

Renault 12 Mohamed El Khatib

EXPO



La Condition
Publique

→ Dossier de presse



© Yohanne Lamouliere / Tendances Floue.

09.04 - 11.07.2026

mer + sam 14:00 - 19:00 + 1^{er} dim du mois 12:00 - 19:00



Nord
Département 59

MEL MÉTROPOLÉ
EUROPÉENNE DE LILLE

VILLE DE
ROUBAIX

AUSHOPPING
LEERS

LA VOIX
DU NORD

LM

MOUVEMENT

Liberation

SOMMAIRE

1 - « Renault 12 »,
Installation / exposition de Mohamed El Khatib /
performance et vernissage

p.3

2 - Biographie de l'artiste et documentation sur
l'exposition

p.4

3 - « Renault 12, la voiture du futur », entretien
entre Robert Broyer et Mohamed El Khatib

p.8

4 - Autour des expositions,
Une programmation artistique et culturelle
pluridisciplinaire rythmée par de nombreux
temps forts

p.10

5 - Expositions en cours et à venir

p.11

6 - La Condition Publique

p.14

Renault 12

Installation / exposition

Mohamed El Khatib

09.04 - 11.07.2026

Chaque été, des années 70 aux années 90, des milliers de familles maghrébines ont traversé la Méditerranée. Depuis Marseille ou Roubaix, dans une époque sans système GPS, des voitures chargées à bloc sillonnèrent la France et l'Espagne jusqu'aux ferrys qui les emmenaient au Maghreb où les attendaient leur famille et leurs origines.

Cette installation se découvre comme un voyage au cœur de ces récits de migrations embarqués et de tout ce qu'ils charrient d'objets, de souvenirs et d'émotions, célébrant ainsi ce nomadisme rituel qui fait le lien entre deux rives, en adoptant un regard à la fois sociologique et sentimental. Elle permet de constituer une mémoire populaire de l'immigration, élevée ici au rang de patrimoine immatériel de la Méditerranée. Pour signifier ce retour nostalgique au pays, une collecte-enquête d'un patrimoine à la fois industriel, mécanique et culturel, structure l'ensemble de l'installation. Ce parcours imaginé par Mohamed El Khatib permet de disséquer littéralement une dizaine de Renault 12 ou Peugeot 504, et de faire du principe de la casse automobile, la vitrine d'un art contemporain populaire.

+ Vernissage le 08.04.2026

Ouverture : mer + sam 14:00 - 19:00 + 1er dim du mois 12:00 - 19:00

Performance 504

Pensée en regard de son exposition «Renault 12», la performance de Mohamed El Khatib rejoue à sa manière un mythe fondateur de la Méditerranée, l'épisode homérique du retour à Ithaque, réactivé par les familles maghrébines de la diaspora qui entreprennent chaque été de revenir au bled.

Empruntant son titre au mythique modèle de Peugeot, une automobile robuste et familiale, elle se présente comme une chronique de ces transhumances estivales entre les années 1970 et 1990, synonymes de vacances, de retrouvailles et de liberté. En hommage aux épopées pendulaires de son enfance, le metteur en scène décline cette soirée performative sous la forme d'un film inédit, d'un happening théâtral avec des amateurs du bled et d'un concert.

MERCREDI 08.04.2026

Soirée d'ouverture en deux parties :

19:00 | PERFORMANCE 504

20:00 | FÊTE D'OUVERTURE

Biographie de l'artiste

Mohamed El Khatib

Auteur, metteur en scène, réalisateur et plasticien, Mohamed El Khatib développe des projets à la croisée de la performance, de la littérature et du cinéma. À travers des épopées intimes et sociales, il multiplie les occasions de rencontres entre l'art, et celles et ceux qui en sont éloignés.

Après *Moi*, Corinne Dadat, qui proposait à une femme de ménage et à une danseuse classique de faire un point sur leurs compétences, il a poursuivi son exploration de la classe ouvrière avec la pièce monumentale *STADIUM*, qui convoque sur scène 58 supporters du Racing Club de Lens. Avec des enfants de parents divorcés, il s'est interrogé à la radio et à l'écran sur ce que la famille peut produire comme récit. Avec l'historien Patrick Boucheron, il a dessiné une histoire populaire de l'art au travers de la boule à neige.

Parallèlement à ses projets pour la scène, Mohamed El Khatib a développé une recherche plastique en collaboration avec plusieurs artistes. En Savoie, aux côtés de Valérie Mréjen, il a initié la création du premier centre d'art en Ehpad. À la Collection Lambert à Avignon, il a imaginé une exposition sentimentale en réunissant des commissaires précaires de la Fondation Abbé-Pierre et des membres du personnel du musée. C'est au Mucem qu'il a créé l'exposition monumentale « Renault 12 », inspirée des voyages en voiture des familles franco-maghrébines.



L'origine du projet

Après avoir réalisé un film pour ARTE à bord d'une Renault 12 dans un road-trip qui le menait d'Orléans à Tanger en quête d'un héritage familial, Mohamed El Khatib entreprend un panorama des relations franco-maghrébines cadrées par le rectangle d'un pare-brise. Alors que la grand-messe des Salons de l'automobile des années 1970 a suscité des passions et des usages singuliers transformant la voiture en espace de vie et d'histoires, la démocratisation de l'industrie automobile a permis aux classes populaires de se livrer à de longues épopées estivales.



Récit mythique du retour à la terre

Après onze mois de travail acharné, tous ces gens qui ne pouvaient se payer des billets d'avion, devenaient, le temps du voyage, les reines et les rois des blédards, faisant le plein d'essence pour faire le plein d'amour pendant un mois au pays.

Rituel nostalgique, visite familiale obligée ou vacances annuelles, ce retour au pays revêt au fil des années une parure légendaire; retrouver le pays qu'on a quitté en y apportant ce qu'il y manque, c'est arriver dans un autre pays dont on connaît la langue, les habitudes, les gens, et qui nous accueille le cœur rempli d'impatience. Ce phénomène pourrait s'apparenter à une nouvelle vague de vacanciers, héritière des premiers congés payés dans les années 1930. Il est aussi le témoignage du lien affectif, amoureux, familial ou filial qui demeure par-dessus les frontières et la mer; d'une force qui nous rappelle chaque année, comme un tendre rite sacré, à retourner sur nos pas...

Cette transhumance de véhicules surchargés trace la route généreuse d'une certaine insouciance de l'après-décolonisation. C'est toute une histoire des Maghrébins de France, mais aussi une histoire populaire de la France encore trop peu racontée que nous souhaitons partager. Il s'agit d'inviter au voyage à travers tous ces voyages, en réunissant ce qui nous apparaît comme un patrimoine sociologique et affectif de l'histoire de la Méditerranée par ses bords de route.

Une histoire intime de l'automobile

Cette transhumance de bagnoles d'occasion pleines à craquer traînant parfois une remorque tout aussi chargée, c'est l'occasion de retrouver ceux qu'on a quittés en apportant au pays, tel l'enfant prodigue, ce qu'on n'y trouve pas, chargés de sacs et de paquets, et qu'il s'agisse de vêtements, d'électroménager ou du bien-nommé parfum « Rêve d'Or ». C'est peut-être aussi la promesse d'en rapporter des épices, de l'huile d'olive... qui permettront d'apaiser pour un temps le mal du pays.

Aux descriptions recueillies sur le chargement des voitures, il est également question de tout emmener pour le voyage lui-même. Et parmi les accessoires indispensables: la carte routière et les K7 audio. La première pour s'orienter vers les points d'étapes et les aires de pique-nique, témoins factuels des changements topographiques et toponymiques que l'on observe au fil des paysages. Les secondes pour passer le temps et teinter les pensées, trait d'union culturel qui accompagne la migration entre deux pays. Il s'agit de collecter des cartes des années 1970 à 1990 pour donner vie à notre installation, et avec les cassettes originales récoltées, une K7tothèque avec lecteurs d'époque occupera un véhicule.

Du salon de l'automobile à l'automobile comme salon

Il s'agit de mettre en avant cet étrange habitacle de quelques jours de voyage, où toute une famille emménage dans un espace réduit de 9m², que même le bailleur le plus avide n'oserait louer. Roland Barthes a parfaitement écrit cet objet mythique: « L'automobile est conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique. » C'est tout un univers intime que véhiculent ces voitures, devenues des espaces domestiques à roulettes. Au risque parfois qu'un mauvais coup de frein, un endormissement causé par la longueur du trajet et la fatigue, et toute une sphère familiale éclate en tonneaux de terreur.

Les photos de ces voyages portent néanmoins une part de magie, comme un art familial de la villégiature à travers l'art de l'automobile et de sa conduite, sur une route devenue ligne de fuite. La voiture avec laquelle on pose comme un membre de la famille (debout et légèrement devant, ou bien assis au volant), devient le trophée que l'on conduit, un symbole d'autonomie et de liberté. On se photographie avant le départ, à l'arrivée, au début ou à la fin de l'aventure; ou bien à une station d'essence, sur un parking... Il y a comme un sentiment d'héroïsme à faire ce long voyage ou d'une re/conquête de l'espace. Ces photos vernaculaires, aux teintes et textures variées, à l'allures dès lors rétro, rejoindront les photographies de Yohanne Lamoulère pour leur nouvelle intimité partagée, aux côtés des pièces détachées des voitures qui véhiculèrent, en les rendant possibles, ces voyages et ces souvenirs.

Par ailleurs, Yohanne Lamoulère et Mohamed El Khatib se sont rendus à Chichoua (sud marocain), dans la ville qui compte le plus de 504 Renault 12 au monde afin d'en réaliser une série photographique radicalement hors du temps.

En exposant des photographies de ces voitures en voyage et en exposant la voiture tout entière, puis désossée, puis en pièces détachées, on sèmera aussi le deuil de cette mécanique, aujourd'hui effacée par la technologie informatique, avec la conduite autonome, les caméras ou les écrans tactiles.

On déambule à travers les organes de voitures, les récits parcellaires et les images vernaculaires comme dans un grand jardin, au parfum et à la chaleur d'essence, d'huile, de sable, et de voyage.



La voiture outil et symbole de cette transhumance méditerranéenne

Renault 12 ou Peugeot 504, berline ou break... Frein à main central, banquette arrière avec accoudoirs, miroir de courtoisie dans le pare-soleil, malle plongeante en guise de coffre, boîte de vitesse à engrenage, tableau de bord lumineux comme un vaisseau spatial, ceinture de sécurité - en option -, cinq voire six, voire sept places...

Ce type de voiture, doté d'une certaine élégance et de lignes futuristes, pensé aussi bien pour les classes aisées que les classes populaires, va devenir, tant pour ses qualités techniques qu'esthétiques, le symbole de cette transhumance méditerranéenne.

Présentée comme un modèle d'envergure et de la modernité dans les premiers Salons de l'auto, la R12 ne fait que retrouver la place qui lui est due, au musée : l'exposer, la désosser, l'analyser, est une manière d'incarner mécaniquement ces nombreux voyages et de retrouver une esthétique de la technique. Un film vient également nourrir l'exposition, il s'agit de la rencontre inédite avec Robert Broyer, l'inventeur de la Renault 12. Il témoigne avec facétie du décalage entre les intentions qui ont guidé la conception de la voiture, et les usages originaux qui en ont été faits par la population.

Renault 12, la voiture du futur

Entretien entre Robert Broyer et Mohamed El Khatib.

Robert Broyer, 85 ans, a marqué l'histoire du style automobile. Designer industriel autodidacte, il a notamment dessiné les modèles phares de chez Renault entre 1961 et 1973, dont la mythique Renault 12 qui connaîtra un destin international.

M.E-K. *Qu'y a-t-il de particulièrement réussi dans votre Renault 12 ?*

R.B. Je ne saurais vous dire, car je suis toujours très critique à l'égard de mes modèles... Un détail aurait pu être merveilleux, ce sont les phares. À l'origine, j'avais fait un véhicule avec des phares asymétriques. En somme, j'avais deux phares côté droit et un phare, rond, du côté gauche. Pourquoi ? Parce que j'avais anticipé le code européen qui favorisait les ampoules asymétriques privilégiant l'éclairage du côté droit de la route, pour les piétons, les cyclistes, etc. Donc moi j'avais imaginé de mettre deux feux longue portée. C'était une solution qui avait plu mais hélas, on cherchait le centime. Et puis, au point de vue style, il y avait un air de famille qu'on voulait retrouver avec la Renault 16... Donc finalement on est revenu à des phares classiques rectangulaires, style R16.

M.E-K. *Que faudrait-il changer dans ce modèle de R12 ?*

R.B. Peut-être le coffre que je trouve bas, il aurait mérité d'être un peu plus haut. Mais ça, ça a été imposé par la direction technique parce qu'on utilisait un essieu rigide à l'arrière et si vous vous souvenez, les R12, il fallait pas trop charger l'arrière - en théorie. Donc on m'avait dit qu'il ne fallait pas pouvoir y mettre de grandes valises à la verticale. Et en même temps, le coffre devait paraître grand quand vous l'ouvrez, et effectivement il paraît grand. Mais en réalité, compte tenu qu'il chute beaucoup sur l'arrière, on ne peut pas placer plusieurs grandes valises côte à côte, qui chargeraient trop la voiture. C'était un piège pour empêcher les gens d'avoir trop de bagages.

M.E-K. *Vous avez dû ruser pour que les gens*

ne les chargent pas trop, pourtant vous avez vu dans les années 1980 la façon dont elles partaient au Maghreb, vous imaginiez un tel usage ?

R.B. Ah oui avec les chargements extravagants ! Effectivement, d'ailleurs il fallait régler la hauteur des phares dans ces cas-là. C'était surtout avec les 504 et les R12. Les 504 avaient une assiette plus horizontale, mais les R12, c'est vrai qu'elles ne tenaient pas beaucoup la charge, enfin elles étaient solides, mais à la charge... Un des gros problèmes de Renault, c'était l'assiette qui était souvent très différente, selon la charge ou pas ; la configuration de la voiture n'est pas toujours excellente. En tout cas, tout était très simple, la mécanique à l'époque était facilement accessible et donc réparable.

C'était une voiture qui était à la fois économique, résistante, donc elle a eu beaucoup d'applications notamment au sein des classes populaires et dans la classe moyenne. C'était une voiture très prisée et finalement son style a passé plusieurs générations. Elle a subsisté très longtemps chez Dacia, en Argentine, puis en Roumanie et elle a été éditée à des millions d'exemplaires, donc c'est une voiture très populaire. Et je remarque, quand on l'évoque, qu'il y a beaucoup de nostalgie chez les gens. « Ah oui ! Mon père a eu ça, qu'est-ce qu'elle était bien ! » Il y a un côté sentimental qui perdure. Je crois que je suis heureux d'avoir peut-être contribué à quelque chose qui apportait du bonheur à des gens.

M.E-K. *Pour l'époque, elle était révolutionnaire dans son design...*

R.B. En 1963, entre deux études imposées on avait parfois un peu de temps libre, et j'en

avais profité pour réaliser un concept-car sur la base de la Renault 4. J'avais eu l'idée de faire une voiture qui ne donnait pas le sentiment d'être tirée par l'avant. Parce que les voitures autrefois, les voitures d'avant-guerre jusqu'à la DS, avaient tendance à être « tirées » - suite à l'hippomobile où c'était le cheval... Il y a eu toute la période inaugurée par les Américains, notamment avec la Chevrolet Corvair, où la voiture était relativement parallélépipédique avec une égalité entre le capot moteur et le coffre. Et toutes les voitures du monde ont été copiées sur cette image : les 104, les Fiat, les Volkswagen... Ces voitures n'avaient pas du tout de dynamisme, c'était des objets posés sur le bord du trottoir. Et je me suis dit : il faut redonner une dynamique à la voiture ; au lieu de la tirer puisqu'elle est immobile, eh bien on va la pousser, et lui donner une allure avec une ligne flèche. Donc j'ai dessiné des ailes qui remontaient et avec une pointe vers l'avant, ça donnait un autre modèle de dynamique. C'était aussi l'image du Concorde, qui venait d'être créé à l'époque. D'ailleurs, dans les images de publicité de la R12 on a beaucoup fait de parallèles avec le Concorde.

Je n'ai pas pu transposer exactement ce rêve, car un véhicule a des impératifs avec un cahier des charges rigide d'habitabilité, ce n'était donc pas possible, mais on a retrouvé quand même cette fluidité entre le capot et le pare-brise relativement incliné. Si j'avais pu, j'aurais avancé le pare-brise de 10 cm et là, la voiture aurait été parfaite, mais bon c'est comme ça.

Vous savez, en design, il faut composer avec beaucoup d'éléments parfois contradictoires, techniques, esthétiques... Faire une voiture de sport, c'est des vers libres mais là, c'est pire que des alexandrins ! Il y a tellement de contraintes...

M.E-K. *Comment se fait-il qu'on puisse concevoir une voiture et ne l'avoir jamais conduite comme vous ?*

R.B. C'est vrai ! Je vous dirais que j'ai presque fait un rejet. Alors déjà la Renault 12, entre les premières esquisses et sa sortie, ça a mis plus de 7 ans. Et la Renault 16, qui a été étudiée après, est sortie avant. Parce que la 12 était suffisamment d'avant-garde pour pouvoir attendre encore 2 ou 3 ans. Et l'étude de marché faisait qu'ils avaient besoin d'une

petite R16 donc elle avait pris le pas sur la R12. Puis quand elle a été dans la rue, je n'ai pas eu l'impression que c'était moi qui l'avais faite.

Et depuis, je n'ai pas eu envie de la conduire. Mais la R14 je ne l'avais pas conduite non plus... Je me souviens aussi que mon épouse souhaitait avoir une R5 et j'ai dit non, pas de R5 ! C'était ma planche de bord à l'avant, je ne peux pas la voir. Et lorsqu'il y a eu un restyling de la planche de bord - ce n'était plus moi - alors là, on en a acheté une.

M.E-K. *Comment en vient-on dans la vie à dessiner des Renault 12 ?*

R.B. Je suis né en 1938. J'ai commencé comme mécanicien puis carrossier chez Chausson. Je dessinais beaucoup et ils se sont rendu compte que j'avais le sens du volume. Puis je suis rentré chez Renault le 17 avril 1961 et j'y suis resté jusqu'en 1973 avant de devenir indépendant.

J'ai dessiné pas mal de choses chez Renault : un tracteur, des cabines de camion Saviem, la 12, la 14, en partie la 5, les intérieurs de la 30, le restyling de la 15 et de la 17 et les versions break. J'ai fait une très belle voiture qui n'est jamais sortie à cause de la crise du pétrole en 1973 : elle devait être construite en Argentine et s'appelait Lica Torino. Et j'ai fait d'autres modèles genre Méhari. Et puis parfois, la politique se mêle à l'esthétique : j'ai une voiture qui a été refusée pour laisser la place à la Rodéo 4 qui est un modèle peu réussi, mais ça avait été imposé par Giscard d'Estaing qui voulait un constructeur auvergnat... Voilà à quoi tient la destinée d'une voiture. Mais c'est vrai qu'il y a plus d'échecs que de réussites dans ce métier, on fait beaucoup plus de voitures en étude que de pures réalisations. Et à l'époque, ce qui m'a permis d'imposer les idées au bureau de style, c'est la maîtrise technique, car vous étiez confronté à toutes les disciplines lors de la fabrication automobile. Le problème des écoles d'art, c'est qu'on ne vous apprenait pas à emboutir une tôle. Concrètement vous êtes confronté à des problèmes d'emboutissage : comment vous allez découper votre aile... Il faut avoir la connaissance intime des matériaux, les arguments techniques pour affronter chaque corps de métier et négocier pour conserver votre style.

Autour des expositions

Une programmation artistique et culturelle pluridisciplinaire rythmée par de nombreux temps forts

> Visites guidées

Visites guidées tout public

Chaque samedi de 16:30 à 17:30

Tarif 5€/2€/0€

Informations sur le site web de la Condition Publique

Visites guidées groupes

Chaque Mercredi de 14:00 à 18:00 + Jeudi de 09:00 à 16:00

Durée 1h, réservation : billetterie@laconditionpublique.com

Visite guidée adhérent.es

Le 18.04.2026 de 18:00 à 19:00

Gratuit sur réservation : billetterie@laconditionpublique.com

> Visites nocturnes dans le cadre de la Nuit des Arts

Du 23 au 24.05.2026

En amont des événements qui font vibrer la Condition Publique en soirée, profitez d'un accès prolongé aux expositions. Rendez-vous sur notre site internet ou sur les réseaux sociaux pour connaître les ouvertures nocturnes.

> Concert

Aziz Konkrite

23.05.2026

Dans le cadre de la Nuit des Arts

Gratuit sur réservation : [site web de la Condition Publique](http://site.web.de)

> Ateliers

Ateliers thématiques en écho à l'exposition - Adultes

Chaque samedi de 14:30 à 17:30

Tarif 10€/0€

Ateliers thématiques en écho à l'exposition - Famille

Chaque samedi de 15:00 à 17:00

Tarif 5€/0€

Expositions en cours et à venir

Portraits de familles

Julien Pitinome / Labo148

Exposition présentée en partenariat avec l'Institut pour la photographie

08.02.2026 - 08.07.2026

Depuis sa création en 2018, l'Institut pour la photographie des Hauts-de-France, structure dédiée à toutes les formes et à tous les usages de la photographie, s'engage aux côtés des artistes. En ouvrant des espaces d'échange et d'expérimentation, il accompagne notamment des photographes dans le développement de leurs projets et la valorisation de leur travail.

C'est dans ce cadre que Julien Pitinome mène depuis 2023 un projet au long cours sur la tradition du portrait de famille qui tend à disparaître à l'ère de la dématérialisation. Comment les photographies de famille deviennent-elles des outils de transmission collective ? Raconter les familles, les foyers comme un espace intimiste, clos, nécessite de s'intéresser aux enjeux contemporains qui heurtent la vie de toutes et tous : enjeux économiques, de territoires, spatiaux, temporels, symboliques, culturels... le projet « Portraits de familles » pose un regard photographique sur celles et ceux qui composent nos territoires, mélange entre ruralité, urbanités et leurs interstices. Fort de son expérience dans le secteur social, il photographie les familles dans un studio installé dans l'espace public afin de réaliser des portraits contemporains des habitants de la région des Hauts-de-France dans toute leur diversité.



All, Kadiatou, Sallm, Naïssata, Danlo, Nabintou DIAKITÉ, Quartier du Pile - Roubaix / Nord - 11 juillet 2025, Julien Pitinome, Labo148, Institut pour la photographie

Au-delà de toutes les mers

Exposition collective

Co-conçue et co-produite par Le Cube (Rabat) et La Condition Publique (Roubaix) dans le cadre de la saison Méditerranée 2026 - portée par l'Institut Français

30.05 - 01.11.2026

« Lorsque l'esprit des hommes te paraîtra étroit, dis-toi que la terre est vaste. N'hésite jamais à t'éloigner, au-delà de toutes les mers, au-delà de toutes les frontières, de toutes les patries, de toutes les croyances. » (*Léon l'Africain*, Amin Maalouf, 1987)



médi
saison terra
2026 née

L'exposition collective « Au-delà de toutes les mers » explore les circulations de populations, de langues, de cultures et de récits autour et au-delà de la mer méditerranée - et en particulier entre la France et le Maroc. Fortement marquées par la colonisation occidentale, notamment française, mais également par une longue histoire de relations géopolitiques et d'influences multiculturelles, ces circulations sont envisagées ici non pas comme de stricts déplacements d'un lieu à un autre, mais comme de véritables flux sans cesse mouvants, engendrant aussi de la relation et de l'inattendu - selon les termes du philosophe et écrivain créole Édouard Glissant. « Ce qui est important dans la relation, c'est la mise en contact, non pas la fusion, mais l'échange dans la différence. » (*Poétique de la Relation*, Gallimard, 1990)

Co-conçue par Le Cube independent art room (Rabat, Maroc) et La Condition Publique (Roubaix, France) à l'occasion de la « Saison Méditerranée 2026 » portée par l'Institut Français, cette exposition réunit douze artistes, toutes et tous liés de manière intime ou artistique au Maroc.

Leurs œuvres nous disent quelque chose des liens complexes tissés à travers et de part et d'autre de ce « continent liquide », vaste espace d'interconnexions entre le Maghreb et l'Europe. Construite autour de trois axes - circulations géographiques, circulations des langues, et circulations immatérielles (mémoires, savoir-faires, croyances) - l'exposition interroge, à l'aune de l'Histoire qui a façonné cette région, la manière dont les êtres, les récits et les objets se déplacent, se métamorphosent et réagissent les uns aux autres, dans un monde en perpétuel mouvement.

Les artistes de « Au-delà de toutes les mers » déjouent, déplacent, recomposent les récits, les mémoires et les identités culturelles. Ils et elles nous invitent à considérer « la rencontre, l'interférence, le choc, les harmonies et les disharmonies entre les cultures, dans la totalité réalisée du monde-terre » ce qu'Édouard Glissant a tout simplement rassemblé sous le mot de « créolisation » (*Traité du Tout-Monde*, Gallimard, 1997).

Avec la participation des artistes :

Irena Eden & Stijn Lernout, Khadija El Abyad, Badr El Hammami, Karima, Fadma et Allal El Karmoudi, Ahmad Karmouni, Mohammed Laouli, & Katrin Ströbel, Ziad Naitaddi, Leila Sadel, Sarah Van Melick et Imane Zoubai.

Co-commissariat :

Ninon Duhamel (La Condition Publique), Elisabeth Piskernik (Le Cube - independent art room)



Katrin Ströbel & Mohammed Laouli, *Frontières fluides* (Marseille) 2013 - 2025 © KS & ML, adagg, Paris, 2026

La Condition Publique

La Condition Publique est un établissement public de coopération culturelle (EPCC), situé à Roubaix (Nord). Les membres sont la région Hauts-de-France, la Métropole européenne de Lille et la Ville de Roubaix. L'EPCC est également soutenu au programme d'activités par le département du Nord et a reçu le label Fabrique de Territoire du ministère de la cohésion des territoires. Ismael Jamaledine en est le directeur depuis septembre 2024.

Depuis 20 ans, la Condition Publique est le symbole d'une utopie culturelle et artistique unique à Roubaix. Pluridisciplinaire par essence, la Condition Publique est à la fois un espace de création, de production artistique et de rencontres festives. Avec ses activités mêlant fabrication, pratique du quotidien, diffusion et innovation culturelle, elle offre une programmation qui célèbre la diversité des formes artistiques et la richesse de la création collective. Sous l'impulsion de son nouveau directeur Ismaël Jamaledine, ce lieu emblématique réaffirme son rôle en tant que grande fabrique du temps libre, croisant pratique amateur et professionnelle, transmission des arts de la main, low-tech et recherche artistique.

Un peu d'histoire

Située dans le quartier du Pile à Roubaix, la Condition Publique naît en 1901 en plein essor industriel. Bâtiment de 12 000m², elle est une démonstration architecturale de la puissance économique du textile. Présentant alors plusieurs innovations techniques, elle était dédiée au conditionnement des matières textiles, c'est à dire à la mesure de la qualité et du poids « loyal et marchand » des fibres avant leur vente.

Durant ces vingt dernières années, la Condition Publique s'est positionnée comme laboratoire créatif, au croisement des enjeux artistiques, culturels, sociaux, économiques, environnementaux et urbains. Elle a fait ainsi le lien entre la culture et les mondes de l'économie, de l'innovation technologique, sociale et solidaire. Aujourd'hui, la Condition Publique s'affirme comme l'une des grandes fabriques culturelles et créatives nationales, lieu totem des nouvelles pratiques culturelles dans la métropole et la région.

Une fabrique créative et culturelle

La Condition Publique a la particularité de disposer d'espace de production, créatifs et récréatifs accessibles au quotidien. Cette mise en partage vise à faciliter l'accès à des ressources de premier plan pour toutes et tous, afin de favoriser toutes les expressions culturelles, contribuer largement à l'émancipation par le "faire" ainsi que faire circuler la parole comme les savoir-faire artistiques et manuels.

La Fabrique regroupe plusieurs espaces et ressources dont notamment une halle de construction partagée de 1000m², un fab-lab, des bureaux ou des studios, et continue à se développer : labo cuisine et média lab sont notamment en cours d'implantation. Les outils de la fabrique permettent de développer une activité très riche, porteuse de nombreux croisements entre les publics et les pratiques. Ils sont ainsi tout autant utilisés par des artistes en résidence de création que par des habitants.



Vernissage de l'exposition du LAM à la Condition Publique, rue couverte, avril 2025, © Arto Victorri

Un lieu de programmation artistique vivante

Toute l'année, la Condition Publique propose une programmation artistique riche, construite avec de très nombreuses institutions et structures culturelles du territoire. Elle promeut un dialogue riche entre les esthétiques et les disciplines. Sa grande salle de spectacle entièrement modulable permet d'accueillir une grande diversité de productions, de grands concerts à des projets de théâtre ou de danse en passant par des performances immersives.

De nombreux festivals sont y sont également organisés ou accueillis chaque saison : Festival Next, Le Grand Bain, Latitudes Contemporaines, Pile au RDV, Name Festival, Urbx, Crossroads, ...

Le Labo148 : Agence journalistique et artistique de la jeunesse

Le LABO148, Incubateur Créatif de la Jeunesse, rassemble des jeunes de Roubaix et de ses environs, étudiants et étudiantes en journalisme, en art, apprentis, en insertion ou lycéens et lycéennes ; ils et elles imaginent et construisent ensemble leurs propres projets, à la croisée de pratiques journalistiques et artistiques. Depuis sa fondation en 2017, le LABO148 est un projet pour et par des jeunes de 15 à 30 ans qui valorise l'engagement pour son territoire, la ville de Roubaix, la métropole et qui est en lien via le réseau EMI-cycle avec des structures similaires dans toute la région.



Renault 12 © Arto Victorri

Pour toute utilisation des photographies de **Yohanne Lamoulère / Tendance Floue** (grande affiche, PQR et presse nationale, etc.) ou si vous souhaitez d'autres photos (quelle qu'en soit l'utilisation), merci de vous rapprocher de Dominique Pranlong-Mars de in8'circle - maison de production (06 71 63 84 78 / dpm@in8circle.fr) pour le paiement de droits d'auteur.

L'utilisation à titre gracieux des photographies réalisées par **Arto Victorri, Julien Pitinome et Katrin Ströbel & Mohammed Laouli** est possible en mentionnant le, ou les auteurs de la photographie et sa légende.



Photographies



Dossier de presse

→ CONTACT PRESSE

Loïc Duhayon
l.duhayon@laconditionpublique.com
 +33 (0)6.72.17.84.80

→ DU LUNDI AU VENDREDI

10:00 - 19:00
 LE SAMEDI
 14:00 - 19:00
 + 1^{er} dimanche du mois
 11:00 - 19:00

→ GRATUIT

 **La Condition
 Publique
 Roubaix**