L'art public et le design dans les transports en commun

Aperçu

Depuis 20 ans, on voit apparaître une nouvelle tendance qui consiste à intégrer l'art public dans les transports en commun. Les villes et les sociétés de transport en commun ont compris les multiples avantages de l'art public, qui vont d'une augmentation du nombre d'usagers à une amélioration de l'esthétique et du dynamisme, sans compter l'amélioration des rapports avec la collectivité. Les difficultés de financement peuvent être surmontées par l'établissement de politiques d'art public reposant sur l'attribution d'un certain pourcentage du budget des projets d'immobilisations à l'art public. Le fait d'intégrer des artistes dans les équipes des projets de construction permet d'intégrer l'art dans le fonctionnement du réseau de transport en commun en plus de maximiser les perspectives de créativité et d'art dans les transports en commun.

Ressources choisies

Sound Transit Public Art Policy (Seattle)
http://www.soundtransit.org/documents/html/board/resolutions/html/Reso98-01.html (en anglais seulement)

Main Street Public Art Plan (Vancouver/TransLink)

Calgary Public Art Policy
http://www.calgary.ca/docgallery/bu/recreation/public_art/public_art_policy.pdf (en anglais seulement)

Personnes-ressources

Barbara Luecke, gestionnaire du programme d'art, Sound Transit
barbara.luecke@soundtransit.org

Liz Watts, planificatrice de l'urbanisme, TransLink
liz.watts@translink.ca

Robin Murphy, coordonnatrice du projet d'art public – Transports, Ville de Calgary
robin.murphy@calgary.ca

Art on Main a présenté des autobus décorés d'art afghan et des tableaux-annonces dans un corridor de transport en commun à forte densité de circulation à Vancouver.
Source de l'image : Instant Coffee Artist Collective.

Contexte

Depuis 20 ans, le monde de l'art public a radicalement changé. Les villes se sont mises à investir dans des stratégies qui placent l'art et la créativité à l'avant-scène de leur identité et l'art public est intégré dans de nombreux projets.

L'incorporation de l'art et du design dans les projets de transport public n'est pas entièrement nouveau au Canada. Par exemple, l'art public est un élément important du réseau métropolitain de Montréal depuis sa construction au début des années 1960. Toutefois, ces dernières années, on constate une hausse spectaculaire des éléments d'art public et de design dans les projets de transport de toute l'Amérique du Nord. Les cas qui suivent illustrent les diverses possibilités d'incorporer l'art et la conception dans les projets de transport en commun : le programme ST*art* de Sound Transit dans la grande région de Seattle; TransLink et le projet *88 BLOCKS Art on Main* de la ville de Vancouver; et *7th Avenue Refurbishment* de la ville de Calgary.

Contexte politique

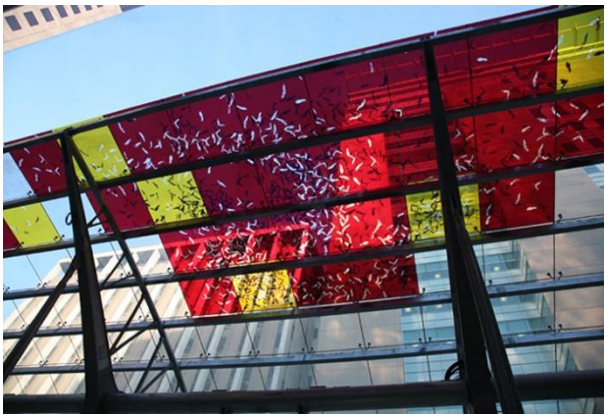
Il existe une diversité d'angles politiques qui favorisent l'incorporation de l'art public dans les projets de transport en commun. La majeure partie de ces politiques visent à augmenter le nombre d'usagers afin

d'ultimement réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Parmi les autres buts stratégiques, mentionnons :

- l'amélioration de l'expérience des usagers;
- le resserrement des rapports avec la collectivité;
- l'amélioration de l'image de marque d'une société de transport.

Seattle : Sound Transit, la société de transport en commun de la région centrale du Puget Sound, a créé une politique du un pour cent pour l'art en 1998, qui stipule que 1 % des coûts d'investissement, à l'exception du creusement des tunnels, dans tous les grands projets de construction doit être consacré à l'art public. La politique de Sound Transit est conforme à plusieurs décrets municipaux d'accorder un certain pourcentage pour l'art de la région. En effet, la ville de Seattle et le comté de King ont été les premières administrations locales en Amérique du Nord à adopter une telle politique en 1973. De plus, le service des Transports de Seattle (SDOT) a élaboré un plan directeur d'art public pour la totalité du réseau des transports de la ville.

Vancouver : Le projet *88 BLOCKS – Art on Main* est un volet de grande envergure du projet d'amélioration des transports en commun et des infrastructures piétonnières de Main Street, qui est l'un des projets financés par le Programme de démonstration en transport urbain de Transports Canada. Le volet art public, qui englobe le plan d'art de Main Street, a été un projet pilote chez TransLink, l'agence régionale des transports en commun, qui n'a pas actuellement de politique d'art public. La ville de Vancouver, partenaire du projet, a déjà une politique d'art public en vertu de laquelle tous les changements de zonage du secteur privé d'une superficie supérieure à 100 000 pi² sont tenus de contribuer 1,81 $ par pied constructible.



« SWARM » par Stuart Keeler à la station de la 6e Rue de Calgary.
Source: Calgary Transit.

Calgary : La Politique d'art public de la ville de Calgary a fait de l'art public et du design une partie intégrante de la remise en état du centre commercial de la *7e Avenue* de Transit Calgary. Cette politique a été adoptée en 2004 et elle réserve 1 % du total des coûts d'investissement dans les projets d'une valeur supérieure à 1 million $ de la ville de Calgary. Les projets d'immobilisations admissibles englobent tous les éléments budgétaires de modernisation et de croissance dont la valeur est supérieure à 1 million $. L'art public joue également un rôle important dans de multiples autres initiatives et plans de la ville.

Justification et objectifs

Tandis que les sociétés de transport sont à la recherche de moyens nouveaux et novateurs pour inciter les gens à délaisser la conduite de leur voiture au profit des transports en commun, le besoin de créer un milieu plus invitant s'est soldé par l'incorporation de l'art public dans les projets de transport en commun en Amérique du Nord. Aux Etats-Unis (É.-U.), la politique fédérale adoptée en 1995 par la Federal Transit Administration (FTA) invite à incorporer l'art et le design de qualité dans les projets de transport en commun afin « d'améliorer l'aspect et la sécurité d'une installation, de dynamiser les espaces publics et de réserver un meilleur accueil aux clients »[1]. La politique de la FTA et les publications connexes qui favorisent l'art dans les transports en commun ont été un grand catalyseur de la conception de programmes d'art public au sein des sociétés de transport en commun des États-Unis et de la mobilisation de fonds pour l'art.

Pour les sociétés de transport locales et régionales, le fait d'incorporer l'art public et le design dans les projets :

- procure un milieu attrayant aux entreprises et au public;
- augmente la sécurité publique;
- énergise les rues, les gares et les véhicules;
- améliore l'expérience de transport des passagers;
- souligne la culture et le patrimoine locaux;
- est une expression de l'identité de la ville et de la société de transport en commun.

Seattle : La politique d'art public de Sound Transit cherche avant tout à créer une expérience positive pour les usagers du réseau et les municipalités touchées par les projets d'aménagement des transports en commun. Chez Sound Transit, l'art public a pour but de mettre à l'aise les clients en améliorant l'apparence et la sécurité des installations de transport en commun grâce à une amélioration de l'éclairage et de l'esthétique. De plus, certaines œuvres d'art du réseau d'autobus express de Sound Transit contribuent aussi à la façon dont

[1] Federal Transit Administration, Design and Art in Transit Projects, http://www.fta.dot.gov/laws/circulars/leg_reg_4129.html.

fonctionne le réseau de transport en commun. Par exemple, différents types de matériaux de revêtement artistiques sont utilisés pour avertir les véhicules et les piétons de faire attention aux espaces partagés.

Vancouver : Le projet *88 Block – Art on Main* avait pour objectif primordial de faire de Main Street un endroit plus accueillant pour les piétons et les usagers des transports en commun, et pour objectif secondaire de réduire les émissions de GES par l'augmentation du nombre d'usagers. L'un des objectifs principaux de TransLink est d'offrir aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun un environnement plus sûr, plus agréable et de meilleure qualité qui incite à emprunter les transports en commun et à pratiquer les transports actifs.

Calgary : Dans la ville de Calgary, l'art public fait partie intégrante de la création d'une ville plus conviviale et plus saine et est jugé essentiel au développement de Calgary comme ville créatrice. En plus de créer une esthétique sans reproche dans la ville, l'incorporation de l'art public dans les projets d'immobilisations est également perçue comme la création d'art gratuit accessible à tous, ce qui contribue à la diversité de sa culture et de son patrimoine, en plus d'attirer des entreprises et des travailleurs créatifs et d'encourager l'épanouissement d'un public cultivé.

Mesures

Seattle : Depuis sa création, le conseil d'administration de Sound Transit a pris l'engagement d'intégrer l'art public dans le réseau de transport en commun de la région. On a donc demandé aux employés d'élaborer un plan directeur pour l'art, de créer un groupe consultatif sur l'art et de préparer une résolution pour l'adoption d'un budget artistique, qui deviendra en définitive la politique d'« un pour cent pour l'art ».

Artistes et concepteurs participent d'emblée à l'élaboration de chaque projet d'immobilisations chez Sound Transit afin d'apporter « le point de vue d'un artiste à ce qui est essentiellement un domaine réservé aux ingénieurs et aux architectes »[2]. Sound Transit offre également un programme de résidence pour les artistes qui leur permet de mieux comprendre certaines des difficultés à assurer des services de transport en commun et, si on leur en donne la chance, de proposer des solutions créatrices à certaines de ces difficultés.

Dès le début de l'élaboration du programme, un Groupe de travail consultatif sur l'art public de ST*art* composé de représentants de chaque administration régionale a été créé pour s'assurer que le programme reflétait bien les intérêts de toute la région. Le groupe de travail s'efforce de façonner le plan directeur du programme en fonction de l'art. Tout au long de la planification et de la réalisation des projets, les municipalités touchées participent également directement aux décisions sur les endroits et les types d'art qui leur conviennent et au choix des artistes qui réaliseront les œuvres d'art.

« Somewhere between here are there », œuvre d'art sur un mur de construction provisoire par Evan Blackwell pour ST*art*.
Source de l'image : Sound Transit.

Au nombre des récentes œuvres d'art, mentionnons des œuvres qui parsèment tout le réseau de trains légers *Link* de Sound Transit, le réseau d'autobus *Express Régional* (centres de transit, parc-o-bus, bretelles d'accès des véhicules à plusieurs occupants, passages supérieurs et passerelles) et les gares des trains de banlieue de *Sounder*. En outre, le programme ST*art* comprend des installations provisoires comme une œuvre d'art sur les chantiers de construction dans les quartiers touchés.

Vancouver : Pour compléter les améliorations générales du paysage urbain du programme de démonstration de Main Street, l'initiative d'art public, *88 Block – Art on Main*, prévoit une série de quatre expositions d'œuvres d'art sur trois ans dans les autobus et le long de Main Street, l'un des couloirs de transport en commun à plus forte densité de circulation de Metro Vancouver.

Un conseiller en art public a été chargé d'élaborer un plan d'art public « Art on Main » qui décrit le processus et précise les possibilités d'art le long de Main Street. Un comité de sélection de professionnels de l'art a alors sélectionné des artistes potentiels et a lancé un appel de propositions. Un collectif d'artistes, appelé Instant Coffee, s'est vu adjuger un contrat pour la première exposition, qui s'est tenue de janvier à avril 2009. Parmi les œuvres dans la rue, on retrouvait une série de panneaux-annonces colorés installés à titre permanent sur le trottoir et un abribus provisoire offrant une thérapie par la lumière sur l'ensemble du spectre. Trois autobus ont été mis en service sur cette route avec des

[2] Sound Transit, http://www.soundtransit.org/Projects-Home/STart-Public-Art-Program.xml.

œuvres d'art : un emballage provisoire dans un collage de dessins afghans, un élément graphique à l'extérieur d'un autobus et 20 œuvres d'art à la place des publicités à l'intérieur des autobus. Deux autres expositions par des artistes individuels et une exposition collective suivront.

Abribus « Light Bar » par le collectif d'artistes *Instant Coffee*.
Source de l'image : Instant Coffee.

Calgary : En 2004, Calgary Transit et plusieurs autres ministères de la ville de Calgary ont commandé à une équipe de design de concevoir un plan de design urbain détaillé pour la 7e Avenue afin de résoudre les problèmes de fonctionnement, de capacité et d'ordre esthétique le long de ce corridor de transport en commun à forte densité de circulation. L'art public est intégré dans certaines gares de CTrain dans le cadre du projet de *Remise en état de la 7e Avenue*, conformément à la politique de la ville d'un certain pourcentage réservé à l'art public.

La Politique d'art public de Calgary recommande aux artistes de collaborer avec les architectes, les ingénieurs et les créateurs d'arts dans la mesure du possible aux premiers stades de la conception des infrastructures pour cerner les possibilités d'incorporer l'art public dans l'ensemble du projet. La collaboration avec les intervenants, notamment avec les entreprises locales, les associations communautaires et la Commission d'art public de la ville a également été un élément clé de l'initiative d'art public de la ville.

Résultats

En raison de la nature subjective de l'art et du design et de la difficulté d'isoler leurs effets sur les changements dans le nombre d'usagers et leur niveau de satisfaction, les sociétés de transport en commun ne surveillent et n'évaluent généralement pas les programmes d'art public de façon quantitative. Cependant, la réaction du public et de la classe politique à l'amélioration de l'esthétique des transports en commun a été très positive et l'incorporation de l'art dans les transports en commun a été perçue comme un franc succès par tous les intéressés.

Seattle : La rétroaction positive du public et des r élus montre que l'incorporation de l'art public dans les transports en commun à Seattle a été un franc succès depuis la création de Sound Transit en 1997. Le programme ST*art* a fait participer plus de 85 artistes à plus de 100 œuvres permanentes et 60 œuvres provisoires, avec un plus grand nombre de projets artistiques prévus à l'avenir.

ST*art* a également remporté des prix dans la région pour ses œuvres. La collection d'art public de la ligne de trains légers *Tacoma Link* s'est vu attribuer un certificat d'appréciation par la Commission des arts de Tacoma et a été nommée Projet du mois de l'American Institute of Architects en avril 2006. Le programme ST*art* a également mérité durant quatre années les honneurs du réseau American for the Arts' Public Art pour avoir réalisé l'un des meilleurs projets de l'année. Outre les objectifs visés par le programme (comme l'amélioration de l'aspect et de la sécurité des installations de transport en commun), Sound Transit signale que le programme ST*art* a beaucoup contribué à ce que les clients aient le sentiment d'être les bienvenus dans ses véhicules et a resserré les liens avec la collectivité.

Devant l'agrandissement prévu du réseau de transport en commun de la région, le programme STart sera maintenu; toutefois, le conseil d'administration de Sound Transit n'a pas encore établi la politique qui régira le niveau de calcul du programme d'art tel qu'il s'applique à la deuxième phase d'expansion.

« Landscape Memories » par Fernanda D'Agostina à la gare Union sur Tacoma Link.
Source de l'image : Sound Transit.

Vancouver : Même si le projet de démonstration de Main Street comportait des volets de surveillance et d'évaluation, la rétroaction propre au projet *88 BLOCKS – Art on Main* n'était pas précisée de sorte qu'il est difficile de déterminer les effets de l'art public sur le nombre d'usagers et leur niveau de satisfaction. Certains des résultats de l'enquête sur la satisfaction des usagers et

des résidents révèlent un profond appui pour les améliorations esthétiques apportées le long de la ligne d'autobus. Par exemple, le plus vaste projet de démonstration a eu un effet positif appréciable sur les perceptions de l'environnement général des piétons, les améliorations les plus importantes concernant « l'attrait visuel et la beauté du secteur de marche ». De plus, près de la moitié des usagers et des résidents interrogés dans un sondage d'évaluation ont déclaré que le renouvellement de l'environnement des transports en commun et des piétons les rendait plus susceptibles d'emprunter les transports en commun. Plus de 90 % des répondants ont également adhéré à la mise en place de mesures analogues dans d'autres secteurs. Les préoccupations suscitées par le projet chez les résidents et les usagers ont trait essentiellement au coût des améliorations et à l'effet de la nouvelle conception des arrêts d'autobus sur la circulation (le projet comportait également de nouvelles zones d'arrêt d'autobus à plusieurs endroits le long de Main Street).

Calgary : L'appui suscité par l'incorporation de l'art public dans les projets d'immobilisations de Calgary a été vif sur le plan politique, public et au sein des ministères de la ville. Dix projets ont été mis en place par la division des Transports de la ville et beaucoup d'autres sont prévus. Calgary Transit a installé des œuvres d'art public dans plusieurs gares de transport en commun le long du centre commercial de la 7e Avenue, d'autres œuvres d'art étant prévues dans beaucoup d'autres stations de la ligne.

Heure d'arrivée – Heure de départ par des prismes vivants à la station de la 7e Rue de Calgary.
Source de l'image : Calgary Transit.

Selon la ville de Calgary, la valeur de l'art public est bien plus qu'une « évaluation des ouvrages achevés, même si elle doit englober son impact en tant que gros moteur de l'économie, sa valeur sur le plan de la collaboration et de la complémentarité comme composante des espaces publics, et sa valeur sociale comme moyen qui permet d'exprimer, de refléter et d'apprécier la ville »[3].

Défis

Parmi les difficultés auxquelles on peut se heurter en concevant et en incorporant l'art public dans les installations de transport en commun, il faut mentionner :

- **Gestion de projets interagences :** Le caractère interministériel et interagences de l'art dans les transports en commun peut entraîner des difficultés de mise en œuvre du programme. Les matériaux et les processus qui entrent dans l'installation d'une œuvre d'art doivent respecter les normes de sécurité et les normes opérationnelles des exploitants des sociétés de transport en commun et de la ville et être coordonnés tout au long de la phase de construction du projet. À moins qu'on ait tenu compte de ce paramètre dès le début, on s'expose à des retards et à une majoration des coûts.

- **Réduction des budgets :** À une époque où les transports en commun manquent de fonds, l'incorporation de l'art et du design peut devenir incertaine. Étant donné que l'art est accessoire par rapport aux activités essentielles d'un réseau de transport en commun, il peut être perçu comme superflu et comme un choix facile lors de compressions budgétaires. Malgré les politiques d'un « certain pourcentage réservé à l'art », le pourcentage attribué à l'art public est susceptible de subir des compressions lorsque la conjoncture est précaire. C'est pourquoi une politique qui garantit un budget artistique au moment de l'approbation des budgets d'immobilisations est importante. La collecte de fonds auprès d'un certain nombre de partenaires du projet réduit les coûts pour un organisme, ce qui est attrayant lorsque la situation financière est délicate.

- **Opposition à l'art :** Compte tenu de la nature subjective de l'art et du rôle public qu'il joue dans les transports en commun, les œuvres d'art peuvent susciter l'opposition des entreprises et de la collectivité. L'art provocant peut contrarier certains membres de la collectivité. Toutefois, la plupart des professionnels de l'art public sont convaincus que l'art a pour but de mobiliser et de faire réfléchir les gens. C'est pourquoi il est important qu'un conservateur expert choisisse des œuvres d'art de qualité.

[3] Politique sur l'art corporatif de la ville de Calgary : http://www.calgary.ca/docgallery/bu/recreation/public_art/public_art_policy.pdf.

Pratiques exemplaires

- **Assurer la stabilité du financement :** À l'instar de tout projet de longue haleine, l'incorporation de l'art public dans les projets de transport en commun exige un financement régulier. Les politiques d'un « certain pourcentage réservé à l'art » qu'ont adoptées certaines administrations locales et sociétés de transport en commun en Amérique du Nord sont une manière précieuse de s'assurer que l'art et la créativité font partie du paysage de nos villes. Ce modèle de financement fonctionne car il ne majore pas le budget d'un projet, mais se contente d'attribuer un pourcentage du budget du projet d'immobilisations existant à l'art public. Toutefois, il est important d'établir le budget artistique au moment de l'approbation du budget d'immobilisations. Bien que les politiques d'un « pourcentage pour l'art » ont essentiellement été adoptées par les grandes villes, la simplicité de ces politiques permet de les transférer à des plus petites communautés.

- **Plan d'entretien :** Un plan d'entretien des installations doit être établi dès le lancement d'un programme d'art public. À Seattle, 10 % du budget d'art public est réservé à l'entretien, notamment à la main-d'œuvre et aux matériaux. En outre, tout au long de la conception et de l'installation des œuvres d'art, on tient des registres détaillés sur les matériaux et les procédures qui ont servi à la création des œuvres d'art pour s'assurer que l'entretien se déroule de la bonne manière.

« Shift » par Claudia Fitch aide à découvrir un centre de transport en commun caché, alors que les motifs du pavage en dessous lancent des avertissements aux automobilistes et aux piétons.
Source de l'image : Sound Transit.

- **Obtenir dès le début la participation des artistes :** Il est important que l'art et le design soient intégrés dans les projets de transport en commun dès le commencement pour multiplier les possibilités artistiques et assurer la rentabilité globale des coûts. Les préoccupations suscitées par la sécurité, les activités, l'entretien, le vandalisme et la circulation piétonnière compliquent souvent l'incorporation de l'art et du design dans les projets de construction. C'est pourquoi il faut permettre aux artistes de participer à la conception des installations de transport en commun et des espaces publics, car cela multiplie les possibilités d'intégrer l'art dans les travaux de construction. Par ailleurs, les infrastructures à l'appui des œuvres d'art peuvent être installées à moindre coût ou gratuitement si elles sont prévues durant la conception.

- **L'art public doit refléter la collectivité locale :** Les œuvres d'art doivent être le reflet de leur environnement ou célébrer l'histoire et la culture locales. Il est important d'avoir à l'esprit le contexte local car l'art public doit trouver un écho au sein de la collectivité pour atteindre les nombreux objectifs d'augmenter le nombre d'usagers et le niveau de satisfaction des usagers. L'art public attrayant devient un lieu d'intérêt ou un pôle d'attraction dans un quartier et peut favoriser le dialogue et la réflexion au sein de la collectivité.

- **Collaborer avec la collectivité :** Il est essentiel de collaborer avec les entreprises et les collectivités touchées par l'aménagement des transports en commun pour qu'un projet d'art public aboutisse. Lorsque les collectivités participent au processus, elles s'investissent dans le succès d'un projet et contribueront à sa réalisation au lieu de s'y opposer. Grâce à sa participation accrue au processus, la collectivité peut également acquérir un sentiment de propriété et de fierté à l'égard du projet, ce qui peut conduire à des partenariats pour le maintien du projet.

- **Recourir à un conservateur professionnel :** Même s'il est important que les intervenants locaux et les communautés prennent part à l'art public dans leurs collectivités, le fait d'avoir un conservateur professionnel qui sélectionne et qui administre le projet d'art public peut contribuer à assurer que les œuvres d'art sont d'une qualité supérieure.

Ressources

Seattle : Le projet ST*art* de Sound Transit est un projet de 18 millions $ qui ne majore aucunement le budget d'immobilisations de la société. Le programme est financé entièrement par la politique d'un « certain pourcentage réservé à l'art » de la société. Les fonds sont mis en commun pour donner plus de flexibilité. L'administration du programme est également financée à même l'affectation de 1 % et l'on dénombre actuellement deux employés à plein temps qui s'occupent de l'initiative. De plus, l'entretien des œuvres d'art est compris dans le montant de 1 %, tandis qu'environ 10 % du budget du projet artistique est mis en commun pour

son entretien futur. Le budget ST*art* établi il y a 11 ans reposait sur les coûts prévus de construction en surface des réseaux de trains légers et d'autobus express de la région.

Vancouver : Le projet *88 Blocks – Art on Main* est un partenariat entre Transports Canada, TransLink et la ville de Vancouver. Le budget du projet *88 Blocks – Art on Main* s'élevait à 220 000 $ pour quatre expositions et un poste de conseiller en art public, qui a préparé le plan artistique, a entretenu des rapports avec les artistes et qui surveille l'installation et la documentation du projet. Des spécialistes de la planification de TransLink et du Programme d'art public de Vancouver ont participé à la cogestion du projet.

Calgary : Le volet art public de la *Remise en état de la 7e Avenue* est une initiative concertée du Programme d'art public de la ville et du service des Transports. Le prix des deux premières œuvres d'art installées s'est élevé à 89 000 $ et d'autres œuvres d'art sont prévues. L'art est financé par l'initiative de la ville « un pour cent pour l'art public », qui s'applique à tous les projets d'immobilisations de la ville de Calgary dont la valeur est supérieure à 1 million $. Le financement permet : la mise en œuvre de la politique; la planification, la conception, la fabrication, l'installation et l'achat d'œuvres d'art public; la gestion, l'administration et la programmation de la collection d'art public; et son entretien et sa conservation.

Leçons à retenir

Les leçons tirées suivantes ont été mentionnées par des employés de Sound Transit, de TransLink et de la ville de Calgary.

- **Intervenants à bord :** L'art public, de par sa nature même, intéresse toute la collectivité. Il est donc essentiel de faire participer tous les intervenants à l'installation de l'art public dès la création d'un projet. Les entreprises et les collectivités locales de même que les représentants élus doivent avoir leur mot à dire sur le type d'art public qui est exposé et sur l'endroit.

- **Collaboration interdépartementale :** Veiller à ce que la collaboration entre les différents acteurs survienne tôt afin de resserrer les relations et de bâtir la confiance. Les techniciens et les artistes doivent participer dès le commencement des projets pour minimiser les conflits ultérieurs.

- **Définir les rôles et les responsabilités :** Au début du processus de planification, préciser les rôles et les responsabilités de chaque organisme qui participe à l'exploitation et à l'entretien. À défaut d'éclaircir les rôles et les responsabilités, on risque de ralentir le processus et de majorer les coûts.

- **Caractère essentiel des communications :** Il est indispensable de dialoguer avec la collectivité et les médias locaux dès le lancement du projet. Le public est généralement favorable à l'art et aux améliorations de conception des transports en commun, mais, si on justifie les investissements, on atténue toute opposition éventuelle en plus d'obtenir un soutien supplémentaire.

Autobus de TransLink recouvert d'une image d'une couverture afghane.
Provenance de l'image : TransLink.

Sources

Calgary Transit. « 7 Avenue LRT Refurbishment Project » http://www.calgary.ca/docgallery/bu/transportation_infrastructure/7_ave_lrt/project_history_and_development.pdf (en anglais seulement)

Calgary Transit. « 7 Avenue LRT Station Reconstruction Plan » (2004) http://www.calgarytransit.com/pdf/7Avenue_LRT_Station_Reconstruction.pdf (en anglais seulement)

Politique d'art public de la ville de Calgary http://www.calgary.ca/docgallery/bu/recreation/public_art/public_art_policy.pdf (en anglais seulement)

Ville de Calgary. Programme d'art public

Ville de Vancouver. « Public Art Program Review and Design Framework » (2008) http://vancouver.ca/commsvcs/culturalservices/PublicArtReview.pdf (en anglais seulement)

Federal Transit Administration. « Federal Transit Administration Design and Art in Transit Projects, C 9400.1A » (1995) http://www.fta.dot.gov/laws/circulars/leg_reg_4129.html (en anglais seulement)

Politique d'art public de Sound Transit (1998) http://www.soundtransit.org/documents/html/board/resolutions/html/Reso98-01.html (en anglais seulement)

Programme d'art public de Sound Transit : http://www.soundtransit.org/Projects-Home/STart-Public-Art-Program.xml (en anglais seulement)

TransLink. « Main Street Public Art Plan » (2006)

TransLink. « Main Street Transit and Pedestrian Priority Market Research – Bus Riders » (automne 2009)

TransLink. « Main Street Transit and Pedestrian Priority Market Research – Residents » (automne 2009)