

DOSSIER DE PRESSE

FORUM VIES MOBILES ARTISTIC LAB



FORUM VIES MOBILES

ARTISTIC LAB

Sommaire

- P.05 **ÉDITO : IMAGINER LES MOBILITÉS DU FUTUR**
- P.06 **1. LE *THINK TANK* ART-SCIENCES SUR LA MOBILITÉ**
 Qu'est-ce que le Forum Vies Mobiles ?
 Les principaux résultats de 6 ans de recherche
- P.12 **2. ARTISTIC LAB**
 L'intérêt d'une recherche interdisciplinaire
 Qu'est-ce qu'Artistic Lab ?
 Artistes et chercheurs au sein d'Artistic Lab :
 un mode de collaboration unique
- P.16 **3. LES PROJETS**
 Les expositions en ligne
 Les dernières publications
 Les événements et les grands rendez-vous
- P.24 **4. L'ÉQUIPE**

INFORMATIONS PRATIQUES ET CONTACTS PRESSE



ÉDITO

IMAGINER LES MOBILITÉS DU FUTUR

La mobilité est un vecteur de développement de nos sociétés et une formidable source de liberté individuelle. Les politiques historiquement poursuivies cherchent essentiellement à faciliter les accès aux transports et aux communications, que ce soit pour développer la compétitivité des territoires ou pour compenser les inégalités.

Pourtant, cette quête continue d'une mobilité croissante massivement dominée par l'automobile conduit à une impasse.

Impasse physique : augmenter la mobilité de tous, conduit au grand embouteillage.

Impasse énergétique : à l'avenir, l'énergie la plus indispensable, le pétrole, sera plus difficile à extraire, plus rare et plus chère et devrait rester confinée dans le sol.

Impasse environnementale et sanitaire : la pollution et les émissions de CO2 ruinent notre santé et modifient le climat.

Impasse sociale et économique : la mobilité, même désirée, est une source de fatigue, de déstructuration de la vie familiale, voire d'aliénation alors même qu'elle se transforme de plus en plus en une norme, une injonction à laquelle tous doivent se plier. Elle est souvent mal appréhendée par le monde du travail qui s'en remet, pour le futur, au développement des TIC pour en diminuer la portée.

Impasse éthique et politique enfin : la combinaison de ces phénomènes pourrait engendrer une société où seuls les plus riches auraient encore la capacité de se déplacer sans contraintes.

Il est urgent de penser une mobilité plus raisonnée d'autant que les individus souhaitent décélérer et vivre plus en proximité. Cela amène à dépasser les politiques de transport et à aller vers des politiques transverses qui prennent en compte la question du logement, de la santé, de la localisation du commerce et des entreprises. Des mesures qui s'attachent, notamment dans une perspective de justice sociale et environnementale, à leurs effets sur la qualité de la vie et à leurs impacts environnementaux.

Voici les enjeux que le Forum Vies Mobiles entend porter avec tous ceux qui veulent contribuer à l'invention des futurs possibles pour sortir d'un modèle de développement fondé sur la croissance continue des déplacements carbonés.

L'objectif ? Permettre la transition vers les vies mobiles de demain, des vies désirées et soutenables.

Christophe Gay et Sylvie Landrièvre, directeurs du Forum Vies Mobiles

Il est essentiel d'élaborer des politiques de mobilité qui permettent aux individus de décélérer et de vivre plus en proximité.



Texel
Installation interactive, 2015
Lyes Hammadouche et Janis Lateland
Le temps a remplacé la distance comme
élément des déplacements. Il est minute
avec une précision extrême et souvent vécu
comme un « temps mort », plutôt que plein
et apprécié de manière subjective.
L'installation interactive Texel questionne
cette perception du temps et le rapport
au déplacement dans la gare. Déployée
dans deux espaces de la gare d'Ermentauville, elle se compose
de subtils interactifs.

Une œuvre de Lyes Hammadouche et Janis Lateland, réalisée dans le cadre de leur
projet de création « Spécies Arts Création
et Recherche » du PIA, financé par le conseil
régional de Normandie et le conseil
départemental de Normandie. Une
réalisation soutenue par Arts Donnatis de Paris
(ANAD).
<http://sp.artscreation.fr>
Ce projet a été soutenu par le Forum Vies Mobiles
- Institut de Recherche et de prospective sur
le temps pour préparer la transition mobilité -
et financé scientifiquement avec la
<http://www.forumviesmobiles.org>
Responsable du projet pour Ermentauville
Bernard Besson
Développement informatique du système interactif
Cyril Bouvier (Ermentauville)
Développement informatique de la scénarisation
Dakar Bouillon (Ermentauville)
Dakar Bouillon (Ermentauville)

1. LE THINK TANK ART-SCIENCES SUR LA MOBILITÉ

Qu'est-ce que le Forum Vies Mobiles ?

Think tank art-sciences créé en 2011 et soutenu par SNCF, le Forum Vies Mobiles a pour ambition d'imaginer avec les individus, les entreprises et les acteurs publics des mobilités futures désirées et soutenables et de penser leur mise en œuvre par étapes.

Le Forum Vies Mobiles est transdisciplinaire : il rassemble des intellectuels de différents horizons, des chercheurs de la mobilité, des artistes et des praticiens du transport. Il développe une approche fondée sur l'association des ressources de l'expérience, de la raison et de l'émotion pour faire émerger et partager de nouvelles connaissances.

Le Forum Vies Mobiles est transfrontalier : il explore les modes de vie mobiles sans limite culturelle ou géographique et s'appuie sur des équipes de recherche et des artistes internationaux.

Le Forum Vies Mobiles est transgressif : il privilégie le débat, la controverse et les points de vue pionniers.

Avec Artistic Lab, le Forum Vies Mobiles donne à voir ses projets associant art et sciences humaines et sociales pour offrir un autre regard sur les modes de vie contemporains, faire émerger de nouvelles solutions et les adresser au grand public.



© Ishan Tankha - Projet Vies Circulatoires en Inde occidentale

Les principaux résultats de 6 ans de recherche

Le programme de recherche du Forum Vies Mobiles est axé d'une part sur la place, le rôle et l'expérience vécue de la mobilité et d'autre part sur l'identification de politiques et d'actions publiques ou privées susceptibles d'améliorer l'impact de la mobilité sur la société et l'environnement. La synthèse des recherches montre la diversification des modes de vies mobiles assis sur la vitesse et comment ils sont devenus problématiques. Pourtant, les politiques publiques continuent à associer la promotion des déplacements au développement économique. Cela, alors même que la mobilité, source d'inégalités, est devenue une norme et une injonction.

L'accélération des modes de vies les met sous tension

Le constat le plus frappant est la grande diversité des pratiques de déplacement et des modes de vie associés, que l'on retrouve dans tous les territoires (métropoles, petites villes, périurbain, rural...).

Après la Seconde Guerre mondiale, le mode de vie associant la maison, la voiture, l'autoroute et le frigo a été le modèle dominant des Européens. Mais les modèles de vie alternatifs se sont multipliés depuis la fin des années 1960, favorisant une diversification des modes de vie¹. Aujourd'hui, de plus en plus de personnes sont amenées à parcourir chaque jour plusieurs centaines de kilomètres et/ou à passer plusieurs heures dans les transports pour se rendre sur leur lieu de travail et en revenir. D'autres vivent à cheval sur plusieurs résidences, que ce soit pour réduire les trajets domicile-travail (pied-à-terre près du lieu de travail), pour des raisons familiales (garde partagée, familles recomposées...) ou pour les loisirs (résidence secondaire dans laquelle on passe une partie de l'année)². Certains adoptent même un mode de vie itinérant associé à un habitat mobile auto-construit. L'essor de ce néo-nomadisme est étroitement lié à la précarisation du travail, à la difficulté à se loger, mais aussi à la volonté de faire les choses par soi-même, de changer de lieu de vie au gré de ses envies, des rencontres et des opportunités³.

Ces nouveaux modes de vie mobiles sont indissociables de l'utilisation des technologies de communication à distance. Vivre dans plusieurs logements ou faire de longs trajets au quotidien serait difficilement praticable sans l'utilisation intensive d'internet pendant les déplacements, dans les gares, les aéroports, les hôtels et autres pieds à terres.

Le numérique a moins servi à remplacer qu'à faciliter les déplacements, à les enrichir, à les rendre plus productifs. Ils contribuent même à l'intensification des rythmes de vie, en particulier chez les actifs.

1 Recherche Forum : « Choix de vie atypiques : un atelier exploratoire », 2017.

2 Recherche Forum : « JobMob » ayant donné lieu à l'ouvrage *Tranche de vies mobiles*, Loco/Forum Vies Mobiles, 2014.

3 Recherche Forum : « Noland's man », en cours.

En Chine aussi la mobilité occupe une place croissante dans le quotidien des Chinois depuis les années 1980, en particulier sous la forme de déplacements rapides, lointains et de court terme⁴. Il est aujourd'hui banal de prendre le TGV, le métro ou des deux-roues motorisés pour les citoyens chinois, **quand seul le vélo leur était aisément accessible il y a encore vingt ans.**

Ces rythmes de vie intenses sont souvent ressentis comme éprouvants. **Ralentir les rythmes de vie est un souhait partagé par la grande majorité de la population. En France 80% des gens estiment que le rythme de vie dans la société actuelle est trop rapide et 82% souhaiteraient personnellement ralentir. Cette aspiration va de pair, pour la moitié de la population, avec celle à vivre davantage en proximité. Les déplacements liés au travail sont particulièrement visés : 48% des répondants souhaiteraient travailler à leur domicile ou dans leur quartier.** On fait le même constat dans des pays comme l'Allemagne, les États-Unis, le Japon ou l'Espagne⁵.

Pétrole et voiture, au cœur de nos modes de vie

Malgré leur diversité, les modes de vie n'en sont pas moins conditionnés et organisés par des cadres collectifs dont il est difficile de s'extraire. Depuis le début du XX^e siècle, le pétrole est au centre d'un système qui exerce une influence décisive sur les pratiques de déplacement, les territoires et les modes de vie⁶. **Aujourd'hui, le pétrole est utilisé pour propulser 95% des déplacements.** Grâce à la vitesse qu'il leur permet d'atteindre, des lieux autrefois séparés par une distance importante peuvent être reliés très rapidement. Nos modes de vies en ont été bouleversés : ils sont beaucoup plus dispersés dans l'espace qu'auparavant.

Au cœur de ce système, il y a la voiture, utilisée pour plus de 80% des déplacements en France. Sa diffusion a été le fruit d'un engouement extraordinaire, porté par un imaginaire de la vitesse, de la liberté et de la modernité. Dès le début du XX^e siècle, des écrivains se sont saisis du sujet : c'est le cas notamment d'Octave Mirbeau dans *La 628-E8* (1907) ou encore de Marcel Proust⁷ dans *Sodome et Gomorrhe* (1923). Depuis, la voiture a généré une industrie, un réseau routier, une multitude d'artefacts et de services qui ont façonné l'organisation des territoires et les modes de vie. **S'ils ne sont pas nouveaux, les revers de cette forte utilisation de la voiture sont aujourd'hui patents : congestion routière, pollution de l'air, nuisances sonores, consommation d'espace considérable au détriment des autres modes de transport, accidents et, bien sûr, émission de gaz à effet de serre** contribuant au réchauffement climatique (en France, le secteur des transports était responsable de 29% des émissions en 2014)... Ces effets sont d'autant plus difficiles à contrer qu'ils se renforcent les uns les autres dans un cercle vicieux : par exemple, pour éviter le risque que son enfant ne soit percuté par une voiture en allant à l'école, on l'y emmène en voiture, augmentant ainsi le risque pour les autres enfants...

4 Recherche Forum : « Mobilité en Chine : 50 ans d'accélération vus par les Chinois », 2017.

5 Recherche Forum : « Enquête internationale sur les aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie », 2016.

6 Livre Forum : *Post Petroleum*, John Urry, Loco/Forum Vies Mobiles, 2014

7 Recherche Forum : « L'automobile, désir du XX^e siècle ? », 2014.



© Ferjeux van der Stegghel - Projet Néo-nomades : un mode de vie du futur ?

Depuis le début des années 2000 cependant, et après des décennies d'essor ininterrompu, la circulation automobile plafonne dans les pays de l'OCDE, l'âge du passage du permis de conduire recule. Plusieurs facteurs participent de ce mouvement : l'amélioration de l'offre de transports collectifs, des politiques locales restreignant la circulation ou le stationnement, la précarisation économique des jeunes, le vieillissement de la population et, dans une moindre mesure, la prise de conscience collective de l'impact environnemental de la voiture.

Ce basculement concerne en premier lieu les moins de 30 ans, qui passent moins souvent le permis de conduire maintenant que dix ou vingt ans plus tôt. La voiture ne fait plus tellement rêver les jeunes⁸. Elle n'est souvent plus qu'un objet fonctionnel, un mode de transport parmi d'autres. Dans les territoires périurbains et ruraux où les alternatives sont faibles et où la place de la voiture reste centrale dans les modes de vie, il existe des pistes prometteuses pour réduire cette dépendance automobile⁹.

À l'échelle mondiale, la voiture continue de se diffuser, sous l'impulsion des pays émergents comme l'Inde ou la Chine - devenue le premier marché automobile mondial. Le taux d'équipement automobile reste huit fois inférieur en Chine qu'aux États-Unis : les perspectives de développement sont encore considérables. **De même, l'utilisation de l'avion - qui tout comme la voiture dépend du pétrole et dont les effets sur le changement climatique sont décuplés par l'altitude - explose à l'échelle mondiale.**

8 Recherche Forum : « Evolmob », 2016.

9 Livre Forum : *Réhabiliter le Périurbain*, Lionel Rougé et al., Loco/Forum Vies Mobiles, 2013, issu du colloque international organisé par le Forum « Des mobilités durables dans le périurbain, est-ce possible ? », 2013.



©Sylvie Bonnot – Projet Contre-Courants Tokyo

Des politiques inadaptées aux enjeux

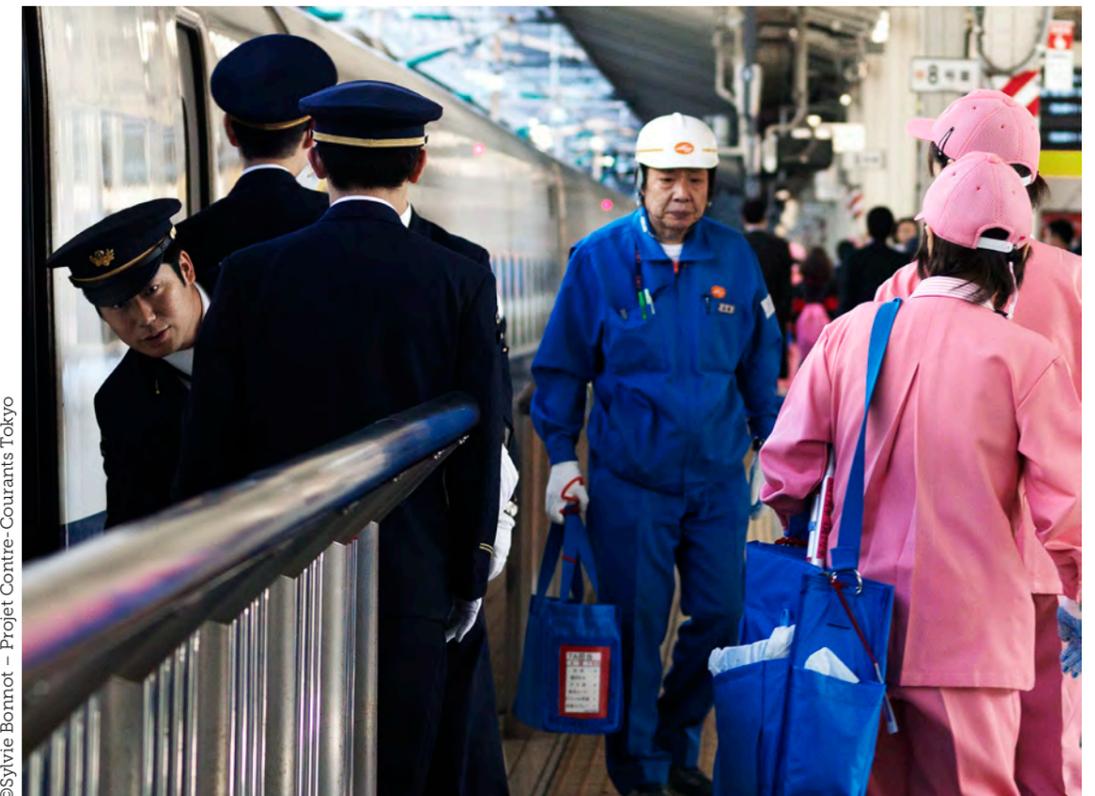
Dans ce contexte, le Forum Vies Mobiles s'est donné pour objectif de contribuer à la sortie de ce système de déplacement rapide permis par le pétrole et la diffusion de la voiture pour aller vers des formes de mobilité respectueuses à la fois des aspirations des individus et de l'environnement. Mais cet enjeu est-il partagé par les pouvoirs publics et les entreprises, qui ont largement contribué à la mise en place du système actuel ?

Pour lutter contre les nuisances environnementales de la mobilité motorisée, les politiques publiques tablent principalement sur l'amélioration des performances environnementales des modes de transport existants (soutien au développement de la voiture électrique notamment, en Afrique du Sud, en Grande-Bretagne ou en Corée par exemple). Plus timidement, elles soutiennent le développement de solutions de transport alternatives (transports en commun, vélos en libre-service...)¹⁰. L'évitement des déplacements, lui, n'est jamais envisagé - à de rares exceptions près, comme le plan « Low carbon Auckland 2040 » qui vise à réduire de 30% les déplacements à cet horizon.

10 Recherches Forum : « Politiques de mobilité intelligente et durable dans l'agglomération de Belfort-Montbéliard », et « Vivre à l'ère de la transition mobilitaire », en cours

Quant aux entreprises, elles ne semblent pas avoir identifié le problème en tant que tel¹¹. Elles considèrent encore que les déplacements domicile-travail relèvent de la seule sphère privée et que les voyages professionnels sont gratifiants en tant que tels. La gestion des à-côtés du déménagement (emploi du conjoint, logement,...) sont souvent sous-traités, tout comme sont ignorés les effets des déplacements multiples sur la santé (fatigue, stress, voire burn out), sur la vie de famille (perte de lien familial, augmentation du risque de séparation...) et plus généralement sur la vie sociale. Les entreprises s'en remettent au développement du numérique (télétravail, réunions à distance) pour résoudre la question des déplacements professionnels dans le futur, sans l'approfondir davantage ni la considérer comme un enjeu majeur.

Si la transition vers une sortie des déplacements carbonnés est loin d'être engagée, c'est probablement parce que, pour les décideurs, la mobilité est davantage un outil au service d'autres objectifs qu'un enjeu en soi. Les élus voient dans le développement de la mobilité un formidable levier du développement économique, faisant passer les considérations environnementales ou sociales au second plan¹². Cette association très étroite entre croissance de la mobilité et développement économique est favorisée par l'utilisation du Produit Intérieur Brut (PIB) comme indicateur privilégié des politiques publiques, car le PIB croît avec l'augmentation des déplacements motorisés.



©Sylvie Bonnot – Projet Contre-Courants Tokyo

11 Recherche Forum : « La mobilité idéale des salariés vue par les entreprises », 2016.

12 Recherche Forum : « ImagineTrains », en cours ; « Vivre à l'ère de la transition mobilitaire », en cours.

Mobilité : du droit à l'injonction

La mobilité constitue l'une des valeurs centrales de nos sociétés modernes. Mais son statut est ambigu : il s'agit certes d'une liberté, d'un droit, mais également d'une injonction croissante et d'une source d'inégalités. Dès sa création, le Forum Vies Mobiles a souhaité interroger cette ambivalence.

Nous ne sommes pas tous égaux face à la mobilité : notre capacité à nous mouvoir dans l'espace est fortement conditionnée par notre nationalité, notre niveau de ressource économique, notre appartenance sociale, nos compétences, notre forme physique, notre accès au numérique, etc¹³. Il est notamment frappant de constater la façon dont on oriente, encadre et hiérarchise les corps dans les gares internationales et les aéroports en fonction de l'origine des voyageurs et de leurs moyens financiers¹⁴.

Autre source d'inégalités : les nombreuses politiques de transport qui, à travers le monde et au nom de la modernité, servent d'abord la fraction la plus aisée de la population, comme l'atteste par exemple le développement du métro à Los Angeles¹⁵ (au détriment du bus, bien moins cher et par ailleurs plus adapté aux besoins des travailleurs pauvres), ou encore la construction de ponts et d'autoroutes à Mumbai¹⁶ (quand la plupart des habitants n'ont pas de voiture). On pense également à la capitale brésilienne Sao-Polo, qui est tellement paralysée par la congestion et l'insécurité, que les plus riches circulent en hélicoptère¹⁷.

Alors même que la mobilité a été pensée comme un droit dont l'accès reste très inégal, elle devient une norme. **Il faut désormais être capable de bouger vite, souvent, loin, pour prétendre avoir passé de bonnes vacances, pour affirmer qu'on a fait de bonnes études, mais surtout pour trouver un emploi, pouvoir en changer ou le garder.** Plusieurs travaux menés par le Forum Vies Mobiles suggèrent que **les rythmes de vies très soutenus répondent à une forme d'injonction à la mobilité** dans le monde du travail. Se déplacer vite, loin et souvent est un attendu, voire un impératif¹⁸.



©Sylvie Bonnot - Projet Contre-Courants Tokyo

13 Recherche Forum : « Les Réfugiés connectés », en cours.

14 Livre Forum : *Ne pas dépasser la ligne !*, Tim Cresswell et al., Loco/Forum Vies Mobiles, 2015.

15 Recherche Forum : « Politiques de transport et mobilités à Los Angeles », 2013.

16 Livre Forum : *Mobile / Immobile*, Vincent Kaufmann et al., « L'Aube/Forum Vies Mobiles », 2012.

17 Livre Forum : *Mobile / Immobile*, Vincent Kaufmann et al., « L'Aube/Forum Vies Mobiles », 2012.

18 Recherche Forum : « Organiser les mobilités professionnelles », en cours



©Géraldine Lay - Projet Ne pas dépasser la ligne !

Les populations pauvres se déplacent beaucoup, en ayant parfois l'espoir d'une amélioration de leur condition, mais aussi et surtout pour vivre, voire survivre. Plus largement, la mobilité liée au travail s'accroît, en termes de distances parcourues comme de fréquence de déplacement. La « grande mobilité » est même en voie de normalisation : une personne sur deux interrogées dans le cadre de l'une de nos enquêtes internationales affirme qu'elle a ou sera amenée à devenir hautement mobile à un moment ou un autre de sa carrière¹⁹. L'intériorisation de cette norme est aussi le fruit des politiques d'insertion professionnelle et de formation, qui cherchent à mettre en mouvement les « immobiles²⁰ ». **Cette injonction permanente à la mobilité encourage les déplacements sans que leurs impacts sur l'environnement, la qualité de vie ou les inégalités sociales soient pris en considération.** Tous ces résultats témoignent du fossé considérable entre les normes sociales relatives à la mobilité liée au travail d'une part et les aspirations de la majorité de la population d'autre part.

Imaginer un autre système suppose de questionner la place et la valeur assignée à la mobilité dans notre société, d'en débattre et de tracer collectivement des chemins vers un futur désiré et soutenable.

19 Recherche Forum : « JobMob » ayant donné lieu à l'ouvrage *Tranches de vie mobile*, Vincent Kaufmann et al. 2014

20 Recherche Forum : « Mouvance », en cours.

2. ARTISTIC LAB

L'intérêt d'une recherche interdisciplinaire

Le croisement entre démarches scientifique et artistique donne lieu, depuis quelques années, à un nombre croissant de réflexions et de réalisations. Le Forum Vies Mobiles, think tank de la mobilité, cherche à développer cette dynamique dans le champ des sciences humaines et sociales.

Près de la moitié des projets lancés par le Forum sont concernés par ce croisement art-sciences. De la commande artistique laissant une large autonomie à l'artiste, à des commandes plus intégrées et innovantes, associant étroitement artistes et chercheurs, le programme artistique du Forum Vies Mobiles vise à expérimenter les déclinaisons les plus fructueuses de la collaboration entre art et sciences humaines et sociales.

Il mobilise l'art selon une double logique :

• **L'art comme dispositif d'investigation, de recherche.** Le Forum confie des recherches à des artistes ou à des équipes mixtes associant artistes et chercheurs. En effet, les artistes s'autorisent à aborder des thématiques larges, voire existentielles, ce qui est moins le cas des chercheurs ou des praticiens des transports et de l'urbanisme. Ils déploient d'autres méthodes de captation de la réalité que celles de la recherche scientifique, telle la photographie, la vidéo, la captation sonore et la littérature.

• **L'art comme moyen de donner à voir des résultats scientifiques, d'en faire ressentir les enjeux.** Les œuvres d'art peuvent aider à formuler et à partager des résultats scientifiques, en tant que véhicules sensibles qui donnent à voir et donnent du sens. L'art permet l'appréhension des sujets de façon plus immédiate que le discours scientifique, souvent difficilement accessible à un public élargi au-delà du champ académique.

« Les artistes tendent à aborder des thématiques larges et peuvent s'autoriser à réfléchir au sens de la vie, alors que la recherche avance en silos, avec une spécialisation croissante des chercheurs, des études très pointues mais aussi très étroites. Les artistes permettent de dépasser les cloisonnements disciplinaires, tant en termes de méthodes que de façon d'aborder les sujets. »

Christophe Gay,
directeur du Forum Vies Mobiles

Qu'est-ce qu'Artistic Lab ?

Pour explorer librement le croisement entre art et sciences humaines et sociales, le Forum a créé Artistic Lab. Il fonctionne comme un incubateur et un label. Il donne à voir le dialogue entre art et sciences, rend accessible les résultats ou les prolonge en apportant de nouveaux points de vue ou de nouvelles problématiques.

Artistic Lab développe les projets art-sciences dans trois dimensions :

En ligne avec une galerie d'exposition virtuelle

Conçu avec le collectif de designers g.u.i, la plateforme digitale d'Artistic Lab présente les travaux d'artistes de tous horizons (photographes, acousticiens, plasticiens, etc.) qui prolongent les questionnements soulevés par le programme de recherche du Forum. Pour chacune des expositions virtuelles, plusieurs visites guidées sont proposées par des chercheurs en sciences humaines et sociales, spécialistes de l'art ou encore par les artistes eux-mêmes. (voir p18)

<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/>

Sur le papier avec des publications

Depuis sa création le Forum a établi une ligne éditoriale construite sur un dialogue entre résultats de recherche et images : commande photographique, bande dessinée et design graphique... Le Forum a publié 5 ouvrages et livre-objet. (voir p26)

<http://fr.forumviesmobiles.org/nos-activites/books/list>

In situ avec des événements

Le Forum Vies Mobiles organise des expositions, événements ou ciné-conférences depuis son origine. Ces événements se veulent des instruments de prise de conscience et des déclencheurs de l'imagination. À partir de janvier 2018, le Forum accompagnera scientifiquement l'exposition des travaux réalisés par Sylvie Bonnot dans le cadre du projet mené pour le Forum : Contre-courants. Un livret faisant dialoguer textes de chercheurs et images sera distribué à chaque visiteur. La prochaine grande exposition du Forum Vies Mobiles est prévue de janvier à mai 2019 au musée des Archives de Paris. Il s'agira d'une rétrospective de l'ensemble des projets art sciences humaines et sociales menés par le Forum depuis son origine. Le Forum soutient et accompagne également les musées et organismes qui souhaitent exposer les œuvres réalisées dans le cadre des projets du Forum. Ce dernier apporte alors un éclairage scientifique aux expositions. (voir p27)

<http://fr.forumviesmobiles.org/nos-activites/forum-meetings/list>

« Associer les sciences humaines et l'art pris sous toutes ses formes - de la bande dessinée au cinéma en passant par les arts plastiques - est un véritable parti-pris. Le projet du Forum Vies Mobiles est de préparer une transition mobilière. L'art a un rôle essentiel à jouer dans la mobilisation du grand public sur cette question. L'expérience sensible proposée par l'art peut susciter des réflexions et des points de vue, au-delà du cercle restreint des initiés. »

Sylvie Landriève,
directeur du Forum Vies Mobiles

Artistes et chercheurs au sein d'Artistic Lab : un mode de collaboration unique

Par Guillaume Logé, Conseiller artistique du Forum Vies Mobiles.

« Le Forum Vies Mobiles développe depuis quelques années un programme de collaboration original avec les artistes. Le dialogue avec l'artiste pour nourrir le processus de création, l'œuvre qui en résulte et les réactions qu'elle va susciter se trouvent tous au cœur des attentes du Forum Vies Mobiles et sont pleinement intégrés à la démarche de recherche. Telle est l'ambition du Forum et l'intérêt de l'expérience qu'il retire des collaborations passées et en cours.

Il s'agit d'une démarche exploratoire, perpétuellement réinventée, dont les modalités diffèrent d'un projet à l'autre. Des phases d'autonomie, que ce soit pour les artistes ou pour les chercheurs, alternent avec des phases plus collaboratives.

Mobilité en Chine : 50 ans d'accélération vus par les Chinois a été orchestré, de bout en bout, comme un projet collectif. Avec *Les Réfugiés Connectés*, c'est un travail de contrepoint scientifique qui est mené par la sociologue Mimi Sheller, au fil de l'avancée d'Ai Weiwei, ponctué par des moments de rencontres avec l'équipe du Forum et des temps d'analyse. Sylvie Bonnot a été sensibilisée aux problématiques de la mobilité avant de partir explorer son sujet, en Russie et au Japon, avec la plus grande autonomie. Son travail a ensuite été soumis au regard de plusieurs sociologues, d'un géographe, d'un anthropologue et d'un architecte. Certains acteurs possèdent eux-mêmes des compétences à la fois artistiques et scientifiques. C'est le cas des auteurs de *Texel - Reconquérir le temps ?*, membres du laboratoire de l'ENSAD (EnsadLab) et doctorants SACRE (collège doctoral Paris Sciences et Lettres), Lyes Hammadouche et Ianis Lallemand.

Certaines œuvres ont déjà commencé à rencontrer le public. Ce fut le cas de la première exposition destinée aux professionnels de la mobilité et aux chercheurs, afin de donner à voir le potentiel de l'expérimentation art-science humaines et sociales alors à ses débuts (*Vestiges et Mythes du Périurbain*, commissaire Irene Aristizábal, La Maison Rouge, Paris 24 et 25 janvier 2013). L'intérêt de galeries et d'institutions muséales pour les œuvres produites se fait également ressentir. C'est l'occasion pour le Forum Vies Mobiles d'apporter son expertise, en parallèle du travail de commissariat mené par la galerie ou le musée, pour sensibiliser le public sur les enjeux soulevés par les commandes. C'est le cas avec l'exposition monographique que le Musée de Mâcon a consacré à Sylvie Bonnot (*Contre-courant*, Musée des Ursulines, novembre 2016 – mars 2017) et dont le Musée de la Roche-sur-Yon a décidé de s'emparer à son tour (janvier 2018). Le Forum Vies Mobiles remet aux visiteurs un livret de quinze pages offrant un éclairage scientifique rarement présent à l'occasion d'expositions monographiques.

Après quelque six années d'expérimentation art-sciences, l'exposition « Mobilités créatrices », réunira pour la première fois l'ensemble de ces travaux, enrichis de nouvelles commandes et d'œuvres empruntées. **Elle ambitionne de faire travailler les commandes les unes avec les autres et de réaliser un pas de plus dans l'expérimentation art-science activant les œuvres et les recherches** au sein d'un parcours qui croisera les regards et mettra en perspective des problématiques qui demandent à être réunies pour comprendre ce phénomène global qu'est la mobilité. L'exposition qui sera présentée en 2019 aux Archives Nationales montrera en quoi la mobilité est créatrice de notre environnement et de nos modes de vie. Elle proposera une investigation qui permettra de changer notre regard sur le présent en même temps qu'elle tracera des lignes de futurs possibles. »

Guillaume Logé est chercheur en histoire et théorie des arts (Ecole Normale Supérieure de Paris) et en sciences de l'environnement (Université de Lausanne). Après avoir assuré la direction du mécénat du musée du quai Branly, puis celle des musées d'Orsay et de l'Orangerie, il a occupé le poste de Conseiller auprès du Président. Depuis 2010, il a engagé une démarche de recherche portant sur les liens entre l'art et les questions de société.



©Ai Weiwei - Projet Réfugiés Connectés

3. LES PROJETS

Les expositions en ligne

Mobilité en Chine : 50 ans d'accélération vus par les Chinois

Thomas Sauvin / Wang Gongxin

LE PROJET : Depuis les années 1980, la Chine a connu des mutations vertigineuses : motorisation, urbanisation, déplacements de populations, « transhumance » lors des vacances, développement du réseau ferré... C'est dans ce contexte et face à ce constat que le projet « Mobilité en Chine : 50 ans d'accélération vus par les Chinois » a vu le jour. Pilotée par l'urbaniste Jérémie Descamps, une équipe franco-chinoise multidisciplinaire sonde les rapports entre modernité et mobilité dans la société chinoise à travers une approche transversale dans laquelle l'image joue un rôle central. Parmi les milliers de clichés du collectionneur Thomas Sauvin, 82 photographies ont été choisies : publications de propagande, photos prises dans des studios, clichés contemporains ou anonymes. Cette sélection offre **une rétrospective visuelle inédite de la mobilité chinoise des cinquante dernières années**. La sociologue Zhou Le, a utilisé cet album comme support pour une enquête réalisée auprès d'un cinquantaine de citoyens vivant au sein de cinq métropoles chinoises. Collectant les récits de ces individus, elle met ainsi en exergue le vécu de la mobilité.

LE COLLECTIONNEUR : Thomas Sauvin est un collectionneur français qui, depuis une dizaine d'années, récupère et sélectionne des négatifs et tirages photographiques en Chine, constituant peu à peu une extraordinaire collection d'images témoignant des évolutions de la société chinoise de la révolution culturelle à aujourd'hui.



© Coll. Thomas Sauvin



© Coll. Thomas Sauvin

Ensuite, l'artiste vidéaste Wang Gongxin s'est emparé des grands thèmes dégagés par l'étude pour les mettre en scène dans une installation artistique. Baptisée Yi (« transplanter », « déplacer », « bouger ») cette pièce visuelle et sonore est constituée de plans séquences réalisées dans des localités variées de Chine, en zone urbaine, périurbaine ou rurale. Nature, foule, personnages en mouvement et paysages urbains se télescopent sur plusieurs temporalités. En jouant avec la vitesse de l'image, accélérée ou ralentie, avec les sons, doux ou stridents, et avec les échelles, macroscopique ou microscopique, cette pièce intense de quatre minutes traduit en un langage sensible et visuel ce point d'inflexion où se situent les individus en Chine aujourd'hui

L'ARTISTE : Né à Pékin en 1960, Wang Gongxin a appartenu à la première génération d'étudiants en art après la Révolution culturelle. Après une solide formation de peintre dans le style socialiste-réaliste, il décide de se consacrer à la vidéo à la suite à la découverte marquante à New York de l'œuvre d'artistes comme Bill Viola, Nam June Paik et Bruce Nauman. Wang Gongxin a exposé au sein de nombreuses institutions internationales à l'Asia Society, au Museum de New York, au Musée d'Art Moderne de San Francisco, au Mori Art Museum de Tokyo, au Victoria and Albert Museum de Londres, au Shanghai Art Museum ou encore au Centre Ullens d'art contemporain à Beijing. Figure majeure de l'art contemporain chinois, il est aujourd'hui reconnu comme l'un des pionniers de l'art vidéo en Chine.

DÉCOUVRIR L'EXPOSITION EN LIGNE :

<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/mobilite-en-chine>

Projet dévoilé en ligne le 30 novembre 2017

Réfugiés Connectés

Ai Weiwei

LE PROJET : Ouvrant toujours plus largement le champ de l'art et le rôle de l'artiste, Ai Weiwei s'est engagé, depuis décembre 2015, dans un processus d'exploration de l'usage des smartphones par les réfugiés. Cet outil de communication, devenu banal pour beaucoup, joue un rôle pourtant crucial dans leur extra-ordinaire expérience de mobilité. Comme un chercheur partirait explorer son terrain et accumuler des notes, ce sont ses notes graphiques (photos et vidéos) qu'Ai Weiwei expose en ligne, parties d'un processus de création dont l'artiste laisse l'issue volontairement ouverte.

Deux chercheurs interagissent avec ces contenus qui sont diffusés au fil des mois sur la galerie en ligne, avançant, comme l'artiste, par notes successives : Mimi Sheller, sociologue, spécialiste de la mobilité à la Drexel University de Philadelphie aux Etats-Unis, et Guillaume Logé, chercheur en histoire et théorie des arts à l'ENS de Paris.

L'ARTISTE : Ai Weiwei, né en 1957, réside et travaille à Pékin, Berlin et sur l'île de Lesbos (Grèce). Son œuvre se déploie dans de nombreuses disciplines : vidéo, photographie, installations, sculpture, architecture, curating, édition, blogging, musique, happening. Son travail, d'une grande exigence à la fois conceptuelle et plastique, n'hésite pas à aborder les sujets de société les plus sensibles. La renommée d'Ai Weiwei dépasse aujourd'hui de loin le monde de l'art. Ses interventions contestataires dans l'espace public, son ardente défense de la liberté d'expression dans sa Chine natale, ses performances et ses appropriations d'objets lui ont assuré une place parmi les plus grands artistes contemporains.

DÉCOUVRIR L'EXPOSITION EN LIGNE :

<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/the-refugeeproject>

(Projet en cours : dernière livraison d'œuvres début 2018)



©Ai Weiwei - Projet Réfugiés Connectés



©Sylvie Bonnot - Projet Contre-Courants Tokyo

Contre-courants – pratiques de l'espace de la Sibérie à Tokyo

Sylvie Bonnot

LE PROJET : Cette exposition retrace l'investigation menée par Sylvie Bonnot dans les espaces contrastés de la Sibérie et de Tokyo. Partie de Moscou à bord du Transsibérien, l'artiste rejoint la mégapole japonaise où elle fige le rythme effréné des habitants en révélant les trajectoires et les lignes de leurs parcours dans l'anonymat des foules. Son travail se caractérise par la grande richesse des dispositifs utilisés (photographies, vidéos, dessins et pliages).

Présentée par François Michaud, conservateur au Musée d'Art moderne de la ville de Paris, l'exposition virtuelle de Sylvie Bonnot est également à découvrir en suivant les visites guidées de Muriel Jolivet (sociologue du Japon) ou encore de l'artiste elle-même qui dévoile sa démarche, les temps forts de son périple et les anecdotes qui se cachent derrière ses photographies.

L'ARTISTE : Née en 1982, Sylvie Bonnot est diplômée de l'École Nationale Supérieure d'Arts de Dijon en 2006. Les modes opératoires de sa recherche artistique sont la photographie, l'altération photographique et le dessin. Son travail a été remarqué lors du 58e Salon de Montrouge. Il a été exposé récemment au CNES (Paris) à l'occasion de Nuit Blanche 2017, au Musée des Ursulines à Mâcon et à The Merchant House (Amsterdam). La pratique de Sylvie Bonnot implique le déplacement, qu'il s'agisse de projets de commandes, de recherches ou de résidences en France et à l'étranger.

DÉCOUVRIR L'EXPOSITION EN LIGNE :

<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/contre-courants>

Vies circulatoires en Inde occidentale

Ishan Tankha

LE PROJET : Entre portraits collectifs, photos de rue et photos véhiculaires, Ishan Tankha propose un voyage photographique qui témoigne de l'intense circulation des hommes, mais aussi des formes d'habitat, des croyances et des traditions entre Mumbai et les villes et villages du Konkan (Inde occidentale). Il a embarqué aux côtés des voyageurs de la ligne ferroviaire reliant Mumbai - une des mégapoles les plus peuplées de la planète - à la région côtière du Konkan. Une première fois, il y a quatre ans pour documenter l'expérience des voyageurs de la ligne dans leur diversité. Une seconde fois, en 2016, pour suivre plus spécifiquement le parcours de quatre familles, les Tackle, les Jadhav, les Khule, les Mohite, qui partagent leur vie entre Mumbai et leurs villages d'origine qu'ils n'ont jamais vraiment quittés.

Pour ce reportage, Ishan Tankha a été guidé par les chercheurs de l'agence Urbanology, l'anthropologue Rahul Srivastava et l'économiste Matias Echanove, missionnés depuis quatre ans par le Forum Vies Mobiles pour mener une étude ethnographique dans le cadre de son programme de recherche. Ils nous proposent une visite du travail du photographe, éclairée par les résultats de leur recherche.

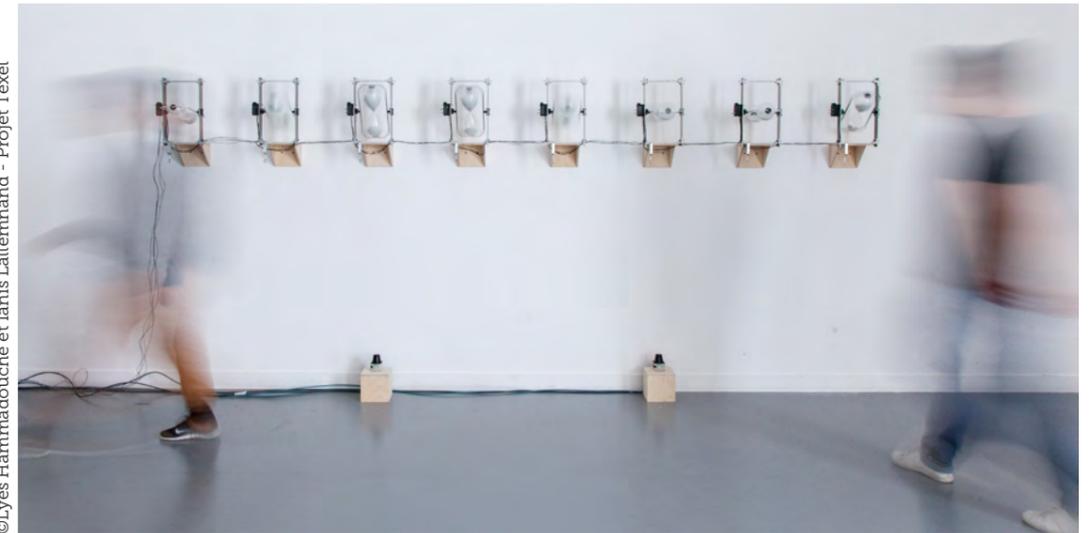
L'ARTISTE : Ishan Tankha est un photographe indépendant basé à New Delhi dont les travaux ont été publiés dans des journaux de renommée internationale : South China Morning Post, Le Monde, India Today, The Guardian, Le Soir et Open Magazine, etc. Son travail couvre une variété de sujets allant des catastrophes naturelles (séisme de 2005 au Cachemire, de 2015 au Népal), à la visite de chefs d'Etat (la sénatrice américaine Hillary Clinton ou la femme politique birmane Aung San Suu Kyi) en passant par l'insurrection au Cachemire, la vie dans le Sri Lanka d'après-guerre et le tour du Pakistan de l'équipe indienne de cricket. Sa série « A Peal of Spring Thunder » (Un roulement de tonnerre printanier, 2008-2015) a reçu le soutien de l'India-Europe Foundation for New Dialogues en 2013. Cette dernière est révélatrice de l'empathie avec laquelle il aborde ses sujets, dont la dimension, plus ou moins politique ou humanitaire, est toujours profondément focalisée sur l'homme.

DÉCOUVRIR L'EXPOSITION EN LIGNE :

<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/vies-circulatoires-en-inde-occidentale>



©Ishan Tankha - Projet Vies Circulatoires en Inde occidentale



©Lyes Hammadouche et Ianis Lallemand - Projet Texel

Texel. Reconquérir le temps ?

Lyes Hammadouche / Ianis Lallemand



LE PROJET : Pendant un mois, fin 2015, les voyageurs de la gare d'Ermont-Eaubonne (Ile-de-France) ont été confrontés à une expérience étonnante : la découverte d'une œuvre composée de sabliers réagissant à leurs mouvements, une invitation à suspendre leur temps de trajet quotidien et à interroger l'accélération de nos modes de vie. Cette œuvre réalisée par le designer Ianis Lallemand et l'artiste Lyes Hammadouche est le résultat d'un projet expérimental baptisé *Texel* (contraction des mots « temps » et « pixel ») mené en partenariat avec *EnsadLab*, le laboratoire de l'École nationale supérieure des Arts Décoratifs. En focalisant notre attention sur la notion de vitesse, *Texel* déclenche une certaine prise de conscience de la dimension subjective du temps et permet d'expérimenter les bénéfices de la lenteur.

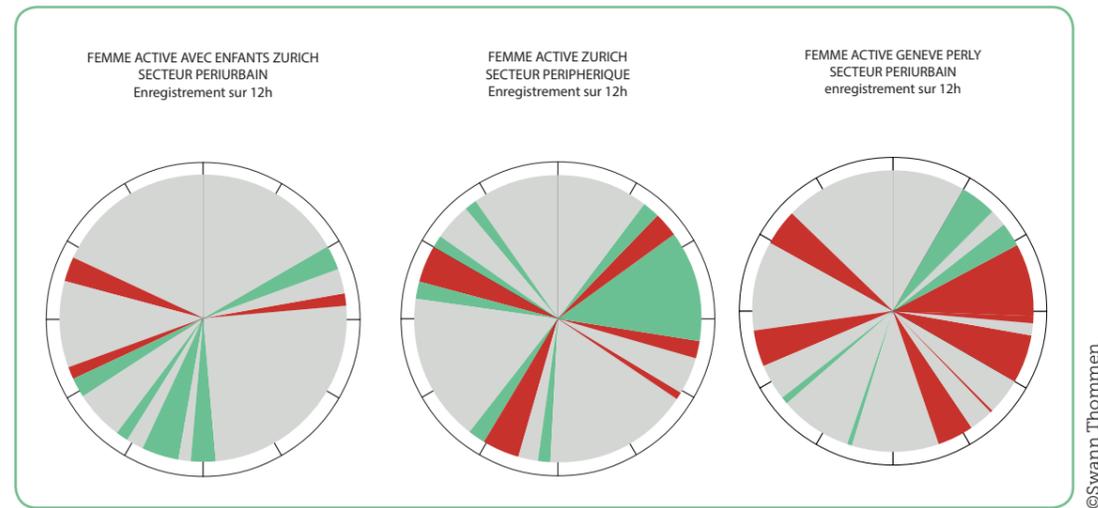
Cette expérience publique a fait l'objet d'une enquête menée par trois chercheuses, l'anthropologue Francesca Cozzolino, l'ergonome Anne Bationo-Tillon et l'ethnologue Clara Lamireau-Meyer. Il s'agissait d'aller voir de plus près comment les usagers de la gare interagissaient avec le dispositif et si celui-ci avait un réel impact sur leur déplacement. Les résultats de cette enquête ont donné lieu à une synthèse et à deux visites guidées disponibles sur la galerie en ligne d'*Artistic Lab*.

LES ARTISTES : Ianis Lallemand est artiste et musicien. Il est doctorant dans le programme SACRe (collège doctoral Paris Sciences et Lettres), à *EnsadLab*, le laboratoire de l'École nationale supérieure des Arts Décoratifs. Il est diplômé de l'École normale supérieure et a étudié à l'Ircam, Institut de Recherche et Coordination Acoustique/Musique. Son travail explore et détourne les technologies numériques les plus récentes à l'aide de procédés analogiques ou artisanaux.

Lyes Hammadouche est artiste plasticien. Il est doctorant dans le programme SACRe (collège doctoral Paris Sciences et Lettres), à *EnsadLab*. Il est diplômé de l'École des Arts Décoratifs. Ses œuvres (sculptures, installations, photographies, films et performance) interrogent l'appréciation multiple et intrinsèque du temps.

DÉCOUVRIR L'EXPOSITION EN LIGNE :

<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/texel-reconquerir-le-temps>



Vers une cartographie subjective sonore

Swann Thommen

LE PROJET : L'artiste suisse Swann Thommen a répondu à l'invitation du géographe Sébastien Munafò à participer à son projet de recherche mené sur les territoires de Genève et Zurich. L'objectif : identifier l'incidence des cadres de vie (ville centre, suburbain et périurbain) sur la mobilité de loisir. L'artiste a réalisé des captations sonores d'une journée-type de six habitants de Zurich et Genève (résidant soit en centre-ville, soit dans le périurbain), qu'il a également équipés d'un système GPS permettant de suivre leurs déplacements. De cette matière sont nés six montages de six minutes (30 secondes correspondant à une heure) ainsi qu'une série de cartes, de graphiques et de diagrammes, qui donnent à voir et à entendre une diversité de modes de vie mobiles. Le travail de Swann Thommen permet de se représenter, de façon synthétique, concrète et physique, une journée qu'aucun observateur, engagé sur le terrain, ne serait en mesure de saisir. En isolant les sons, en les séparant de leur contexte initial, en modifiant les combinaisons, en abrégant les durées, en permettant des écoutes répétées, il vise à révéler des spécificités que le foisonnement du milieu « naturel », ou la temporalité réelle d'une journée rend indécélables. Il nous fait comprendre à quel point notre culture envahit et modèle notre univers sonore et nous invite à réfléchir sur les sons que nos sociétés produisent et les conséquences qui en découlent.

L'ARTISTE : Swann Thommen est artiste contemporain, producteur de musique électronique et enseignant en art visuel à la Haute École d'Art et de Design (Head) de Genève. Il vit et travaille entre Berne et Genève et présente régulièrement ces pièces dans des expositions personnelles et collectives en Suisse et à l'étranger. Ces œuvres prennent des formes diverses - installation audio-visuelle, vidéo, sculpture, image de synthèse, photographie numérique ... - et s'intéressent en partie à la représentation de l'espace architectural et cinématographique entre réel et virtuel.

DÉCOUVRIR L'EXPOSITION EN LIGNE :

<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/vers-une-cartographie-subjective-sonore>

Néo-nomades : un mode de vie du futur ?

Ferjeux van der Stigghel

LE PROJET : Ce projet, réalisé en interaction avec les chercheurs du collectif « No land's man Project » (Yves Pedrazini, sociologue, Sophie Greiller, architecte, Maude Reitz, anthropologue), explore le monde des « néo-nomades », ces hommes et ces femmes qui rompent avec la sédentarité pour adopter un habitat mobile (souvent des camions aménagés) et inventer une nouvelle forme de nomadisme qui ne s'inscrivent pas dans la tradition gitane ou tzigane. Le photographe Ferjeux van der Stigghel a passé plusieurs années aux côtés de cette communauté à sillonner les routes de France, les accompagnant sur leur lieu de travail (saisonnier la plupart du temps), partageant leur repas, leur vie de famille. Photographe de l'intime s'attachant aux regards, aux interactions et aux différents cadres de vie, il a structuré son travail autour des quatre saisons.

Arnaud Le Marchand, économiste spécialiste des travailleurs mobiles et de l'actualité du développement de cette forme de travail dans le cadre d'une économie globalisée, apporte un éclairage précieux sur les ancrages socio-culturels de cette communauté méconnue.

L'ARTISTE : Photographe à 17 ans pour Libération puis photographe de plateau pour le réalisateur François Reichenbach, Ferjeux van der Stigghel expose en France, en Suisse et au Mexique. En 1989, il se forme à la réalisation et la conception multimédia à Paris VII et se dirige du cinéma vers la vidéo et la publicité. Diplômé de l'IEP, il y enseigne « la sémantique de l'image » en 2014. Il mène depuis 2008 un projet artistique au long cours dédié aux « voyageurs » ou « néo nomades », présenté à Visa pour l'Image à Perpignan et à Arles, en 2010. En 2012, il est l'origine de la création du collectif « No land's man Project ».

DÉCOUVRIR L'EXPOSITION EN LIGNE :

<http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/neo-nomades-un-mode-de-vie-du-futur>



Les publications



Ne pas dépasser la ligne ! (2016)

Ouvrage collectif sur la gestion des mobilités au sein des lieux de transit offrant une large place à la photographie, *Ne Pas dépasser la ligne !* alterne entre théorie et pratique. Il donne successivement la parole à Tim Cresswell, théoricien majeur de la mobilité, et Mikaël Lemarchand, directeur des gares d'Eurostar, qui, dans un dernier chapitre, confrontent leurs points de vue dans un dialogue direct. En toile de fond, les photos de l'artiste arlésienne Géraldine Lay, apportent une dimension supplémentaire à cette étude. Elles nous révèlent les lieux et leurs mécanismes mais aussi leurs disparités. Ces photos nous renvoient surtout à notre propre expérience de la mobilité en captant la vie au sein de ces espaces immenses ; l'objectif s'attarde alors sur des individus, souvent chargés de bagages, qui sont, au sein de la foule anonyme, dans l'attente ou déjà en mouvement. La photographie témoigne ainsi du fait que la mobilité est un moment de vie et rend compte de la diversité des expériences que nous en faisons.



Post Petroleum (2014)

Le pétrole est fondamental dans la vie des sociétés contemporaines. Et pourtant, ses réserves seront épuisées dans quelques décennies. Quel impact cet événement aura-t-il sur la façon dont nous vivons et bougerons dans le futur ? Précurseur dans le domaine des sciences sociales au cœur desquelles il a placé l'étude des mobilités, John Urry remet notamment en cause la capacité de nos sociétés à conserver un mode de vie dépendant de l'énergie et fondé sur le mouvement permanent. Convaincu de la nécessité pour les sociétés humaines de se réinventer dans un monde différent, il invite à une prise de conscience et à l'action à travers 4 scénarios d'anticipation regroupés au sein d'un livre-objet inattendu, radical et provocateur.



Tranches de vie mobile (2014)

Vous avez dit « grands mobiles » ? Mais de qui parle-t-on ? Les personnes qui consacrent une part significative de leur temps à se déplacer pour le travail. Gaby, Martin, Émilie ou Jean, ces hommes et ces femmes dont la vie est rythmée par les transports sont au cœur de cette enquête. Le lecteur plonge dans leur quotidien raconté en bande dessinée, découvrant ainsi la diversité des situations et les différentes perceptions de cette mobilité liée au travail. Loin des clichés habituels du « grand mobile », ce livre s'immisce dans la vie quotidienne de ceux que l'on croise tous les jours... Par les sociologues Vincent Kaufmann et Stéphanie Vincent, l'économiste Emmanuel Ravalet et le dessinateur-urbaniste Jean Leveugle.



Mais aussi :

- **Réhabiliter le périurbain (2013)**
- **Mobile / Immobile (2011)**

Les événements in situ et les grands rendez-vous

ÉVÉNEMENTS À VENIR :

20 janvier 2018 – 30 mars 2018 :

Exposition de Sylvie Bonnot « Contre-courants Tokyo »
au musée d'art de la Roche-sur-Yon

9 janvier 2019 – 30 avril 2019 :

Exposition « Mobilités créatrices »
au Musée des Archives Nationales, Paris et Pierrefitte

ÉVÉNEMENTS PASSÉS :

Juillet – août 2017 :

Exposition « Mumbai Return Exhibition »
de Matias Echanove & Rahul Srivastava
au musée Bhau Daji Lad City Museum à Mumbai, en Inde

Novembre 2016 - mars 2017 :

Exposition « Contre-courants »
de Sylvie Bonnot
au musée des Ursulines à Mâcon

Juin 2016 :

Exposition du projet « Vies circulatoires en Inde occidentale »
de Matias Echanove & Rahul Srivastava
au centre d'architecture de Bordeaux (Arc en Rêve)

Juin 2015 :

Lancement d'un cycle de ciné-conférences avec le critique Xavier Leherpeur pour rendre compte des résultats de recherche du Forum (en cours)

Novembre 2014 :

Performance de littérature et de prospective
« L'Automobile : désir du XX^e siècle ? »
à La Plateforme à Lyon, dans le cadre du festival Mode d'Emploi

Janvier 2013 :

Exposition photographique « Vestiges et Mythes du Périurbain »
(commissaire Irene Aristizábal), à la Maison Rouge à Paris,
dans le cadre du colloque « *Des mobilités durables dans le périurbain, est-ce possible ?* »

4. L'ÉQUIPE

Direction

Le Forum Vies Mobiles est présidé par **Bernard Emsellem**, chargé de mission auprès du directoire SNCF et ancien directeur de la communication, puis du Développement durable de SNCF.

Les directeurs, **Christophe Gay** et **Sylvie Landriève**, assurent le pilotage, l'animation et la coordination des activités de l'institut.

Christophe Gay place au cœur de sa réflexion la question des imaginaires, représentations et normes sociales comme organisateurs des modes de vie et plus spécifiquement ceux qui concernent la mobilité dans la société contemporaine et à venir. C'est la raison pour laquelle il est à l'origine de la création du Forum par SNCF, où il dirigeait précédemment le planning stratégique de la communication. Son cursus initial associe droit international, sciences politiques et psychosociologie (Sceaux, Sorbonne et Nanterre).

Sylvie Landriève s'intéresse à l'évaluation des politiques publiques, et tout particulièrement quand elles organisent les territoires (urbanisme, logement, transport). C'est le fil suivi de sa formation en sciences humaines (Sorbonne et Sciences-Po Paris) et en management (Mines, Nanterre et ESCP) à sa pratique professionnelle comme pilote de projets immobiliers et urbains, privés et publics (BNP Real Estate, SNCF).

Direction scientifique

La direction scientifique du Forum Vies Mobiles est assurée par le sociologue **Vincent Kaufmann**. Chargé de valider l'intérêt scientifique des orientations, actes et productions du Forum Vies Mobiles, et de superviser la mise en œuvre des projets du Forum sur le plan scientifique. Sociologue suisse, Vincent Kaufmann est l'un des pionniers de la recherche sur la mobilité et l'inventeur du concept de motilité. Il est directeur du laboratoire de Sociologie Urbaine de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (LaSUR-EPFL) et professeur de sociologie et d'analyse des mobilités

Comité d'orientation et de prospective

Lieu de discussion, d'échanges, de fabrication d'idées, le comité d'orientation et de prospective se réunit deux fois par an et fonctionne comme un séminaire de recherche.

Sa composition, marquée par la diversité et la pluridisciplinarité, exprime le positionnement spécifique du Forum, à la croisée entre les mondes de la recherche, de la politique et de la création artistique. Elle favorise la confrontation de points de vue multiples, des croisements inédits et rend possible l'appréhension de la mobilité sous ses divers aspects (social, politique, anthropologique, économique) et l'émergence de nouvelles clés de compréhension.

Max BERGMAN

Professeur de sociologie et de méthodologie à l'Université de Bâle (Suisse). Membre du réseau suisse de l'UNESCO et du Réseau de solutions de développement durable (SDSN), une initiative mondiale pour les Nations Unies.

Philippe BIHOUIX

Ingénieur centralien, directeur des activités internationales du pôle ferroviaire de SNCF Geodis. Spécialiste de la question des ressources non renouvelables et des enjeux technologiques, économiques et sociaux associés.

Éric CHAREYRON

Directeur Prospective du groupe Keolis. Il a lancé la démarche Keoscopie, une grande enquête sur les modes de vie et la mobilité.

Yves COCHET

Docteur en mathématiques et ancien ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement dans le gouvernement de Lionel Jospin, député écologiste européen jusqu'en juin 2014, il a été parlementaire à l'Assemblée nationale de 1997 à 2011. Aujourd'hui, il est président d'un laboratoire d'idées sur l'Anthropocène : l'Institut Momentum.

Marie DE LATTRE-GASQUET

Chercheur au Cirad, l'organisme français de recherche agronomique et de coopération internationale pour le développement durable des régions tropicales et méditerranéennes. Spécialiste des systèmes alimentaires et agricoles mondiaux.

Philippe DURON

Ancien professeur agrégé d'Histoire et élu national et local. Conseiller municipal (1983) maire-adjoint (1985) puis maire de Louvigny (14111) de 1989 jusqu'en 2004. Député de la 1^{re} circonscription du Calvados en 1997, réélu en 2008 et 2012. Président de la région Basse-Normandie en 2004 puis Maire de Caen en 2008.

Mathias EMMERICH

Directeur général adjoint finances, achats et systèmes d'information de SNCF. Agrégé de sciences sociales, ancien élève de l'ENA, conseiller référendaire à la Cour des comptes, il a été notamment directeur général de Voyages-sncf.com et secrétaire général du groupe Publicis.

Caroline GALLEZ

Chercheuse à l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), au sein du Laboratoire Ville, Mobilité, Transport. Elle est directrice de l'école doctorale « Ville, Transports et Territoires » d'Université Paris-Est.

Gaël GIRAUD

Gaël Giraud est Chef économiste et Directeur exécutif de la Direction Innovation, recherche et savoirs de l'Agence Française de Développement depuis janvier 2015 et directeur de recherche au CNRS (Centre national de la recherche scientifique) et à l'Université de Paris 1-Sorbonne.

Anne JARRIGEON

Photographe-vidéaste, anthropologue, docteur en sciences de la communication, membre du Laboratoire Ville Mobilité Transport et maîtresse de conférences à l'Ecole d'urbanisme de Paris. Ses travaux, à la croisée de l'anthropologie visuelle, de la sémiotique et de l'ethnologie portent sur les pratiques et les imaginaires des mobilités.

Arnaud LE MARCHAND

Maître de conférences en sciences économiques à l'Université du Havre. Il appartient au réseau scientifique TERRA.

Christian LICOPPE

Historien et sociologue des sciences et des techniques, est professeur de sociologie des technologies d'information et de communication à l'Ecole Telecom ParisTech.

Dominique MÉDA

Directrice du laboratoire de sciences sociales de Dauphine, l'IRISSO (Institut de recherche interdisciplinaire en sciences sociales), professeure de sociologie à Dauphine elle occupe la chaire Reconversion écologique, travail, emploi, politiques sociales au Collège d'études mondiales.

Jean-Pierre MARTIN

Jean-Pierre Martin, écrivain et essayiste, professeur émérite de littérature de l'Université Lyon 2, membre honoraire de l'Institut universitaire de France, membre du comité de rédaction *des Temps modernes*.

Olivier MONGIN

Philosophe, directeur de la publication de la revue Esprit et directeur de la rédaction (1988-2012), il a cofondé la revue *Tous Urbains*. Il est par ailleurs vice-président de La République des Idées.

Jean-Marc OFFNER

Directeur de l'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine et ancien directeur du Latts (laboratoire Techniques-Territoires-Sociétés), il a enseigné à l'Ecole des Ponts et à Sciences Po. Il est ou a été membre des comités de rédaction des revues : *Métropolis*, *Urbanisme*, *Flux*, *les Cahiers de la métropole bordelaise*.

Communication et médias

Tom DUBOIS

Tom Dubois est le responsable de la communication et des relations avec les médias du Forum Vies Mobiles. Spécialisé en urbanisme et sur les questions de mobilité, il s'est orienté vers le développement des modes de diffusion et de vulgarisation des connaissances en sciences humaines et sociales.

FORUM VIES MOBILES – ARTISTIC LAB

2 place aux Etoiles, CS 70001
93633 La Plaine Saint Denis

www.forumviesmobiles.org

www.artisticlab.forumviesmobiles.org

CONTACT PRESSE

Agence Alambret

Leïla Neirijnck

leila@alambret.com

01 48 87 70 77

06 72 76 46 85

Angélique Guillemain

angelique@alambret.com

01 48 87 70 77

06 38 13 01 15

Agence Alambret Communication

63 rue Rambuteau

75004 Paris

www.alambret.com



www.forumviesmobiles.org