dernière fiche thématique révèle les obstacles rencontrés par les entreprises culturelles et les collectivités lors de la mise en place d'actions pour une mobilité décarbonée ainsi que les besoins pour pallier ces obstacles.

COMMENT EST PENSÉ L'ENJEU MOBILITÉ DANS LE SECTEUR CULTUREL ?

Fiche 1



01.

LA MOBILITÉ AUTOUR DES LIEUX ET ÉVÉNEMENTS CULTURELS : IMPENSÉ OU QUESTION ÉMERGENTE ?

Le sixième rapport du GIEC estime que le changement climatique de la planète atteindra les 1,5 °C dès le début des années 2030, attestant d'une augmentation des risques sur les territoires et des bouleversements des écosystèmes : fragilisation des forêts, baisse des rendements agricoles, augmentation des canicules... (Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023).

Depuis déjà plusieurs dizaines d'années, le monde de la culture s'est emparé de ces questions environnementales à travers de nombreux travaux et initiatives pionnières portés par des structures ou des réseaux régionaux et nationaux. La prise de conscience des acteur·ices culturel·les s'amplifie notamment depuis la crise sanitaire de 2020 (Schall & Lugan, 2024 ; Delotte, 2021) et la question des mobilités devient un des enjeux majeurs.

En effet, la culture et les loisirs sont la troisième cause de mobilité des Français-es, juste derrière le travail et les achats (Ibid.). L'impact spécifique des mobilités dans le secteur culturel varie d'une structure à une autre, mais reste souvent le premier poste émetteur de gaz à effet de serre avec une majorité des émissions carbone induites par les déplacements (Ministère de la Culture, 2025).

Quant aux politiques culturelles, elles intègrent progressivement ces enjeux en tentant de s'inscrire dans la trajectoire impulsée par le gouvernement français à travers notamment la stratégie nationale bas-Carbone et le pacte vert européen. Le Ministère de la Culture a diffusé en 2023 un guide d'orientation et d'inspiration à destination des structures culturelles et des collectivités. On peut également citer l'étude de 2025 sur les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la création artistique en France réalisée par la DGCA (direction générale de la création artistique).



COMMENT A ÉMERGÉ LA QUESTION DES MOBILITÉS DANS LES STRUCTURES CULTURELLES INTERROGÉES ?

Pour certaines entreprises culturelles, la question a traversé l'équipe avant que la problématique ne se pose pour les publics. Pour d'autres, elle a émergé suite à l'arrivée d'un nouveau directeur ou d'une nouvelle directrice qui a cette sensibilité particulière aux questions environnementales. Par ailleurs, cette réflexion a parfois émergé suite à un événement tel une canicule ou la crise du Covid :

Quand je suis arrivée au Festival [de Lunaville] en 2019, on a vécu deux énormes canicules juste avant le début du festival et juste à la fin, et ces deux événements climatiques ont beaucoup été éprouvantes pour nos équipes techniques [...] Et là on s'est dit qu'il fallait [...] qu'on ait une position encore plus forte et mobilisée pour passer à cette transition dont on parle mais aller plus vite quoi. Donc on a créé à partir de 2020, le comité responsabilité sociétale des entreprises

— Astrid, 42 ans, administratrice générale du Festival de Lunaville

J'ai identifié au moment du covid que en fait personne ne prenait les transports en commun sur le territoire [...] c'est là que sur ce constat [...] on a commencé le travail plus spécifiquement après le Covid

— Murielle, 54 ans, directrice de la structure Le Phare

L'enjeu mobilité peut aussi devenir important et remis sur la table lors de la rénovation de l'équipement culturel ou lors de la construction d'un nouveau bâtiment. Cet événement devient alors une opportunité pour repenser certaines questions dont notamment la mobilité des publics et des équipes.

Ces divers événements font rupture dans l'histoire de la structure culturelle et peuvent impulser une nouvelle dynamique dans la prise en compte de l'enjeu mobilité par les acteur·ices culturel·les. Suite à cette prise de conscience, la question des mobilités est parfois introduite au sein de l'équipe par le prisme de la RSE, et est abordée de façon plus large en se confondant avec des questions sociales et environnementales.

D'autres entreprises culturelles, dans la dynamique impulsée par l'État, ont réalisé leur bilan carbone et ont réalisé que la mobilité était l'un des facteurs les plus impactants en termes d'émissions carbone :

Il y avait un bilan carbone qui avait été fait et qui donnait déjà quelques pistes [...] qui indique que la question des mobilités, puis de la consommation des fluides, l'énergie globalement, ce sont les deux gros principaux facteurs d'impact carbone. Donc... bon, sur la mobilité c'est pas un sujet évident, mais on sait que si on est agissant à cet endroit-là, c'est aussi l'endroit qui a le plus de vertu en termes de réduction d'impact. Donc c'est comme ça que les choses se sont déroulées et organisées

— Astrid, 42 ans, administratrice générale du Festival de Lunaville

Cependant, même si la question des mobilités devient un sujet important dans le secteur culturel, elle reste parfois un impensé par les pouvoirs publics. En effet, certain·es acteur·ices culturel·les ont parfois l'impression que cette problématique est sous-estimée dans les discours des politiques et n'est pas sérieusement prise en compte par ces derniers.

QUELS SONT LES ENJEUX DERRIÈRE LA QUESTION DES MOBILITÉS ?

La mobilité est un sujet transversal qui comporte de multiples enjeux, et d'après l'analyse des discours, **l'enjeu principal est celui de l'accessibilité à la culture**. En effet, la préoccupation pour la plupart des acteur·rices interrogé·es est que la culture puisse s'ouvrir et être accessible à un large public dont notamment les milieux populaires, les populations rurales isolées des grandes villes, les jeunes, les étudiant·es, les personnes à mobilité réduite :

Il y a quelque chose qui conduit un peu toutes nos actions et quelles qu'elles soient, c'est la volonté de pas être clivant, enfin d'être inclusif en fait

— Chloé, 39 ans, directrice adjointe du CCN de Moneton

Je veux qu'on embarque tout le monde, si on embarque que les gens qui ont une facilité d'accès, on se couperait un peu trop du monde, au public, de trop de citoyens, non il faut réussir à embarquer tout le monde

— Paul, 47 ans, directeur du théâtre Scènes 360

Ensuite, les discours montrent que derrière la question de la mobilité, il y a souvent **un enjeu de sécurité**. Il concerne le sentiment d'insécurité que peuvent ressentir les personnes le soir pour rentrer après un spectacle que ce soit à pied, en vélo ou en transport en commun. Il est parfois lié au manque d'offre de transport en commun le soir après le spectacle ou aux pistes cyclables peu aménagées et peu éclairées :

Ca c'est quelque chose qu'on essaye de faire, c'est à dire d'essayer de convaincre les publics que le fait de venir en transport n'est pas un frein et qu'il n'y a pas de problème de sécurité notamment ou d'isolement à repartir

— Olivier, 46 ans, directeur du développement culturel sur le territoire où se situe le CDN Les Aurores

L'enjeu de la mobilité rejoint également celui de la praticité et s'exprime à travers **des questions techniques et logistiques** concernant des problèmes de circulation, de gestion du trafic et de stationnement :

Au départ c'est une question de praticité, et maintenant c'est devenu un devoir moral de mobilité douce de fait, pour limiter l'impact de circulation des spectateurs

— Astrid, 42 ans, administratrice générale du Festival de Lunaville

Par ailleurs, selon plusieurs acteur·ices culturel·les, la mobilité n'est pas pensée de manière assez large dans les discussions avec les collectivités, ce qui limite l'action des pouvoirs publics. En effet, **la mobilité est plus souvent approchée sous l'angle des trajets domicile-travail que sous l'angle des loisirs et de la culture**.

La question de la mobilité culturelle, elle est souvent liée à l'enjeu de la mobilité pour aller au travail, enfin vous voyez sur des temps de journée et finalement nous spectacle vivant, on arrive sur des temps souvent de soirée et de week-end et on est dans une autre temporalité donc pour moi, c'est aussi un enjeu à travailler avec les COM COM

— Amélie, 49 ans, directrice de la Scène Conventionnée Planches Célestes

De plus, selon certain·es acteur·ices culturel·les interrogé·es, la mobilité est davantage pensée pour les touristes que pour les habitant·es du territoire. Les offres de transport en commun permettent généralement de se rendre sur les principaux sites touristiques ou sur les grands événements alors qu'elles ne desservent pas les petites salles ou structures culturelles plus modestes. Les habitant·es se retrouvent alors en difficulté pour y accéder :

Sur notre territoire, la mobilité est facilitée uniquement pour les touristes quand il y en a... [...] en fait, le tourisme détermine concrètement la mise en place de transport en commun, tout est organisé pour ça, pas du tout pour les habitants

— Murielle, 54 ans, directrice de la structure Le Phare

Ce constat fait écho à des discours que l'on a pu retrouver dans certains entretiens des acteur·ices institutionnel·les pour qui **l'enjeu de mobilité rejoint celui de la dynamique du territoire** qui est de rendre ce dernier **plus attractif pour des touristes et/ou des nouveaux habitant·es**.

LA MOBILITÉ EST-ELLE PENSÉE COMME UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL ?

Dans quelques discours recueillis, l'enjeu de la mobilité se superpose à celui environnemental et devient un enjeu plus global qui prend en compte notamment la gestion des déchets, des décors et costumes. Cet enjeu environnemental apparaît d'autant plus important dans les territoires ruraux où l'environnement est perçu comme préservé et protégé :

On est quand même dans un environnement sain, c'est quand même la pleine nature, donc voilà, je pense que les différents acteurs quel qu'ils soient, ils ont cette notion de garder ça, c'est précieux quoi on va dire, et donc cette réflexion sur tout ce qui était environnemental

— Murielle, 54 ans, directrice de la structure Le Phare

Cependant, bien que notre étude questionne les pratiques de mobilité sous l'angle de la transition écologique, elles sont rarement présentées comme telle par nos enquêtés.

Les enjeux de la mobilité s'expriment davantage par le prisme de l'accessibilité, de la sécurité ou de la logistique que de l'environnement ou du réchauffement climatique.

Le sujet de la mobilité il est d'abord très lié à la question de l'accessibilité, parce que c'est historiquement comme ça et que l'enjeu écologique est finalement assez récent dans les préoccupations des pouvoirs publics.

— Marion, 31 ans, administratrice du CDN Le Central

Une fois de plus, je mettrais plus la grande possibilité d'accessibilité à l'équipement [...] mais en tous les cas la contrainte environnementale là-dedans elle n'est pas du tout prise en compte, ou conscientisée même je dirais

— Yoan, 58 ans, maire et vice-président de l'agglomération sur le territoire où se situe la structure Le Phare



COMMENT SONT PENSÉS LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ DANS LES TERRITOIRES ULTRAMARINS ?

Il est intéressant de se pencher sur les enjeux de mobilité dans les territoires ultramarins qui regroupent près de 2,7 millions de Français-es. Au vu du contexte géographique et climatique différent de celui de l'hexagone, les enjeux sont spécifiques à ce type de territoire.

Premièrement, leur éloignement géographique pose la question de la mobilité en sens premier du terme : comment les habitant-es et les artistes peuvent-ils rester en état de mobilité ? Comment peuvent-ils se déplacer sur leur territoire mais également entre le territoire hexagonal et leur propre territoire ? Comment ces territoires peuvent faire face aux contraintes spécifiques des milieux insulaires ?

Il y a ici un enjeu d'ouverture vers l'extérieur, un enjeu de désenclavement, notamment pour les artistes qui vivent de leurs arts.

Deuxièmement, ce sont des territoires dans lesquels l'offre de transports en commun reste souvent peu développée et dans lesquels les habitant-es sont contraint-es quotidiennement par le manque d'alternatives à la voiture.

Ainsi, l'enjeu mobilité se pense plus en termes d'accessibilité et de possibilité de déplacements au sein même du territoire et avec le territoire hexagonal et ces territoires ultramarins qu'en termes écologiques, ce qui peut sembler paradoxal, car il s'oppose alors à la préoccupation environnementale qui consiste à repenser les mobilités pour diminuer l'impact carbone des déplacements.



STRUCTURE CULTURELLE OU POUVOIRS PUBLICS : À QUI INCOMBE LA GESTION DES MOBILITÉS CULTURELLES ?

Fiche 2



01.

LA RESPONSABILITÉ INCOMBE-T-ELLE INÉVITABLEMENT AUX ENTREPRISES CULTURELLES ?

Du fait d'être des structures financées majoritairement par de l'argent public et, à cet égard, poursuivant des missions d'intérêt général dans le cadre du service public de la culture, les entreprises adhérentes au Syndeac se rejoignent dans l'idée qu'ils et elles ont un rôle à jouer, en tant que structure et à titre individuel, dans la lutte contre le changement climatique, et donc dans la gestion des mobilités culturelles.

A partir du moment où tu diriges un théâtre public, avec de l'argent public [...] tu fais un spectacle pour les gens, et après t'as la responsabilité de tout l'écosystème de ton territoire, de ton lieu, de ton équipe, des artistes, du secteur, de tout ça, et tu en portes la responsabilité

— Marianne, 40 ans, directrice de la Scène Conventionnée L'écrin Scénique

Nous on pense que la posture citoyenne des individus, comme des collectifs, comme les entreprises ou les associations, c'est que chacun prend sa part. [...] On sait qu'on n'a pas tous le même impact, mais tout le monde doit effectuer un questionnement sur ces pratiques pour être le plus vertueux possible.

— Astrid, 42 ans, administratrice générale du Festival de Lunaville

Certain-es enquêté-es (acteur-ices culturel·les et institutionnel·les) notent tout de même que les entreprises culturelles pourraient être plus motrices et « ambitieuses » sur la question de la transition écologique.

Je pense qu'on n'est pas assez ambitieux, que les lieux culturels ne sont pas ambitieux [...] c'est important que la culture se préoccupe d'au-delà de ce qui est censé simplement les préoccuper, cette question c'est une question aussi importante

— Anthony, 67 ans, Adjoint au maire, délégué à la Ville durable, à la Culture, et au développement écologique sur le territoire où se situe le Théâtre des Arcanes

Il y a toujours un certain nombre de structures qui [...] vont attendre quand même des expérimentations et qui parfois même, [...] vont attendre l'injonction souvent du ministère de la Culture pour faire

— Chloé, 39 ans, directrice adjointe du CCN de Moneton

02.

LES ENTREPRISES CULTURELLES ONT-ELLES LA MARGE DE MANŒUVRE NÉCESSAIRE POUR AGIR SUR LES MOBILITÉS CULTURELLES ?

Bien que les enquêté-es reconnaissent avoir un rôle à jouer dans l'organisation de la mobilité culturelle, ils et elles restent cependant limitées par le manque de moyens (financiers, humains, etc) et atteignent rapidement un certain plafond dans les actions qu'elles peuvent mener.

On peut faire de la com, on peut faire des petites choses, dire qu'on offre une bière si on vient en vélo, des trucs comme ça mais faire plus, on a déjà des budgets hyper contraints, on perd de l'argent tous les ans [...] soit la politique s'en empare [...] soit on pourra pas le faire [...] on a pas les moyens de le faire

— Paul, 47 ans, directeur du théâtre Scènes 360

Les mobilités, pour une compagnie ou pour un lieu, c'est peut-être la chose la plus compliquée parce qu'ils ont peu de moyens [...] pour un lieu culturel, tout ce qui concerne les déplacements des spectateurs, je reconnais que c'est compliqué [...] je pense que pour une artiste ou un lieu culturel, c'est plus compliqué d'envisager des efforts à entreprendre en termes de mobilité

— Christian, 64 ans, conseiller régional délégué à la vie artistique et culturelle sur le territoire où se situe le Festival de Lunaville

On va se bloquer à une espèce de seuil au-delà duquel on ne peut pas aller [...] il y a un moment, ça nous semble aussi au-delà de nos propres compétences, nous, structure culturelle alors qu'on a un public qui nous semble très engagé sur ces questions-là

— Amélie, 49 ans, directrice de la Scène Conventionnée Planches Célestes

Leur marge de manœuvre reste réduite, notamment du fait qu'elles ne possèdent aucun pouvoir d'agir sur les infrastructures de mobilité du territoire. Au contraire des EPCI, elles n'ont pas la compétence mobilité et ne peuvent qu'agir au niveau des spectateur·ices :

[...] Nous on peut agir qu'à l'endroit de nos spectateur·ices, et c'est quand même un champ restreint à l'échelle des territoires, les collectivités ont la compétence et les moyens normalement en face pour pouvoir agir, nous on peut essayer de construire avec eux, de réfléchir avec eux, mettre en place aussi avec eux, avec le soutien financier qu'ils peuvent nous apporter, mais c'est vrai que c'est avant tout, leur compétence

— David, 29 ans, administrateur adjoint du CDN Les Aurores

LA RESPONSABILITÉ DOIT-ELLE DONC REVENIR AUX ACTEUR·ICES INSTITUTIONNEL·LES ?

Pour la plupart des personnes interrogées, la responsabilité revient davantage aux pouvoirs publics, notamment parce que ce sont eux qui portent la politique de mobilité sur le territoire.

On peut pas mettre la charrue avant les bœufs [...] les associations, elles peuvent rien faire à part communiquer, faut une vraie politique avec des infrastructures, je ne vois pas comment une petite entité peut avoir un impact énorme sur la mobilité parce qu'elle n'a aucun levier [...] toute seule, qu'est-ce qu'elles peuvent faire ? [...] voyez, pour moi c'est vraiment pas à l'association ou à la petite structure qui doit porter, c'est les élus.

— Clothilde, 52 ans, adjointe au maire, en charge de la culture et de la vie scolaire sur le territoire où se situe le théâtre Scènes 360

Dans les discours, les personnes insistent sur le fait que ce ne sont pas les structures culturelles qui dirigent ni décident des politiques de mobilité sur un territoire. Par conséquent, elles n'ont pas de capacité d'agir sur ces questions.

Pour moi ça ne peut pas être porté que par la culture, c'est impossible [...] la question de la mobilité doit être surtout portée par la ville parce que la culture toute seule, vous savez, c'est pas eux qui ont la main sur la vie des bus, c'est pas eux qui ont la main sur les parkings

— Clothilde, 52 ans, adjointe au maire, en charge de la culture et de la vie scolaire sur le territoire où se situe le théâtre Scènes 360

Par ailleurs, certain·es acteur·ices culturel·les et acteur·ices institutionnel·les font appel à un cadre réglementaire (les accords de Paris), ou à l'élaboration du droit à la culture (constitution de 1948) pour justifier la responsabilité des pouvoirs publics.

Les accords de Paris par la loi, imposent cette perspective, normalement toutes les collectivités locales sauf qu'il y en a qui commencent à s'en foutre royalement et même le gouvernement on a l'impression parfois qu'il est en train de lever le pied là-dessus

— Stéphane, 56 ans, adjoint au maire en charge de la culture et des droits culturels sur le territoire où se situe le CCN de Moneton

L'accès à la culture est un droit de la constitution de 1948, [...] c'est un droit fondamental, donc l'accès à la culture, [...] c'est un droit de tout citoyen, mais c'est un devoir de toute collectivité, municipale, régionale, départementale, etc, bon je considère qu'il y a un déficit de politique, d'accès, d'accessibilité à la chose culture

— Richard, 54 ans, directeur de la scène nationale Le Ciel ouvert

Certains discours montrent ainsi que l'État doit également jouer un rôle dans cette gestion des mobilités culturelles et qu'il y a aujourd'hui un déficit dans ce domaine. Effectivement, acteur·ices culturel·les et institutionnel·les se sentent parfois seul·es face à cette problématique de la mobilité.

QUID D'UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE ?

Il semble nécessaire que les structures culturelles ne travaillent pas sur les questions de mobilité de manière isolée et coopèrent avec d'autres acteur-ices :

Les structures culturelles ont un rôle à jouer mais forcément en partenariat avec d'autres acteurs, notamment l'agglomération et son réseau bus ou je sais pas si on pourrait parler des privés aussi, mais je ne vois pas comment en fait. Il ne va pas faire tout seul dans tous les cas

— Yoan, 58 ans, maire et vice-président de l'agglomération sur le territoire où se situe la structure Le Phare

Ainsi, la responsabilité doit être partagée entre les structures culturelles et les collectivités :

Pour moi c'est complètement sûr et certain que c'est une responsabilité. Après, c'est une responsabilité partagée, c'est quelque chose qu'on est censé monter avec les tutelles, moi avec mes petits bras je ne peux pas démonter les portes et machin!

— Marianne, 40 ans, directrice de la Scène Conventionnée L'écrin Scénique

Il est intéressant de noter que ce discours se retrouve autant dans les entretiens des acteur-ices culturel·les que dans celui des acteur-ices institutionnel·les et que c'est l'un des éléments qui revient le plus. **Les personnes enquêtées s'accordent sur le fait que la responsabilité de la mobilité culturelle est partagée entre les structures culturelles et les pouvoirs publics.** Cependant, elle ne semble pas être de même nature ni de même niveau pour les structures culturelles que pour les pouvoirs publics.

D'un côté, **les structures culturelles ont une responsabilité d'éducation, de sensibilisation auprès de leurs équipes et des spectateur-ices** puisqu'elles sont des lieux de transmission de valeurs :

On peut travailler différemment en se questionnant sur notre impact environnemental pour être plus responsables et vertueux, ça infuse et ça inspire peut-être des professionnels qui vont ensuite retourner dans leurs sites de travail habituel et intégrer au fur et à mesure de nouvelles pratiques, ça peut inspirer. Et c'est en ça qu'on pense que [le festival] se doit d'être le plus acteur possible de ces actions.

— Astrid, 42 ans, administratrice générale du Festival de Lunaville

Elle a un rôle à jouer certain, ça c'est évident, elle a un rôle d'éducation, d'explication, elle a un rôle de, je dirais pas de prévention mais de mise en alerte de l'individu et puis aussi d'explications bien entendu, oui elle a un rôle à jouer c'est certain

— Tobias, 75 ans, 2^e adjoint au maire, en charge de la culture sur le territoire où se situe le CDN Le Central

Si les acteur-ices culturel·les ont la possibilité de mettre en avant des offres de transport alternatives à la voiture individuelle, de communiquer sur ces offres de transports et d'inciter les spectateur-ices à les utiliser, les entreprises culturelles gardent une faible marge de manœuvre pour agir sur la mobilité, et sont fortement limitées par leurs moyens financiers et humains, à l'inverse des collectivités qui sont une « puissance de frappe » :

Je pense qu'on a pas le choix d'être avec eux parce qu'il faut une masse de la logistique pour avoir des chauffeurs de bus, pour aller dans les villages, il faut qu'il y ait de la puissance de frappe de ça, on ne peut pas le faire nous-mêmes [...] on a besoin de la collectivité pour ça

— Paul, 47 ans, directeur du théâtre Scènes 360

D'un autre côté, **par les différents moyens dont elles disposent et les politiques de mobilité qu'elles dirigent, les collectivités semblent avoir une responsabilité plus importante que les structures culturelles.** Elles ont la main sur les infrastructures de transport, sur le réseau des transports en commun et leur fréquence ou encore sur l'aménagement des pistes cyclables. Elles peuvent aussi décider des lieux d'implantation des nouveaux équipements culturels de manière à que ces derniers soient toujours accessibles en transport en commun.

Par ailleurs, bien que les collectivités ont un pouvoir important pour mettre en place des dispositifs, la responsabilité apparaît plus large et ne se peut se penser seulement à cette échelle territoriale. Selon plusieurs personnes interrogées, pour pouvoir agir encore plus efficacement et à plus grande échelle, l'État doit également prendre sa part de responsabilité.

QUELLES FORMES DE COLLABORATIONS ENTRE COLLECTIVITÉS ET STRUCTURES CULTURELLES ?

Fiche 3



01.

LES ÉCHANGES ENTRE COLLECTIVITÉS ET ENTREPRISES CULTURELLES SONT-ILS UNIQUEMENT FINANCIERS ?

Premier constat : les collectivités et les structures culturelles communiquent régulièrement et les relations entre ces dernières se passent relativement bien. Cela dit, le lien qui unit les structures culturelles et les collectivités est avant tout financier. En effet, toutes les structures culturelles interrogées sont subventionnées ou financées en partie par les collectivités (ville, EPCI, région, département). Aussi, les élus de la ville ou de l'EPCI sont souvent présents dans le conseil d'administration, dans les comités de suivi de l'entreprise culturelle ou aux différentes assemblées générales si la structure est une association.



Je vais à tous leur conseil d'administration [...] l'AG où bien sûr je vais, et nous on s'est mis en mairie un suivi élu-président [...] c'est un point financier alors là on est plutôt sur la partie financière, [...] en tant que partenaire, on fait un petit point pour être sûr qu'à la fin de l'année qu'on ne découvre pas une dérive quoi ou des soucis

— Clothilde, 52 ans, adjointe au maire, en charge de la culture et de la vie scolaire sur le territoire où se situe le théâtre Scènes 360

Leurs échanges concernent ainsi souvent le budget/ou et des points techniques et logistiques :



La première des choses, c'est l'argent, soyons clairs, la première chose, c'est le financement de leurs opérations et de leurs dispositifs et de leur programmation, et puis après c'est du conseil, de l'accompagnement [...] mais c'est vrai que la question principale c'est souvent des problèmes d'argent et des demandes d'argent

— Christian, 64 ans, conseiller régional délégué à la vie artistique et culturelle sur le territoire où se situe le Festival de Lunaville

Par ailleurs, il faut noter qu'au-delà des réunions obligatoires et officielles, des CA ou des AG, il existe beaucoup d'échanges informels entre les entreprises culturelles et les collectivités que ce soit par téléphone, par mail ou en présentiel :

J'ai tous les mois un petit coup de fil avec la présidente [du théâtre], un point plutôt informel qu'on fait toutes les deux au cas où il y a des soucis, des points de blocage pour la gestion du quotidien, mais moins formalisé

— Clothilde, 52 ans, adjointe au maire, en charge de la culture et de la vie scolaire sur le territoire où se situe le théâtre Scènes 360

La proximité et la fréquence des échanges entre structures culturelles et collectivités dépend notamment du statut de la structure, une association étant souvent plus autonome dans ses actions et sa politique qu'un équipement public de la ville ou d'intérêt métropolitain.

Au-delà de l'aspect strictement financier, des échanges peuvent avoir lieu lorsqu'il y a une rénovation, voire la construction d'un nouvel équipement culturel. À cette occasion, les préoccupations des unes et des autres se rejoignent et les structures culturelles passent alors beaucoup de temps à discuter avec les collectivités du nouveau bâtiment en question.

02.

LA QUESTION DE LA MOBILITÉ EST-ELLE ABORDÉE DANS LES ÉCHANGES ENTRE COLLECTIVITÉS ET ENTREPRISES CULTURELLES ?

Bien qu'il y ait des échanges fréquents entre collectivités et structures culturelles, la question de la mobilité est peu abordée directement. Quand elle est abordée, c'est essentiellement sous un angle fonctionnel et technique afin d'évoquer le coût, la sécurité, les chantiers de voiries etc :

La question de la transition et des mobilités devrait être le sujet de réunion spécifique mais aujourd'hui on en est pas encore là [...] ils [les collectivités] vont pas penser d'abord transition écologique sur la question des mobilités, ils vont penser la sécurité ou le côté pratique

— Gautier, 55 ans, administrateur général du CDN Les Aurores

Par ailleurs, **les premières collaborations entre structures culturelles et collectivités concernent souvent les scolaires**. Il existe en effet plusieurs actions mises en place par la collectivité et la structure culturelle pour que les scolaires puissent aller voir des spectacles (réservation et financement de car, etc.).

Des transports en commun pour les élèves, pour les scolaires lors des manifestations, [...] c'est le seul élément sur lequel effectivement il y a une action de la municipalité sur la mobilité [...] mais ça ne va pas au delà

— Tobias, 75 ans, 2^e adjoint au maire, en charge de la culture sur le territoire où se situe le CDN Le Central

COMMENT SE DÉROULE LA COLLABORATION ENTRE STRUCTURE CULTURELLE ET COLLECTIVITÉ LORS DE LA MISE EN PLACE D'UNE ACTION EN TERMES DE MOBILITÉ DÉCARBONÉE ?

En ce qui concerne la mise en place des collaborations, il apparaît que l'initiative vient généralement des structures culturelles qui interpellent les collectivités :

Si nous on fait la démarche d'aller rencontrer les services qui s'en occupent, d'en parler à notre élu [...] Je ne doute pas qu'à un moment donné on soit content de nous demander notre avis, par contre si on fait zéro démarche, je pense qu'on n'en entend jamais parler

— Marion, 31 ans, administratrice du CDN Le Central

C'est plutôt nous, structures, qui allons poser des questions, qui sollicitons les rendez-vous

— Amélie, 49 ans, directrice de la Scène Conventionnée Planches Célestes

[L'Écrin Scénique], c'est à leur demande, après nous on a créé le lien avec la RATP DEV, c'est notre délégataire sur le réseau de transport urbain mais voilà, c'est à leur initiative

— Mélissa, 47 ans, cheffe du service Action Culturelle au niveau de l'agglomération sur le territoire où se situe la Scène Conventionnée L'Écrin Scénique

Lorsqu'il s'agit de mettre en place une action, dans certains cas, les structures culturelles ont besoin de construire un argumentaire solide pour convaincre et être légitimes auprès des collectivités :

Donc je mets du temps à trouver une stratégie [...] et donc ça c'est pour te parler des difficultés que j'ai rencontrées, c'était trouver les bons arguments pour que l'agglomération défende le sujet

— Marianne, 40 ans, directrice de la Scène Conventionnée L'Écrin Scénique

L'argument financier et celui de l'accessibilité à la culture sont souvent utilisés et peuvent permettre de défendre le projet de la structure culturelle.

À un moment donné, nous répondre que ça coûte de l'argent, la mobilité des festivals, mais il faut aussi mettre ça en regard de ce que ça génère nous comme activité, et on a pu révéler que le Festival [de Lunaville] c'est un vecteur de... c'est le touristique

— Astrid, 42 ans, administratrice générale du Festival de Lunaville

Parfois, il suffit que l'agenda politique s'aligne avec le projet pour que ce dernier se réalise :

Notre demande qui était sur la table depuis un certain temps, elle a trouvé une oreille bienveillante, attentive et soutenante. Il a fallu que l'agenda politique se mette en phase avec un besoin qui était exprimé et qui trouvait pas son écho on va dire

— Astrid, 42 ans, administratrice générale du Festival de Lunaville

On remarque en effet qu'un changement de bord politique de la collectivité – souvent avec l'arrivée de familles politiques portées sur l'écologie – peut favoriser le portage politique d'initiatives induites par les structures culturelles.

Les collaborations se créent alors progressivement et dans un temps long :

Il faut du temps pour réussir à nouer ces collaborations et à ce qu'elles deviennent vraiment effectives et intéressantes

— Olivier, 46 ans, directeur du développement culturel sur le territoire où se situe le CDN Les Aurores

Il apparaît dans les discours que pour qu'une collaboration se crée, il est nécessaire que collectivités et structures culturelles apprennent préalablement à se connaître notamment par des échanges informels afin de créer un climat de confiance et de compréhension. Il y a également souvent tout un travail de réseautage de la part de la structure culturelle qui se doit de faire connaître sa structure et ses besoins auprès des pouvoirs publics. Nous avons d'ailleurs constaté que lorsque l'entreprise culturelle est un partenaire historique de la collectivité ou que l'élue culture et la directeur-ice de la structure se connaissent et s'entendent bien, cela facilite la construction d'un partenariat sain et durable.

Enfin, lorsque collectivités et entreprises culturelles s'accordent sur un projet, les premières collaborations prennent souvent la forme d'expérimentations.

Ma volonté c'était de créer du mouvement sur ces questions mobilité, et peut-être de faire cette expérimentation pour montrer aux décideurs publics qu'il y avait peut-être matière à reconsidérer les offres de mobilités en soirée

— Daniel, 64 ans, administrateur et directeur provisoire du Théâtre des Arcanes

Ces expérimentations permettent de tester un dispositif et d'en tirer des conclusions afin de le modifier, de l'adapter aux réalités du territoire ou au contraire de ne pas le pérenniser.

Les résultats des expérimentations, permettent ainsi dans certains cas, de créer un argumentaire à l'aide de données chiffrées et « objectivées » pour mettre en place de façon pérenne le dispositif.

Par ailleurs, au-delà des collectivités, des collaborations sont parfois réalisées avec des partenaires extérieurs, comme les opérateurs de transport ou d'autres opérateurs culturels d'un territoire. On peut remarquer que ces collaborations avec des partenaires extérieurs fonctionnent relativement bien, notamment dans les territoires ruraux ou peu denses. Dans ce type de partenariat, les collectivités jouent un rôle important, celle de la mise en lien entre les structures culturelles et les opérateurs de transports et/ou les associations, opérateurs culturels du territoire. Cela-dit, il arrive que la collectivité fasse le lien puis n'intervient pratiquement plus dans la collaboration, ce qui ne satisfait pas toujours les structures culturelles.

04.

QUELLES SONT LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES POUR CRÉER DES COLLABORATIONS SUR LES MOBILITÉS CULTURELLES DÉCARBONÉES ?

Du côté des structures culturelles, les acteur·ices ont parfois des **difficultés à identifier le bon interlocuteur institutionnel**. À savoir que c'est souvent l'él·u·e à la culture ou le directeur général des services qui est en lien avec l'entreprise culturelle pour la plupart des échanges, les acteur·ices culturel·les connaissant peu les autres élu·es ou adjoint·es – notamment l'él·u·e ou le référent mobilité de la ville ou de l'EPCI. Si besoin, c'est souvent l'él·u·e à la culture qui fait le lien entre eux.

Du coup quand il y a un besoin, généralement c'est moi qui suis associée au projet des acteurs culturels et qui me retourne vers mon collègue du service mobilité pour voir qu'on peut travailler ensemble

— Mélissa, 47 ans, cheffe du service Action Culturelle au niveau de l'agglomération sur le territoire où se situe la Scène Conventionnée L'écrin Scénique

Cet obstacle est d'autant plus important dans les grandes métropoles où il existe un mille-feuille de services, de directions et de nombreux agents territoriaux. De même, les acteur·ices culturel·les rencontrent des **difficultés à obtenir des informations sur l'offre de transport en commun disponible aux alentours de la structure et à se procurer les contacts des différents opérateurs de transport du territoire** avec qui elles ou ils pourraient mettre en place des dispositifs.

Au-delà de ces difficultés techniques, ils et elles disent se retrouver souvent face à **un manque de répondants de la part des collectivités et/ou une inertie** et aimeraient plus d'implication de la part des collectivités :

Ils sont invités, mais tu vois ils sont intéressés du projet, mais ils sont pas impliqués volontairement. C'est pas qu'ils s'en foutent mais c'est un petit truc pour eux

— Marianne, 40 ans, directrice de la Scène Conventionnée L'écrin Scénique

On peut expliquer le désengagement de certaines collectivités du fait que **certain-es acteur-ices institutionnel-les ne se sentent pas concernées** par les problématiques de mobilité dans leur territoire :

c'est vraiment un problème qui n'a jamais été évoqué [...] ces problématiques de mobilité c'est vraiment des problématiques de grandes agglomérations [...] au-delà de 150 000 – 200 000 habitants, là on commence à avoir de véritables problématiques de mobilité, mais pas dans une petite ville de 40, 45 000 habitants

— Tobias, 75 ans, 2^e adjoint au maire, en charge de la culture sur le territoire où se situe le CDN Le Central

D'autres se justifient parfois en expliquant qu'il existe déjà une importante offre de transports alternatives à la voiture individuelle dans leur commune. Puis, certain-es estiment que la mobilité des publics des structures culturelles n'est pas de leur ressort, cette question semble en dehors de leur champ de compétence puisqu'ils et elles s'occupent de la mobilité de façon plus générale :

Je vais être un peu franche avec vous, mais je trouve ça surprenant d'amener la mobilité dans le milieu culturel, nous on a une politique de mobilité mais de façon générale quoi, elle est pas spécialement liée à la culture

— Clothilde, 52 ans, adjointe au maire, en charge de la culture et de la vie scolaire sur le territoire où se situe le théâtre Scènes 360

Les collectivités rencontrent aussi des difficultés dans la mise en place de ces collaborations avec les structures culturelles. La première est financière. Le coût de ces actions est effectivement **une préoccupation majeure pour les collectivités qui voient déjà leur budget diminuer d'années en années** :

Ca ne signifie pas qu'on a toutes les solutions, surtout, on aimerait les avoir mais y'a aussi le financier, le budgétaire, qui n'est pas seulement à l'échelle [de notre territoire] d'ailleurs, qui est aussi à l'échelle de la France

— Morane, 40 ans, présidente de la Commission Culture et Patrimoine sur le territoire où se situe la scène nationale Le Ciel ouvert

Ensuite, le lien entre les collectivités et les opérateurs de transports du territoire ne sont pas toujours faciles, ces derniers n'étant pas toujours très souples et ouverts à la discussion.

La dernière difficulté à laquelle se retrouvent confronté-es les acteur-ices institutionnel-les est politique. En effet, pour certain-es, **il manque un portage politique à l'échelle territoriale supérieure** qui permettrait d'insuffler des collaborations et la mise en place de dispositifs :

Je dirai la malchance d'être dans une intercommunalité qui n'est pas, qui n'a pas de cohésion, qui n'a pas d'âme, qui n'a pas d'esprit [...] et qui ne permet pas aujourd'hui une réflexion globale sur de la mutualisation d'équipements [...] on est dans cet obstacle-là, donc de là à franchir le pas à réussir à avoir une vision commune et des actions communes d'une politique culturelle

— Olivier, 46 ans, directeur du développement culturel sur le territoire où se situe le CDN Les Aurores

LES ACTEUR·ICES DES ENTREPRISES CULTURELLES ET DES COLLECTIVITÉS TIENNENT-ILS UN DISCOURS TOUT À FAIT SIMILAIRE ?

Si la collaboration semble bien se passer entre entreprises culturelles et collectivités et que leurs propos se rejoignent souvent, nous avons tout de même pu relever quelques différences dans les discours.

Premièrement, sur certaines collaborations et actions mises en place en faveur d'une mobilité décarbonée, les discours des collectivités et des structures culturelles sont discordants, chacune s'attribuant l'initiative de l'action.

Deuxièmement, si les acteur·ices institutionnel·les ont l'impression d'aborder suffisamment le sujet de la mobilité des publics avec les entreprises culturelles, les acteur·ices au contraire, trouvent que le sujet n'est pas assez abordé avec les collectivités. Nous pouvons penser que ce décalage est dû à des attentes différentes des collectivités et des structures culturelles au niveau de la problématique des mobilités. En effet, **les structures culturelles souhaiteraient que les collectivités s'impliquent plus et les accompagnent davantage dans ces dispositifs à la différence des collectivités qui attendent plus de l'État et laissent parfois beaucoup d'autonomie aux structures culturelles.** On voit ici une discordance forte entre les deux discours, liée à des besoins différents.

Il est aussi intéressant de remarquer que les collectivités montrent dans leur discours une volonté de laisser de l'autonomie aux structures culturelles dans leur choix de programmation et de création :

Les directeurs de chacun des lieux ont une totale autonomie dans le choix des programmes, bien sûr, ils viennent me voir pour m'en parler, mais j'ai eu pour coutume de laisser beaucoup de liberté à tous les directeurs de structure dans leur choix de programmation

— Tobias, 75 ans, 2^e adjoint au maire, en charge de la culture sur le territoire où se situe le CDN Le Central

Moi je considère que l'établissement public qui est un théâtre, un cinéma, etc, c'est un établissement, il est autonome dans son choix de programmation, ça c'est la liberté de création, la liberté de programmation

— Anthony, 67 ans, Adjoint au maire, délégué à la Ville durable, à la Culture, et au développement écologique sur le territoire où se situe le Théâtre des Arcanes

Ces dernières peuvent également laisser une autonomie aux structures culturelles dans les collaborations avec d'autres acteur·ices du territoire et dans la mise en place de dispositifs en faveur d'une mobilité décarbonée. Or, cette volonté mise en avant dans les discours des collectivités, de laisser de l'autonomie aux structures culturelles n'est pas toujours un point positif, notamment pour les acteur·ices culturel·les lorsqu'il s'agit de trouver des solutions aux problématiques de mobilité.

Pour finir, dans les entretiens, les acteur·ices institutionnel·les évoquent moins les actions concrètes mises en place et la manière dont elles ont abouti que les acteur·ices culturel·les. On peut penser que cette différence dans les discours tient aux rôles des collectivités et des entreprises culturelles : d'un côté la gestion politique, et de l'autre, les réalités de terrain que vivent les acteur·ices culturel·les.



QUELS SONT LES OBSTACLES ET BESOINS QUANT À LA MISE EN PLACE D' ACTIONS ET D' EXPÉRIMENTATIONS EN FAVEUR D' UNE MOBILITÉ DÉCARBONÉE ?

01.

DANS QUELLE MESURE LE TERRITOIRE D' IMPLANTATION DES STRUCTURES CULTURELLES PEUT ÊTRE UN OBSTACLE À UNE MOBILITÉ DÉCARBONÉE ?

La configuration géographique et les caractéristiques physiques du territoire (relief, superficie, densité, distance entre les communes, distance à une grande ville...) constituent des freins au développement d'une mobilité décarbonée dans le secteur culturel :

“ L'implantation géographique est déterminante, il est impossible de donner des objectifs qui soient réalisables de la même façon par toutes les structures, parce que quand vous êtes en région parisienne, vous avez 80 % des compagnies, même des transports décors qui sont des trajets de banlieues à banlieues, dans la région parisienne ou sur un territoire avec des distances de 100 ou 200 kilomètres

— Daniel, 64 ans, administrateur et directeur provisoire du Théâtre des Arcanes

“ Sur un territoire de montagne, on peut pas venir en vélo, tout le monde n'habite pas à 1000 mètres d'altitude

— Murielle, 54 ans, directrice de la structure Le Phare

L'aménagement du territoire est également un obstacle important dans la mise en place des actions en faveur d'une mobilité décarbonée. Un aménagement du territoire qui favorise la voiture (nombreuses places de stationnement, parking gratuit en centre-ville, pistes cyclables peu développées, offres de transports alternatives à la voiture individuelle peu développée notamment en soirée, etc.) va rendre plus difficile la mise en place d'actions pour une mobilité décarbonée des publics et/ou de l'équipe de la structure :

Il y a aussi entre guillemets le paysage, l'aménagement du territoire. C'est vrai que quand on sort de [la ville] et qu'on prend les petites routes pour aller dans des villes et villages qui nous entourent, c'est des départementales qui ne sont pas du tout aménagées pour y faire du vélo [...] c'est pas prévu pour et finalement le territoire n'a pas été aménagé pour accueillir des mobilités douces

— Marion, 31 ans, administratrice du CDN Le Central

C'est le soir, il y a très peu de solutions de déplacements le soir après les spectacles, donc c'est vite compliqué avec que ce soit les pistes cyclables pas éclairées, que ce soit les bus ou le train le soir

— Paul, 47 ans, directeur du théâtre Scènes 360

02.

COMMENT L'ASPECT ÉCONOMIQUE PEUT-IL ÊTRE UN FREIN DANS LA MISE EN PLACE D' ACTIONS EN FAVEUR D'UNE MOBILITÉ DÉCARBONÉE ?

Le coût économique pour l'entreprise culturelle ainsi que pour la collectivité que peut représenter la mise en place d'actions pour une mobilité décarbonée est un réel frein. Ceci s'explique entre autres par la concurrence entre le prix du train et de l'avion, notamment pour faire venir des artistes internationaux. La question des navettes revient également dans les discours, ces dernières coûtant souvent chères :

On va remettre en place la navette privée, donc c'est plusieurs bus qui vont desservir ce site, ça veut dire qu'on commercialise directement dans le ticket mais qui ne rentabilise pas le billet. Et depuis deux ans avec l'explosion des coûts des carburants et la rareté des chauffeurs, oui c'est vraiment des coûts extrêmement significatifs pour la structure

— Astrid, 42 ans, administratrice générale du Festival de Lunaville

Par ailleurs, le coût humain (manque de postes dédiés à la question des mobilités culturelles, manque de temps et de disponibilité des équipes) est aussi un obstacle au développement de nouvelles initiatives :

L'obstacle principal c'est les moyens, mais quand je dis les moyens, ce n'est pas que les moyens financiers en fait, c'est les moyens humains et c'est en creux, c'est la question du temps dédié [...] aussi, des personnes compétentes en la matière pour réussir à un moment donné à trouver un peu cette quadrature du cercle qui va être bénéfique pour l'ensemble des acteurs et donc pour la collectivité

— Chloé, 39 ans, directrice adjointe du CCN de Moneton

QU'EN EST-IL DES OBSTACLES POLITIQUES AUXQUELS FONT FACE LES ENTREPRISES CULTURELLES ET LES COLLECTIVITÉS DANS LA MISE EN PLACE DE CES ACTIONS ?

Les freins politiques sont particulièrement présents dans le discours des acteur-ices culturel·les. Ces dernier·es font face aux alternances politiques dû au **calendrier électoral qui entre en confrontation avec le temps nécessaire pour mettre en place des dispositifs** :

L'autre obstacle majeur pour moi, mais ça vous ne pourrez pas y faire grand chose, c'est l'alternance politique, [...] ça c'est très éprouvant en fait, sur des sujets aussi, enfin autant de fond que la mutation écologique, qui a besoin en fait de continuité... enfin on le voit à l'échelle du pays quand on voit des allers-retours incessants qui sont fait, ouais, des fois, ça, enfin c'est un peu décourageant

— Chloé, 39 ans, directrice adjointe du CCN de Moneton

Aussi, les acteur-ices culturel·les rencontrent parfois des difficultés à créer des collaborations stables et durables avec les collectivités, ce qui les empêche de développer des dispositifs pérennes. Ils font souvent face à un manque de portage politique et à une lourdeur administrative dans la mise en place d'actions. Comme le souligne une personne interrogée, il y a souvent un retard des politiques par rapport à la réalité du terrain, les acteur-ices institutionnel·les étant pris dans des démarches administratives et des intérêts politiques qui dépassent la réalité de terrain :

En fait ce qui est très compliqué, encore une fois, la machine administrative et technique est tellement lourde que je me suis aperçue que nécessairement la collectivité a toujours un train de retard sur ce qui se fait concrètement sur le terrain

— Chloé, 39 ans, directrice adjointe du CCN de Moneton

Il y a certaines solutions qui fonctionnent pas tout de suite qui peuvent créer un épuisement parce que finalement elles ne sont pas portées

— Amélie, 49 ans, directrice de la Scène Conventionnée Planches Célestes

Enfin, les acteur-ices culturel·les pourraient être davantage poussé·es à se former à ces questions de mobilité culturelle :

Le principal frein c'est l'absence de sensibilisation et de formation, on démarre de zéro, alors là ça fait trois ans maintenant donc, un certain temps mais force est de constater que le secteur du spectacle vivant public démarre de zéro

— Gautier, 55 ans, administrateur général du CDN Les Aurores

Les acteur-ices institutionnel·les interrogé·es, eux, rencontrent des difficultés à faire **articuler les différentes échelles de compétences entre collectivités territoriales d'un territoire en ce qui concerne le sujet des mobilités**. Cette difficulté est d'autant plus importante lorsque les différentes collectivités ne s'entendent pas bien et/ou ne sont pas du même bord politique. Dans ce cas, comme le relate le directeur du développement culturel du territoire où se situe le CDN des Aurores, il manque une cohésion et une vision commune du projet culturel au sein de la collectivité, ce qui peut être un frein au développement de collaboration et/ou de mise en place de dispositifs pour favoriser la mobilité décarbonée dans le secteur culturel.

Une des actrices institutionnelles implantée dans un territoire ultramarin indique également que le cadre législatif et réglementaire des politiques culturelles est peu adapté à la réalité du territoire et de ses enjeux :

Il faut un ajustement par rapport aux réalités, aux spécificités du territoire, il y a un vrai ajustement nécessaire et là je parle de politique et je parle de cadre législatif en fait, je parle de lois, je pense que là il y a de la marge en termes de possibilité pour permettre aux artistes d'être plus ou moins dans une situation d'égalité avec les autres artistes du territoire français

— Morane, 40 ans, présidente de la Commission Culture et Patrimoine sur le territoire où se situe la scène nationale Le Ciel ouvert

AU-DELÀ DES OBSTACLES TERRITORIAUX, ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES, LA DIMENSION SOCIOLOGIQUE N'A-T-IL PAS ÉGALEMENT UN RÔLE À JOUER ?

Les obstacles sociologiques, liés au comportement individuel, sont particulièrement présents dans le discours des collectivités. Le premier qui ressort des discours est celui du poids de l'habitude :

Le premier obstacle, c'est de lutter contre les habitudes quotidiennes des spectateurices puisqu'une personne qui a l'habitude de se déplacer en voiture va continuer à emprunter son mode de transport pour aller consommer aussi de la culture et autres, donc je pense que l'un des plus gros freins c'est de lutter contre les habitudes qui sont ancrées chez les spectateurices

— David, 29 ans, administrateur adjoint du CDN Les Aurores

Typiquement le gars qui habite la ville à côté, jamais il va se dire "tient y'a un bus à 19h25 qui m'emmène", je pense que c'est vraiment même pas dans son schéma conceptuel de déplacement. [...] Le vélo ça vient, mais pas les transports en commun

— Murielle, 54 ans, directrice de la structure Le Phare

Ensuite, le sentiment d'insécurité que peuvent ressentir les spectateur-ices quand il s'agit de rentrer en transports en commun, à pied ou en vélo chez soi, le soir après le spectacle, freine le développement d'alternatives à la voiture individuelle de la part des entreprises culturelles :

Il faut penser les lieux avec ça, d'avoir des parkings à vélo qui soient sécurisés pour les théâtres, d'avoir des pistes cyclables éclairées le soir et en sécurité qui va bien, le circuit piéton pour pas que ce soit coupe-gorge le soir [...] moi j'ai du public qui vient en voiture juste pour ne pas rentrer à pied chez eux de nuit sans éclairage public

— Paul, 47 ans, directeur du théâtre Scènes 360

Pour finir, certains dispositifs développés par les structures culturelles pour favoriser une mobilité décarbonée se basent uniquement sur des outils numériques, ce qui écarte une certaine part de la population qui ne savent pas utiliser ces outils ou n'en possèdent pas.

L'information n'est passée que par internet, typiquement toutes les personnes âgées, ça enlève toutes ces personnes là [...] donc c'est extrêmement discriminatoire par rapport à plein de personnes en fait [...] imaginez se connecter sur une appli et réserver la navette culture, c'est pas du tout adapté au territoire

— Murielle, 54 ans, directrice de la structure Le Phare



QUELS SONT LES BESOINS IDENTIFIÉS PAR LES STRUCTURES CULTURELLES POUR FAIRE FACE À CES OBSTACLES ?

Les entreprises culturelles ont d'abord **besoin de dispositifs simples et concrets pour améliorer l'accessibilité de leur public en mobilité décarbonée** (parkings vélos sécurisés, navettes...). Un développement des pistes cyclables et un **aménagement du réseau existant de transport en commun** afin de **l'adapter aux horaires des spectacles** faciliteraient également la mise en place d'actions :

Est-ce que l'accès à la culture, ce n'est pas effectivement développer, continuer à structurer le transport en commun pour permettre une plus large autonomie des [habitants] dans leur déplacement et donc du coup quand vous savez vous déplacer sans risque de vous retrouver coincé après la manifestation

— Richard, 54 ans, directeur de la scène nationale Le Ciel ouvert

Ensuite, les dispositifs mis en place demandent parfois un investissement financier élevé pour les structures culturelles. Par conséquent, un soutien financier de la part des pouvoirs publics pourrait permettre de les aider dans la mise en place d'actions conséquentes.

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, il y a également **un besoin de formation et de sensibilisation**, notamment auprès des directions des entreprises culturelles qui possèdent davantage de pouvoir et de capacité d'agir :

Il faut quand même de la formation pour que les cerveaux s'illuminent et que les lanternes s'éclairent sur les choses qui font qu'au quotidien on est vertueux

— Gautier, 55 ans, administrateur général du CDN Les Aurores

Enfin, les acteur-ices culturel·les souhaiteraient que les agents territoriaux s'impliquent davantage sur les sujets de mobilité culturelle et les accompagnent :

La relation idéale, c'est que la question ne vienne même pas de nous, que ce soit la collectivité qui se dise quand on organise quelque chose, comment on pense la mobilité des gens, que ça vienne vraiment de la collectivité [...] la collectivité pourrait être beaucoup plus moteur, que là ça vient de nous, mais c'est pas notre métier, c'est pas ... c'est parce qu'on veut bien s'en emparer

— Paul, 47 ans, directeur du théâtre Scènes 360

Les structures culturelles attribuent **un rôle important aux collectivités qui est celui de rassembler et fédérer les acteur-ices d'un territoire concerné-es par les problématiques de mobilité culturelle** et de mettre en débat ces sujets. L'idée est que les structures culturelles et les collectivités apprennent à se connaître et construisent davantage ensemble :

Ce qu'on attend d'eux aussi et c'est là, c'est plus à l'échelle des services, c'est de l'accompagnement, c'est d'être davantage dans le faire ensemble

— Chloé, 39 ans, directrice adjointe du CCN de Moneton

D'autres acteur-ices culturel·les indiquent qu'il serait intéressant que les collectivités mettent à disposition des moyens humains et financiers pour réaliser un diagnostic de territoire visant à recenser l'ensemble des actions/initiatives locales et citoyennes permettant au public de venir autrement qu'en voiture individuelle au spectacle

Ce qu'on attend d'eux aussi et c'est là, c'est plus à l'échelle des services, c'est de l'accompagnement, c'est d'être davantage dans le faire ensemble

— Chloé, 39 ans, directrice adjointe du CCN de Moneton



LES COLLECTIVITÉS ONT-ELLES LES MÊMES BESOINS QUE LES ENTREPRISES CULTURELLES POUR PALIER LES OBSTACLES À UNE MOBILITÉ DÉCARBONÉE ?

Les discours des collectivités rejoignent sur plusieurs points celui des entreprises culturelles : demande de plus de portage politique, importance du soutien financier, besoin de formation et de sensibilisation sur la question de la mobilité culturelle, nécessité de davantage travailler avec l'ensemble des acteur·ices du territoire.

La différence est que les acteur·ices culture·les s'adressent surtout aux collectivités territoriales et soulignent davantage l'importance des collaborations avec ces dernières alors que les acteur·ices institutionnel·les s'adressent surtout à l'État et aux services déconcentrés et insistent sur les collaborations entre les différentes EPCI du territoire.

Les pouvoirs publics ont un rôle à jouer, c'est de travailler en concert avec les différents niveaux de compétences [...] la culture aussi c'est des compétences partagées donc il y a la nécessité d'avoir des accords entre les différents niveaux de collectivité locale et puis de tracer des perspectives

— Stéphane, 56 ans, adjoint au maire en charge de la culture et des droits culturels sur le territoire où se situe le CCN de Moneton

Par ailleurs, les acteur·ices institutionnel·les signalent l'intérêt de l'évaluation des dispositifs mis en place afin de produire des modèles et des références reproductibles (données factuelles et « objectivables ») :

Il nous faut des éléments tangibles, factuels qui permettent de dire si on fait comme ça, bah ça va produire ça, et si on fait comme ça, ça risque de produire ça et je pense que aujourd'hui on est pas encore là-dedans, c'est pour ça qu'on voit que les choses elles avancent, mais elles pourraient avancer beaucoup plus si on avait d'autres éléments de références

— Anthony, 67 ans, Adjoint au maire, délégué à la Ville durable, à la Culture, et au développement écologique sur le territoire où se situe le Théâtre des Arcanes

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Arviva, 2026. Les collectivités territoriales et la transition écologique du spectacle.
- Shall, C., Lugan, H. 2024. Coopérer en matière de programmation artistique : une nécessité qui suppose un changement de paradigme, Culture e Studi del Sociale – CuSSoc, 9(2) : 55-58.
- Delotte, F. 2021. La culture passe-t-elle enfin au vert ?, Nectart, 13 (2) : 142-151.
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023, Publication du 6e rapport de la synthèse du GIEC [en ligne], consulté le 24.03.2026 sur <https://www.ecologie.gouv.fr/publication-du-6e-rapport-synthese-du-giec>
- Ministère de la culture, DGCA, 2025, Les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la création artistique en France [en ligne], consulté le 18 avril 2026 sur <https://www.culture.gouv.fr/thematiques/transition-ecologique/mieux-produire-mieux-diffuser-la-transformation-ecologique-de-la-creation-artistique/l-empreinte-carbone-de-la-creation-artistique>

Recommandations et conclusion



RECOMMANDATIONS

Cette partie rassemble les principaux enseignements tirés de l'analyse des entretiens et des actions mises en place par les structures culturelles interrogées afin d'offrir des repères simples et facilement utilisables, d'initier de nouvelles démarches ou d'améliorer des projets existants afin de développer une mobilité décarbonée dans le secteur culturel.

01.

PARTIR DE L'EXISTANT POUR METTRE EN PLACE DES DISPOSITIFS ADAPTÉS À LA RÉALITÉ DU TERRITOIRE : RÉALISER UN DIAGNOSTIC SUR LES INITIATIVES LOCALES ET CITOYENNES

Il s'agit d'abord de cartographier les initiatives locales et citoyennes existantes en termes de mobilité décarbonée, puis de les évaluer, de repérer les éventuels freins et leviers afin de les pérenniser et de les développer, si besoin, à plus grande échelle. Il s'agit aussi de faire connaître ces actions afin que d'autres structures culturelles s'en inspirent ou s'appuient dessus pour faire venir leur public, équipe, artistes autrement qu'en voiture individuelle.

L'idée avec ce diagnostic est de **s'appuyer sur les initiatives locales et citoyennes pour développer des actions/dispositifs.**

Ce travail de diagnostic permettra de construire une stratégie d'action fondée sur la coopération afin de développer les partenariats entre entreprises culturelles et l'ensemble des acteur·ices du territoire. Dans l'idéal, ce diagnostic devrait être porté et réalisé par les collectivités en étroite collaboration avec les structures culturelles.

02.

SENSIBILISER ET FORMER LES ACTEUR·ICES CULTUREL·LES ET INSTITUTIONNEL·LES À LA QUESTION DE LA MOBILITÉ DÉCARBONÉE DANS LE SECTEUR CULTUREL

La sensibilisation et la formation sont des étapes essentielles puisqu'elles permettent de créer une culture commune, d'acculturer les acteur·ices culturel·les et institutionnel·les à cette question et rendre les enjeux plus concrets.

Il s'agit d'abord de sensibiliser à travers des webinaires, des ateliers, par exemple avec l'utilisation de la fresque de la mobilité édition culturelle.

Ensuite, la formation permet que les acteur·ices culturel·les et institutionnel·les développent de réelles compétences afin que ces dernier·ères puissent agir et répondre à cette problématique de la mobilité décarbonée dans le secteur culturel. La formation au contraire de la sensibilisation s'effectue sur un temps plus long afin de s'assurer que les différent·es acteur·ices acquièrent les compétences.

03.

DÉVELOPPER DES PARTENARIATS ENTRE ACTEUR·ICES DU TERRITOIRE ET RESTITUER LE RÔLE D'ANIMATRICE DE DYNAMIQUES TERRITORIALES AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Comme l'a montré notre étude, les structures culturelles auraient besoin de davantage d'implication de la part des collectivités sur le sujet des mobilités culturelles. Aussi, les collectivités pourraient faire plus de lien entre les opérateurs de transports du territoire et les entreprises culturelles et entre ces dernières et les différents services des EPCI dont celui de la mobilité.

Comme le souligne l'association Arviva (2026), *« les collectivités ne sont pas que des financeurs : elles sont aussi des animatrices dynamiques territoriales, des espaces de transversalités entre politiques publiques, et des actrices capables d'accompagner des expérimentations et de créer les conditions d'un dialogue fécond entre culture, écologie, économie et société ».*

Au delà des collaborations avec les collectivités, les partenariats entre entreprises culturelles au sein d'un même territoire pourraient être également davantage développés, notamment dans l'idée de partager les bonnes pratiques et de mutualiser des actions/dispositifs. Ces différentes collaborations permettent parfois de créer un « effet d'entraînement » (Arviva, 2026). En effet, comme le remarque l'association Arviva (2026), *« la présence d'un nombre important d'acteurs peut devenir un levier pour mobiliser les décideurs et favoriser leur participation ».*

04.

DÉVELOPPER LA GOUVERNANCE PARTAGÉE INTER-COLLECTIVITÉS POUR MUTUALISER ET ARTICULER LES INITIATIVES À L'ÉCHELLE D'UN TERRITOIRE

Penser et agir sur la mobilité culturelle au sein d'un territoire implique d'organiser la complémentarité des actions selon les périmètres de compétence et les problématiques partagées.

Il s'agit de fédérer les acteur-ices et coordonner les actions au sein du territoire, et ce entre les différentes collectivités et entre les différents niveaux de compétences. Ainsi, il est important de développer une gouvernance partagée inter-collectivité pour articuler les différentes actions et les développer.

Les entretiens ont effectivement montré que dans les territoires où les collectivités ne s'entendent pas bien et/ou ne sont pas du même bord politique, la mise en place d'actions à une plus grande échelle est difficile puisqu'il n'y pas de cohésion d'ensemble ni de vision commune sur le sujet entre les différentes collectivités.

05.

SUPPRIMER LES CLAUSES D'EXCLUSIVITÉ TERRITORIALE ET MUTUALISER AU MAXIMUM LE MATÉRIEL (LOGISTIQUE, DÉCORS...) ET LES TOURNÉES D'ARTISTES

Les clauses d'exclusivités territoriales sont à supprimer car les contraintes juridiques entrent en confrontation avec les impératifs écologiques et l'objectif de diminution de l'impact carbone des structures culturelles.

Il faut en revanche préconiser la mutualisation au maximum des tournées d'artistes, notamment internationaux entre entreprises culturelles. Les artistes pourraient également rester plus longtemps sur un territoire en proposant plusieurs spectacles et/ou en pratiquant l'itinérance.

L'idée est d'allonger les durées de diffusion des artistes notamment pour mutualiser l'impact du fret aérien concernant les artistes internationaux.

Il s'agirait également de mutualiser le matériel (élément logistique, décors...) entre structures culturelles d'un même territoire afin notamment que ces dernières fassent des économies.

06.

CRÉER UN RÉFÉRENT TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET MOBILITÉ DÉCARBONÉE

Il serait nécessaire de créer des référent-es transition écologique et mobilité décarbonée dans le secteur culturel au sein des collectivités et/ou des structures culturelles.

Pour que ces référents aient réellement les moyens de travailler sur ces sujets, il faudrait formaliser et cadrer leurs missions et impliquer le reste de l'équipe en les sensibilisant également sur cette thématique.

07.

SOUTENIR FINANCIÈREMENT LES STRUCTURES CULTURELLES

Les entreprises culturelles manquent souvent d'un soutien financier pour mettre en place des actions. On a notamment pu constater que le soutien financier dépend du type esthétique de la structure culturelle, la danse étant par exemple beaucoup moins subventionnée que le théâtre.

Par ailleurs, on pourrait penser qu'accorder des financements conditionnés à la mise en place d'actions en faveur d'une mobilité décarbonée est une idée intéressante mais il faut faire attention aux injonctions contradictoires faites aux structures culturelles. En effet, la mise en place de cette éco-conditionnalité rentre parfois en contradiction avec les objectifs artistiques et les collectivités et/ou l'État peuvent être contradictoires dans leurs demandes.

08.

INCITER LES ENTREPRISES CULTURELLES À PRATIQUER L'ITINÉRANCE

Les pouvoirs publics pourraient davantage inciter les structures culturelles à pratiquer l'itinérance afin d'être au plus près des habitant-es du territoire. Ceci pourrait passer par exemple par des financements fléchés ou orientés vers ce type de pratique.

L'itinérance permet d'aller au plus près des habitant-es du territoire afin d'éviter que ces dernier-ères se déplacent et ainsi de diminuer l'impact carbone de la mobilité. L'itinérance permet également de créer des liens entre acteur-ices du territoire y compris les opérateurs culturels, d'impliquer les collectivités et de s'appuyer sur les initiatives locales et/ou citoyennes qui favorisent des alternatives à la voiture individuelle.

09.

AGIR SUR LA MOBILITÉ DES SALARIÉS DES STRUCTURES CULTURELLES

Afin de diminuer l'impact carbone des salarié-es lors de leur déplacement personnel, des vélos électriques pourraient être systématiquement mis à disposition de l'équipe. Pour les déplacements liés au travail, des vélos électrique ainsi que des voitures électriques peuvent être achetés par l'entreprise culturelle.

Les salarié-es peuvent être aussi indemnisé-es par l'indemnité kilométrique vélo (IKV) ou le forfait mobilité durable, favorisant la pratique du vélo.

10.

PRATIQUER L'EXPÉRIMENTATION

L'expérimentation joue un rôle important dans la mise en place d'action. De plus, elle a un pouvoir rassurant sur les élu-es qui ont peur de s'engager directement dans un dispositif ou une action.

Avec la pratique de l'expérimentation, les élu-es peuvent s'appuyer sur les retours d'expérience afin de décider ou non de pérenniser le dispositif et peuvent ainsi limiter les risques liés à la mise en œuvre de dispositifs nouveaux.

11.

ÉVALUER LES DISPOSITIFS MIS EN PLACE

Pour que les dispositifs mis en place soient efficaces, il apparaît essentiel de les évaluer et de rendre compte de leurs résultats, notamment auprès des collectivités et des financeurs. L'enjeu est d'avoir des « données objectivées » et de comprendre les processus, les trajectoires de transformation engagées par les structures culturelles.

L'intérêt de ces évaluations est également de faire un retour d'expérience auprès des collectivités, des financeurs ainsi qu'aux autres structures culturelles. Comme nous l'avons vu dans notre étude, l'évaluation comme l'expérimentation a un pouvoir rassurant auprès des élu-es et des potentiels financeurs.

12.

PENSER UNE MOBILITÉ CULTURELLE DÉCARBONÉE À UNE ÉCHELLE SUPÉRIEURE QUE CELLE DU TERRITOIRE

Les collectivités se sentent parfois impuissantes dans leur rôle d'accompagnement auprès des entreprises culturelles. L'une des raisons est politique puisque les collectivités sont soumises à certaines lois et règles nationales et/ou européennes qui les dépassent et sur lesquelles elles ne peuvent agir. Il s'agit ici de penser la problématique de la mobilité culturelle au-delà du territoire mais avec les cadres prescriptifs auxquels sont également soumis les collectivités.

Ainsi, l'articulation avec les cadres prescriptifs au-delà d'un territoire donné permet de rendre les mesures plus adaptées à la réalité du cadre national et/ou international, plus réalistes et plus exécutables. Cette prise en compte du cadre national et international peut faciliter les échanges entre structure culturelle et collectivité et éviter les malentendus entre ces dernières.

Cependant, il faut remarquer que les territoires ultramarins sont des territoires où les cadres prescriptifs n'ont parfois pas de sens et sont souvent peu adaptés à la réalité des territoires. Il faudrait ainsi dans ce cas une évolution des cadres prescriptifs pour ces territoires.

13.

PENSER LA MISE EN PLACE D'UNE ACTION COMME UN PROCESSUS LONG QUI DEMANDE DU TEMPS

La mise en place d'actions pour une mobilité décarbonée dans le secteur culturel résulte d'un processus qui demande du temps. Les temps de discussion, de négociation, d'acculturation entre structure culturelle et collectivité s'inscrivent dans une temporalité longue qui dépasse celui du mode projet. Ainsi, l'enjeu est d'inscrire ces dynamiques de changement dans le temps long, allant d'un temps de sensibilisation jusqu'au temps de la pérennisation du dispositif voir de l'évolution des cadres prescriptifs en passant par des temps d'expérimentations, de retour d'expérience et de consolidation du dispositif.

Penser le temps long implique « *un pilotage identifié, transversal et durable au sein de la collectivité* » (Arviva, 2025). En effet, comme nous l'avons vu, les alternances politiques et les changements d'équipes ou d'élu-es freinent les actions et sont vécus difficilement par les acteur-ices culturel·les. Il s'agit donc pour les collectivités de sécuriser politiquement et administrativement les actions et démarches mises en place par exemple, en les inscrivant des orientations stratégiques ou des documents-cadres qui les sécurisent.

CONCLUSION

Cette étude initiée par le Syndeac révèle des résultats précieux qui permettent de penser la mobilité décarbonée dans le secteur culturel sous un nouvel angle, notamment en ce qui concerne les partenariats entre les entreprises culturelles et les collectivités territoriales.

L'un des principaux résultats est la proximité des discours entre les structures culturelles et les collectivités particulièrement vis-à-vis des obstacles rencontrés et du sentiment d'impuissance que plusieurs acteur·ices interrogé·es ressentent. Ce constat rejoint celui de l'étude menée par l'association Arviva qui conclut que « cette proximité des contraintes rappelle combien il peut être contre-productif d'opposer institutions et structures, prescripteurs et bénéficiaires » (Arviva, 2026) et qu'il est finalement essentiel que les collectivités et les entreprises culturelles, dans l'intérêt de chacune, construisent ensemble des solutions pour une mobilité décarbonée dans le secteur culturel.

Par ailleurs, l'étude montre la nécessité de faire travailler ensemble tous les acteur·ices d'un territoire et de penser les relations d'interdépendance entre eux. Dans ce cadre, les collectivités se doivent de jouer à la fois le rôle de financeur vis-à-vis des entreprises culturelles, et celui de coordinatrice et d'animatrice des dynamiques territoriales sur le sujet des mobilités décarbonées dans le secteur culturel.



