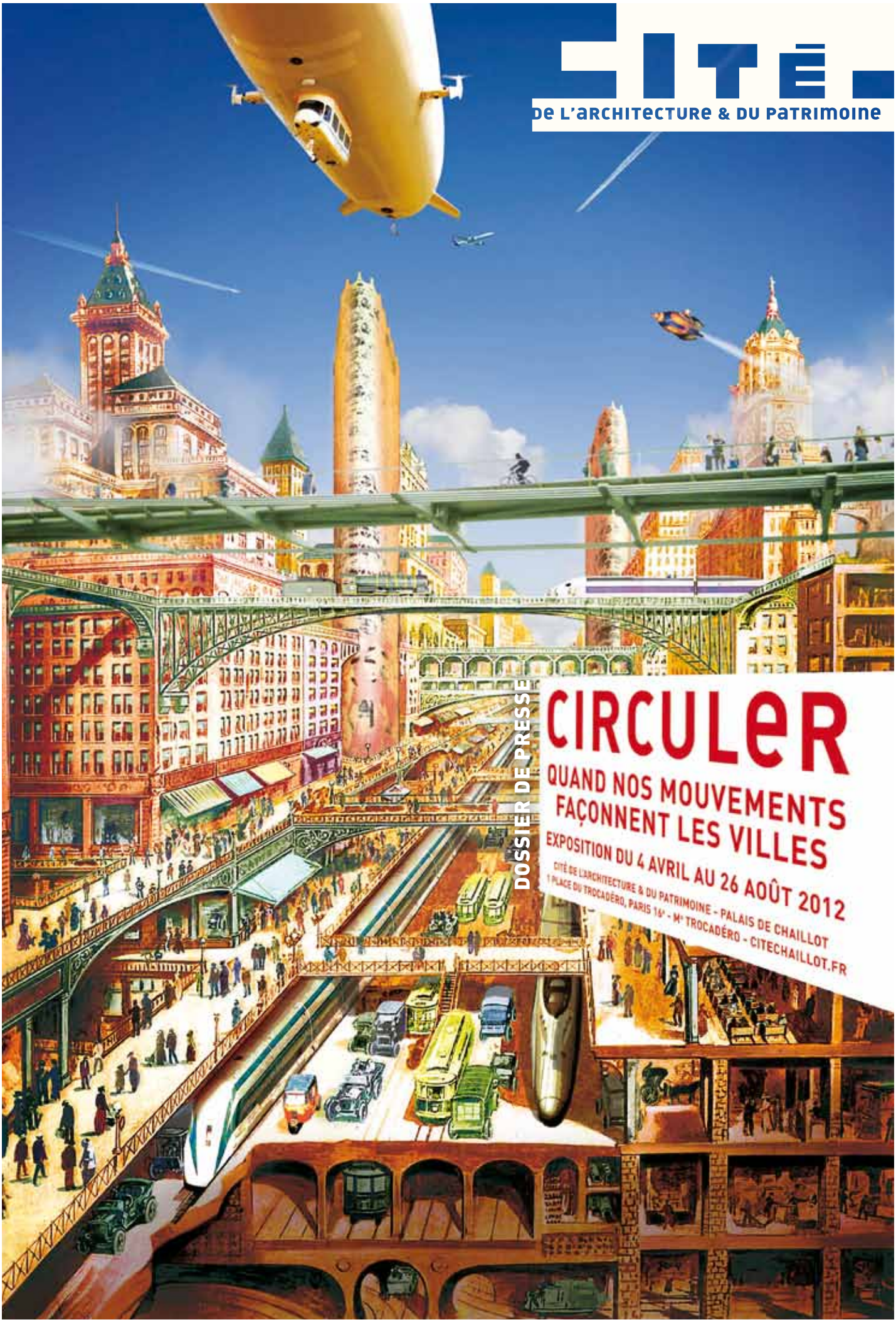

Cité
de l'architecture & du patrimoine
DOSSIER DE PRESSE
CIRCULER
QUAND NOS MOUVEMENTS FAÇONNENT LES VILLES
EXPOSITION DU 4 AVRIL AU 26 AOÛT 2012
CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE - PALAIS DE CHAILLOT
1 PLACE DU TROCADÉRO, PARIS 16e - Mo TROCADÉRO - CITECHAILLOT.FR

Réalisation : Guillaume Lebigre d'après le dessin original
« La ville future, une solution hardie du problème de circulation »
de Harvey Wiley Corbett, 1913 © *L'illustration* / CAPA 2012

DOSSIER DE PRESSE

CIRCULER

QUAND NOS MOUVEMENTS FAÇONNENT LES VILLES

EXPOSITION DU 4 AVRIL AU 26 AOÛT 2012

Cité de l'architecture & du patrimoine
Galerie des expositions temporaires
Palais de Chaillot / 1 place du Trocadéro / Paris 16e / Mo Trocadéro
Ouverture tous les jours de 11h à 19h - le jeudi jusqu'à 21h - fermeture le mardi
Plein tarif: 8€ / Tarif réduit: 5€

Une exposition produite et présentée par la Cité de l'architecture & du patrimoine
Commissariat: Jean-Marie Duthilleul, architecte et ingénieur, avec Marcel Bajard, architecte-urbaniste.
Scénographie et graphisme: AREP - Jean-Marie Duthilleul

CONTACTS PRESSE

Agostina Pinon
01 58 51 52 85
06 03 59 55 26
apinon@citechaillot.fr

Opus 64
Valérie Samuel
et Arnaud Pain
01 40 26 77 94
a.pain@opus64.com

AVANT-PROPOS

L'histoire de la ville est étroitement liée à celle de l'évolution des modes de transports.
Ainsi, la ville romaine a-t-elle été prioritairement construite sur des voies fluviales et sur les côtes en raison d'une maîtrise encore incertaine du transport par la route. Pour l'historien Fernand Braudel, c'est lorsque la voiture à cheval fait son entrée massive en Europe au XVI[e] siècle qu'elle « oblige à une chirurgie urbaniste » et d'en conclure que Bramante qui fait détruire le quartier ancien autour de Saint-Pierre de Rome (1506-1514) est l'un des premiers barons Haussmann de l'histoire.

Plus proche de nous, il est frappant de constater l'unanimité des dix équipes internationales appelées à réfléchir sur l'avenir du Grand Paris pour affirmer le rôle majeur des réponses apportées à la question des transports en commun pour penser l'avenir de l'agglomération parisienne.

S'appuyant sur ce constat, la principale décision prise par les autorités publiques aura été le lancement de la construction d'un nouveau grand métro, complétant le dispositif du métro parisien et du RER, qui l'un et l'autre à leurs époques respectives furent des moteurs de changements décisifs.

Il me semblait donc souhaitable que notre institution, appelée à témoigner sur les grandes interrogations de la ville moderne, consacre une exposition à la thématique du lien entre transports, urbanisme et architecture.

Pour conduire ce projet, la personnalité de Jean-Marie Duthilleul s'est rapidement imposée. Architecte, ingénieur de formation, fondateur et dirigeant du grand bureau d'ingénierie et d'architecture AREP, filiale de la SNCF, Jean-Marie Duthilleul fut l'un des acteurs majeurs du groupement de réflexion constitué autour de Jean Nouvel dans la consultation sur le Grand Paris.

Suivant le fil rouge de l'histoire des modes de transports, du tramway à l'avion en passant par la voiture et le train, l'exposition décrit le modelage de la ville moderne par ces différents systèmes de transports.

La thèse développée par Jean-Marie Duthilleul, qui en fait toute l'originalité, est la mise en évidence d'un récent changement de paradigme.
Pendant des siècles, en dehors des voyages d'agrément, l'homme a pensé le déplacement comme une perte de temps, un moment volé au travail ou à la détente, qu'il fallait s'efforcer de comprimer.

La conquête de la vitesse par la machine fut donc érigée en dogme de l'homme moderne, les gares remplaçant nos églises comme symboles de la ville du XIX[e] siècle.

Or, quelle est la situation aujourd'hui ? Les nouvelles technologies, notamment le TGV, permettent des transports ultra-rapides et confortables, la généralisation de nouveaux moyens de communication informatique et télématique rend également possible non seulement de continuer à travailler ou à se distraire dans ses déplacements, mais également d'optimiser l'usage des moyens de transports.

Le déplacement pourrait en devenir plus agréable, plus convivial. On ne le vivrait plus, selon Jean-Marie Duthilleul, comme une peine, un temps perdu, mais comme un temps de vie à part entière.

L'organisation de nos villes en serait modifiée : d'ores et déjà, on observe le retour en force des tramways. Les circulations douces sont désormais considérées comme des priorités. Pas une ville ne développe en France un projet de quartier sans pistes cyclables. On redécouvre le charme des passages urbains que l'on emprunte seulement à pied.

Les gares elles-mêmes deviennent de vastes lieux de la convivialité où se concentrent commerces, services, lieux de distraction et de détente.

Certes, cette approche pourra paraître très optimiste au regard de la réalité des transports, notamment en région parisienne.

Elle est effectivement volontairement tournée vers l'avenir et les progrès que l'on peut en attendre.

La dernière partie de l'exposition est ainsi consacrée notamment à l'évolution de la transformation de la vie en ville qui pourrait générer les projets de transports dans le cadre du Grand Paris. Une porte ouverte vers ce que pourrait être l'avenir de la ville façonnée par la mobilité, dans l'hypothèse où la vision positive de Jean-Marie Duthilleul se trouverait confortée par les décisions prises par les pouvoirs publics nationaux et locaux.

La première mission de la Cité de l'architecture n'est-elle pas d'éveiller les consciences et de susciter des vocations ?

François de Mazières
Président de la Cité de l'architecture & du patrimoine

INTRODUCTION

Pourquoi circuler ?

« Tout le malheur des hommes vient d'une seule chose, qui est de ne savoir pas demeurer en repos, dans une chambre. » Pensées (1670), fragment 139, Blaise Pascal

Alors pourquoi circuler ? Pourquoi partir à travers le monde, la campagne ou la ville ?

Sans doute pour entrer en relation avec d'autres lieux, d'autres paysages, avec d'autres êtres ou choses faites de main d'homme, librement ou bien contraint pour assurer sa propre survie.

Si les hommes choisissent de circuler, dans les campagnes et dans les villes, c'est sans doute que ce mouvement permanent répond à une nécessité absolue : celle d'entrer en relation avec autre que soi.

Permettre aux hommes de circuler est, en tout cas, une des fonctions vitales de toutes les villes du monde. Car qu'est-ce que la ville sinon une concentration en un lieu donné de richesses matérielles et immatérielles apparemment facilement accessibles ? Pourquoi vient-on en ville sinon parce qu'on espère y trouver du travail – car il y a beaucoup de monde pour en donner, une formation – car il y a là beaucoup de compétences rassemblées, à manger – parce qu'il y a beaucoup de provisions, l'amitié – parce qu'il y a beaucoup d'hommes et de femmes rassemblés, etc. ?

En ville, je devrais donc avoir, par définition, la possibilité d'accéder à toutes les richesses accumulées, la ville devrait être le lieu de la plus grande densité et en même temps de la plus grande mobilité : pour aller vers les autres et leur richesse, il faut bien que je bouge, que je sorte de chez moi physiquement ou, aujourd'hui, virtuellement, et ce qu'on pourrait appeler « l'efficacité » de la ville dans la mise en relation est logiquement liée à la capacité de s'y mouvoir et de s'y arrêter.

L'évolution des villes devrait ainsi se faire dans un subtil équilibre, à ajuster sans cesse, entre le mouvement et le non mouvement, entre des lieux où l'on reste et des lieux où l'on passe. Lorsque cet équilibre est détruit, la ville ne remplit plus son rôle de mise en relation entre les gens et ce qu'ils cherchent… sans parfois même le savoir. Concevoir une ville, c'est concevoir un système permettant à la fois l'accumulation et l'échange. La ville est le produit d'une dialectique permanente entre le mobile et l'immobile.

Pendant des millénaires, ce système d'échange était assez simple à concevoir : on se déplaçait, disons pour simplifier, à pied ou à cheval, et il existait un système unique d'espaces communs à tous pour circuler et échanger des matières et des idées, pour entrer en relation avec l'autre. On appelait ces espaces des rues. Ce système s'est sophistiqué au cours du temps notamment en Europe, de la ville médiévale à la ville de la Renaissance puis à la ville baroque, mais sans changer de nature. Ainsi, longtemps, composer la ville a consisté à dessiner des rues, des places censées être à la fois les lieux du vivre ensemble, du bouger ensemble, de la rencontre.

Avec le XX^e^ siècle, sont arrivés d'un seul coup dans les villes historiques toutes les mobilités mécaniques : tramways, métros, trains et automobiles, sans que les espaces de la ville n'aient été reconçus autour de cette nouvelle donne de la vie urbaine, à l'exception des espaces bâtis, qui, profitant de l'invention de l'ascenseur, se sont lancés vers le ciel.

Les espaces pour se mouvoir dans la ville sont alors devenus de plus en plus encombrés, de plus en plus difficiles à gérer et à vivre jusqu'à ce que, prennent forme, dans les années 1935 à 45, des théories qui allaient se révéler dramatiques pour la vie urbaine : les théories de la séparation des réseaux par mode, puis des territoires par fonctions. Il s'agissait, pour gérer la complexité, de « séparer les variables ». Ce faisant, on a coupé la ville en morceaux

et détruit le subtil amalgame, la fine alchimie d'activités humaines génératrice de la richesse urbaine. La ville a été découpée en « zones », optimisées par fonctions – travailler, habiter, acheter, se distraire – reliées entre elles par toutes sortes d'espaces linéaires fait uniquement pour se rendre d'une « zone » à une autre le plus rapidement possible. Cette attention à la seule efficacité des trajets nous a fait perdre la richesse de la ville, identifiant nos sociétés urbaines à ce triste et célèbre slogan du XX^e siècle : « métro, boulot, dodo ».

Dans la pratique, la mise en place d'infrastructures parcourant l'espace sans porosité, sans lien continu avec le territoire traversé, en ne ménageant que quelques contacts ponctuels avec celui-ci, appelés « échangeurs » – quelle ironie ! – ou « stations », a littéralement fait exploser l'espace historique de la ville.

Parallèlement s'affirmait une idéologie de la vitesse selon laquelle les temps de trajets allaient être progressivement et drastiquement réduits, ce qui, pensait-on, permettrait d'augmenter d'autant le temps consacré à la rencontre et à l'échange et rendrait la ville encore plus « efficace », d'où, sans doute d'ailleurs, l'accroissement de la ruée pleine d'espoir vers les villes pendant le siècle dernier. Cette idéologie de la vitesse a fait penser aussi que ce temps passé à bouger dans la ville n'était pas un vrai temps de vie urbaine, et donc que les espaces pour se déplacer n'étaient que des espaces utilitaires et devaient être conçus comme tels. C'est ainsi que furent mis en place tous ces espaces peuplés de foules en mouvement qui sont bien souvent des "impensés" de la ville, sortes d'injures à ceux qui sont bien obligés d'y passer. C'est encore dans cette idéologie majoritaire que nous vivons, en tous cas c'est elle qui a contribué à façonner une grande partie des agglomérations que nous pratiquons aujourd'hui à travers le monde

Mais nous sommes vraisemblablement en train d'entrer dans une nouvelle ère de la dialectique du mobile et de l'immobile qui façonne la ville. On observe en effet plusieurs évolutions concomitantes des comportements et des technologies, sans pouvoir vraiment distinguer d'ailleurs où sont les causes et où sont les effets. Ces évolutions sont à examiner avec un regard prospectif, c'est-à-dire comme des signes, des indices, permettant d'imaginer les tendances à l'œuvre qui pourraient façonner nos espaces et nos modes de vie à l'horizon de vingt ans.

Pour comprendre ce que nous vivons aujourd'hui, discerner où nous pouvons aller, et comment nous devons agir, il nous faut à la fois saisir de quelle histoire sont issus ces lieux où nous vivons et quels sont les signes concrets des grandes tendances à l'œuvre.

Tel est le propos de l'exposition *Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes.*

Jean-Marie Duthilleul
Commissaire de l'exposition

Jean-Marie Duthilleul, né en 1952, est architecte (École de Paris La Seine) et ingénieur (École polytechnique et École nationale des ponts et chaussées). En 1977, il s'investit sur le sujet de la ville en intégrant l'équipe du secrétariat des villes nouvelles qui anime des réflexions urbaines notamment sur la centralité, la mixité, la densité et, déjà, la maîtrise de l'énergie dans la cité. En 1982, il est chargé de mission pour l'Exposition universelle, puis en 1983, prend en charge la gestion des grands projets de l'État à Paris. En 1986, les dirigeants de la SNCF l'appellent pour structurer un atelier d'architecture. Avec Étienne Tricaud, il jette alors les bases théoriques de la conception des grandes gares contemporaines qu'il perçoit comme des territoires nécessitant à la fois une approche urbaine et une approche d'architecture : ouverture sur la ville, intermodalité, gestion des flux, lisibilité, développement des commerces et services. En 1997, lauréat du concours international pour la gare TGV de Séoul, il crée, avec Étienne Tricaud, dans le groupe SNCF, l'agence AREP, équipe pluridisciplinaire qui s'investit dans la création de nombreuses gares et de l'aménagement urbain qui en découle, tant en France qu'à l'étranger, et développe des études urbaines à grande échelle.

Jean-Marie Duthilleul a participé à la consultation du Grand Pari(s) dans l'équipe réunie autour de Jean Nouvel. Il est par ailleurs chargé depuis février 2010 de présider le comité d'orientation du Plan Campus lancé par le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

INTERVIEW DE JEAN-MARIE DUTHILLEUL POUR L'EXPOSITION «CIRCULER» 29 FÉVRIER 2012

Pourquoi s'intéresser aujourd'hui au thème de la mobilité ?

Tout le monde à besoin de circuler. On va à l'école, on va voir un ami, on va faire ses courses… et souvent c'est un drame quand on ne peut pas circuler. Parfois les espaces sont sublimes, on passe sur un métro aérien, on va sur un grand boulevard, on voit une gare du XIXe siècle… Parfois aussi ils sont sordides : on se trouve dans un passage souterrain, sous une autoroute ; on attend son bus au bord d'une nationale poussiéreuse. Finalement, nous nous sommes dit que les espaces où l'on circule sont souvent des oubliés, qu'ils sont même « des impensés de l'architecture ». Or si on s'en occupait un peu, la ville pourrait être beaucoup plus belle et les villes beaucoup plus agréables à vivre.

Comment va s'articuler l'exposition ?

L'exposition raconte l'histoire de l'organisation des espaces des villes. Au tout début, on commence par traverser une rue du Moyen Âge (des bruits sont présents), on arrive à la Renaissance puis au XIXe siècle. On s'achemine petit à petit dans notre historique vers la création du train dans les villes. Le train - premier transport mécanique qui a généré une architecture extraordinaire qui sont les gares. Néanmoins, il a aussi généré les grandes disputes opposant les ingénieurs et les architectes. Ensuite, tous les transports mécaniques que l'on connaît aujourd'hui dans les villes apparaissent : les tramways, les voitures, les autobus, les métros. C'est aussi à cette époque qu'une révolution s'instaure, la mobilité en hauteur avec la création de l'ascenseur.

Penser la ville, c'est donc aussi s'intéresser à l'évolution des moyens de transport ?

Oui, les moyens de transport ont d'ailleurs engendré des utopies extravagantes. Au début du XXe siècle, on imaginait que la ville de l'an 2000, serait comme ci, ou comme ça. Il y a une séquence de l'exposition, où l'on se promène dans une ville de l'an 2000, à travers d'immenses dessins des années 1920-1930, dans ce qu'on pensait à l'époque être la ville actuelle. Mais on voit aussi que ces transports mécaniques ont inspiré des théories sur la ville absolument étonnantes. Il s'agissait alors de séparer les réseaux les uns des autres, mais aussi de séparer les fonctions dans la ville, ce qui a abouti à ce que l'on appelle « la ville éclatée ». Une ville dans laquelle ses fonctions sont réparties sur le territoire en zones spécialisées : des zones pour habiter, des zones pour acheter, des zones pour étudier. L'évocation de ce découpage est assez stupéfiant. On pense à un espace fermé, séparé en zones, dans lesquelles on circule par différents moyens de transports, qui sont parfois des espaces de médiocre qualité.

Circuler, c'est aussi voyager ?

La fin de l'exposition débute dans les années 1980-90, au moment où l'on redécouvre le plaisir de circuler. On redécouvre les tramways, on redécouvre le plaisir du vélo en ville, on aménage les berges des fleuves en enlevant les autoroutes. Et puis on se dote d'appareils comme le smartphone, comme celui que vous avez entre les mains, qui permettent de se distraire en circulant, de vivre en circulant, parce que l'on peut téléphoner, discuter, jouer, etc. Et ceci nous amène à penser que la ville de demain peut être une ville recomposée, autour d'une vie en mouvement, tout à fait extraordinaire. On évoque dans l'exposition ce que cela pourrait être, par une grande fresque cinématographique, à la fin de l'exposition, faite à partir de projets tout à fait réels, que l'on est allé prendre à travers le monde. Des projets sublimes d'architecture autour de la circulation, qui évoque ce futur, mais aussi, ce que pourrait être par exemple le Grand Paris, mais là je vous laisse découvrir….

Quels sont les défis à relever pour monter une exposition autour de la mobilité ?

Une exposition, il faut la sentir avec son corps. Il faut ressentir l'échelle. Il y a de très grands visuels, des films sur des écrans immenses. On entend des voitures qui passent, des avions au-dessus de la tête, on est immergé par le son, on se croit à Bangkok ou à Chicago – uniquement grâce au son. Et puis dans l'exposition, il faut que l'on puisse jouer. Les enfants peuvent jouer à construire des villes et leur circulation. Ces enfants qui demain seront dans ces villes, où enfin les architectes se seront emparés de tout : de ces espaces où l'on circule et où l'on pourra tellement mieux vivre.

Donc dans cette exposition, on peut sentir la ville du futur soi même. Au final, on est immergé dans cette ville à laquelle on peut tous rêver. Finalement, l'avenir des villes et de ses espaces où l'on circule, c'est nous tous qui devons le construire ! Cela n'est pas une affaire de spécialistes, c'est une affaire de grand public.

L'EXPOSITION EN 9 SÉQUENCES

Sur 1500m², la Cité de l'architecture & du patrimoine consacre sa prochaine grande exposition à la mobilité urbaine. Un parcours à la fois chronologique, thématique et ludique.

Pour tous les publics

Aller ou demeurer, partir ou rester, la vie de chacun et de chacune est faite de moments où il circule et de moments où il s'arrête. L'espace des villes, l'espace entre les villes, l'architecture accompagnent ce mouvement permanent des hommes. Les villes ont été structurées presque dès l'origine, pour permettre en même temps l'accumulation des hommes et de leurs richesses et la possibilité d'y circuler facilement pour multiplier les rencontres et les échanges.

L'exposition offre au visiteur la possibilité de suivre à travers le temps, l'évolution des conceptions urbaines, des espaces urbains et des bâtiments générés par la circulation des hommes à travers les territoires. Circulation bien réelle depuis des millénaires, qui se conjugue aujourd'hui avec les circulations virtuelles. Rues et places, routes, autoroutes ou voies ferrées, ports, caravansérails, gares et aérogares, villes compactes, villes éclatées, sont autant de concepts qui jalonnent l'histoire de nos territoires et qui trouvent leur origine dans le désir de chacun de circuler.

Un parcours ludique et sensoriel, mis en scène comme un décor de théâtre. Reconstitution de rues, tubes d'images, films, bandes sons originales composée par Louis Dandrel, et par Bernard Lubat, transportent le visiteur dans le temps et l'espace et l'amènent à s'interroger sur son environnement et son devenir. À la suite d'un XX^e siècle marqué par une sorte de « guerre des modes » fortement influencée par le mythe d'un progrès lié au développement de la vitesse, notre début de siècle est un temps de remises en cause des habitudes en matière de mobilité et de multiples propositions surgissent pour offrir aux hommes de nouvelles façons d'organiser leur vie en mouvement.

Avec cette exposition, Jean-Marie Duthilleul montre que l'évolution des villes devrait se faire dans un subtil équilibre, à ajuster sans cesse, entre le mouvement et le non mouvement, entre des lieux où l'on reste et des lieux où l'on passe. Lorsque cet équilibre n'existe plus, la ville ne remplit plus son rôle de mise en relation entre les gens. Concevoir une ville, c'est concevoir un système permettant à la fois l'accumulation et l'échange. La ville est ainsi le produit d'une dialectique permanente entre le mobile et l'immobile.

La rue du Moyen Âge. Dessin de Marcel Bajard d'après Albert Laprade

La rue du XIX^e. Dessin de Marcel Bajard d'après Albert Laprade

APPEL

Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes présente un phénomène universel : la structuration des espaces de vie, par la nécessité de s'y mouvoir facilement, grâces à tous les modes de transports inventés depuis 150 ans.

IMMERSION

Notre perception de la ville est devenue fragmentaire et discontinue : un collage d'impressions, d'endroits où l'on passe. Le temps est devenu la mesure de l'espace.

Des projections de films montrent des parcours dans des villes ou des territoires à partir des différents modes de transports : TGV, tramways, bus, voitures, bicyclettes, marche à pied, escaliers roulants. Nous constatons que la vision que nous avons de nos villes ne résulte plus d'une vision continue, mais d'un collage d'images fragmentées, d'impressions fugitives de lieux et de haltes.

SÉQUENCE 1 - À PIED, À CHEVAL, EN BATEAU

En 1962, un archéologue anglais découvrait en Anatolie les restes d'une ville construite six mille ans avant Jésus-Christ dont les maisons étaient simplement serrées les unes contre les autres, sans rue, ni passage, seulement accessibles par des échelles de bois disposées de place en place. Une ville sans rue. Elle s'appelait Çatal Höyük.

Depuis cette époque lointaine, ceux qui installèrent des villes à travers le monde prirent l'habitude de distinguer les espaces d'activités sédentaires des lieux de passage configurés en « rues » : on organisa la ville pour pouvoir à la fois y rester et y circuler.

Le système des rues s'est sophistiqué au cours du temps notamment en Europe, de la ville médiévale à la ville de la Renaissance puis à la ville baroque, mais sans changer de nature. Ainsi, longtemps, composer la ville a consisté à dessiner des rues censées être à la fois les lieux du vivre ensemble, du bouger ensemble, de la rencontre.

La fonction de circulation modèle donc les villes quasiment depuis les origines. L'histoire a ainsi façonné autour du mouvement des archétypes d'architecture ou d'urbanisme avec lesquels nous vivons encore : rues et portes, places, ports, et en certains pays traversés par les caravanes, les caravansérails. Lorsque plusieurs rues se croisaient, on composait parfois une place, espace proposant une pause dans la circulation, pour commercer, se distraire, se rencontrer, ou mettre en valeur de grands bâtiments significatifs. Ainsi parcourait-on la ville par les rues de place en place.

Aux limites de la cité, là où commençait la campagne, on éleva des portes. Elles identifiaient le passage où le voyageur entrait ou sortait de la ville. La porte marque le seuil où la rue devient chemin ou route, et réciproquement. C'est là que l'on se retrouvait après un long voyage, que l'on accueillait les hauts personnages, que l'on venait à la rencontre des marchands apportant les produits venant de loin. Ce seuil est donc un lieu d'importance le long des axes de circulation et mérite la composition d'une *architecture spécifique.* Ainsi naîtront dans chaque ville des constructions particulières identitaires : les portes. Parallèlement, les voyages entre villes lointaines s'effectuant souvent en bateau, l'arrivée ou le départ se faisait non plus par une porte mais par un port. Ce seuil maritime ou fluvial a donné lieu lui aussi à des *compositions spécifiques,* ordonnant les bâtiments de la ville autour de grandes esplanades, les quais, propices aux rites d'arrivées et de départs, et au commerce y afférent. La figure du port symbolisera toujours la présence de « l'ailleurs » dans la ville, lieu de mise en relation avec le différent, l'exotique.

SÉQUENCE 2 - LA VOIE FERRÉE

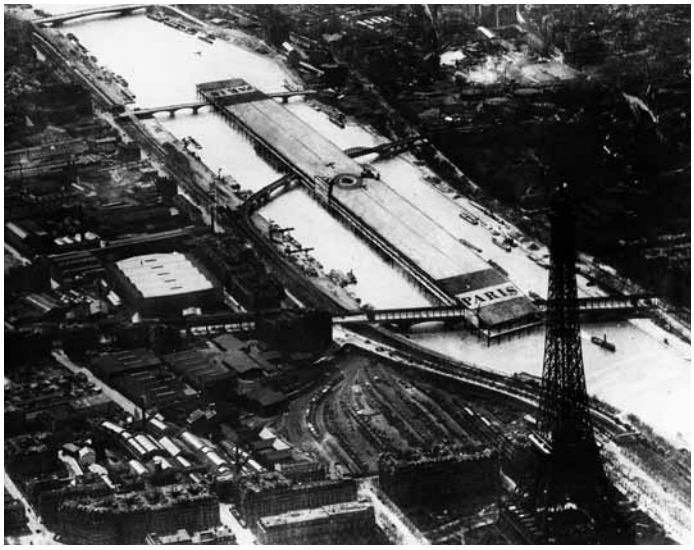
Au milieu du XIX^e siècle, des lignes de chemin de fer, parcourues par la toute nouvelle invention du train à vapeur, sont mises en place sur les territoires de l'Europe et ceux de l'Amérique du Nord. Elles permettent de se rendre d'une ville à une autre dans des conditions de vitesse et de confort complètement nouvelles.

C'est le début d'une nouvelle perception, partielle et discontinue, de l'espace : le train est comme un bateau terrestre, parcourant la campagne qui se donne en spectacle à travers les fenêtres des « voitures à voyageurs ». Dans chaque station ferroviaire, le lieu où l'on monte et descend du train est perçu comme une nouvelle porte de la ville. C'est donc naturellement à partir de l'archétype de la porte que seront composées les architectures des premières gares de chemin de fer, dressant leurs grandes arches de pierres en limite des villes. Lorsque la ville viendra enserrer la gare, à partir de 1880, celle-ci se fera progressivement palais avant de dresser, à partir de 1900, son campanile, nouveau clocher laïque sur la ville.

Mais derrière ces grandes portes ou palais, il faut abriter les énormes machines à vapeur et leurs cortèges de « voitures à voyageurs » ; on invente donc les « halles ». Depuis le début du siècle, on a exploré les possibilités offertes par l'utilisation du métal dans la construction, en élevant notamment des serres non plus en bois, mais en fer, et des ingénieurs ont progressivement acquis un savoir-faire nouveau en ce domaine. Les compagnies de chemin de fer vont utiliser ces techniques pour concevoir de grands parapluies de métal et de verre au-dessus des trains et de leurs voyageurs.

Ces halles vont permettre de faire progresser rapidement et considérablement la construction métallique. Elles vont également susciter de vives polémiques cristallisant une rivalité croissante entre ingénieurs et architectes, chacune des deux corporations revendiquant la suprématie dans l'art de construire. Cette polémique sera particulièrement intense lors du débat sur la construction du Crystal Palace pour l'Exposition universelle de Londres en 1851 conçu par l'ingénieur des chemins de fer Barlow et le paysagiste Paxton après un grand concours d'architecture déclaré infructueux.

Ces nouveaux embarcadères construits en limite des villes historiques vont entraîner la mise en place des avenues de circulation et la constitution de quartiers nouveaux autour des gares, où le voyageur de passage trouvera au moins le gîte et le couvert dans des hôtels, lointains descendants, souvent luxueux, des anciens relais de poste qui jalonnaient les routes des diligences.



Aéroparis, projet d'aérodrome sur l'île des Cygnes, Paris XV^e, vers 1932. © cnam/siaf/ Cité de l'architecture & du patrimoine/Archives d'architecture du XX^e siècle/adagp.

La port de Marseille. Copie des Archives de la chambre de commerce de Marseille, sans doute inspirée de la gravure italienne La Citta di Marsiglia celebre porto di mare nel governo della Provenza in Francia, éditée en 1745 à Venise. Source: Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence.

La gare du Nord, Paris X^e, vers 1900
© Parisienne de photographie/Léon et Lévy - Fonds Roger-Viollet

Deaborn Street Station, Chicago (États-Unis), entre 1910 et 1920.
© Detroit Publishing Compagny / Library of Congress.

Voûte au-dessus des quais, St Enoch Station, Glasgow (Écosse, Royaume-Uni), 1961.
© Edwin Smith/Royal Institute of British Architects (RIBA, Library Photographs Collection)

SÉQUENCE 3 - TOUS LES TRANSPORTS MÉCANIQUES

La grande révolution qui, au xx^e^ siècle, a complètement bouleversé et la forme des villes et la façon d'y vivre, est la révolution de la manière d'y circuler. En ce domaine, deux changements majeurs vont intervenir au cours du xix^e^ siècle et au début du xx^e^ : l'invention des transports collectifs réguliers et puis la motorisation des véhicules, mettant fin à la traction animale. C'est autour de 1825 que sont inventés, quasi simultanément dans plusieurs villes du monde, des transports collectifs réguliers qui reprendront bientôt tous la dénomination d'omnibus donnée par son créateur, Stanislas Baudry, à sa première compagnie nantaise. Ce sont de grosses voitures traînées par des chevaux qui suivent des trajets fixes et passent à intervalles réguliers.

Bientôt ces omnibus seront posés sur des rails installés dans les rues des villes et s'appelleront tramways. Ils seront, à partir des années 1870-1880, dotés d'un moteur autonome et pourront se passer de traction. Ils se mêleront à la circulation des piétons et chevaux dans les rues à la manière de simples chariots. Puis les animaux de trait vont disparaître des rues des villes en quelques décennies pour être remplacés, à la suite du tramway motorisé, par toutes sortes d'engins mécaniques. Car, entre 1890 et 1910 vont être inventés et mis en place dans la plupart des villes non seulement les tramways, mais aussi les métros dans les plus grandes d'entre elles, les automobiles, les autobus, tandis que se développera aussi la pratique du vélo, puis celle de son pendant motorisé, la moto.

La pratique de l'espace de la ville en est alors complètement bouleversée : on s'habitue à voir les rues et les constructions de la ville, mais aussi ses concitoyens, à travers le cadrage de la vitre de l'habitacle motorisé qui vous emporte à travers la ville. Avec le métro souterrain, on prend même l'habitude de ne plus voir du tout la ville en se rendant d'un point à un autre de celle-ci. Ainsi, progressivement détaché pendant le parcours du contact direct, presque charnel, avec la matière même de la ville, ses constructions et ses habitants, on en vient à faire de son trajet un moment à part de la vie urbaine. Progressivement, on finira par considérer ces moments où l'on circule comme des moments perdus : seule compte l'arrivée à destination ; le plaisir du trajet et de ses découvertes impromptues s'estompe. On souhaite alors bien sûr que ce temps du trajet devienne le plus court possible. Et se généralise un désir qui s'apparentera bientôt à une quasi idéologie : le désir de vitesse. Circuler deviendra progressivement une simple utilité de la ville et le temps pour ce faire devra être réduit au strict minimum.

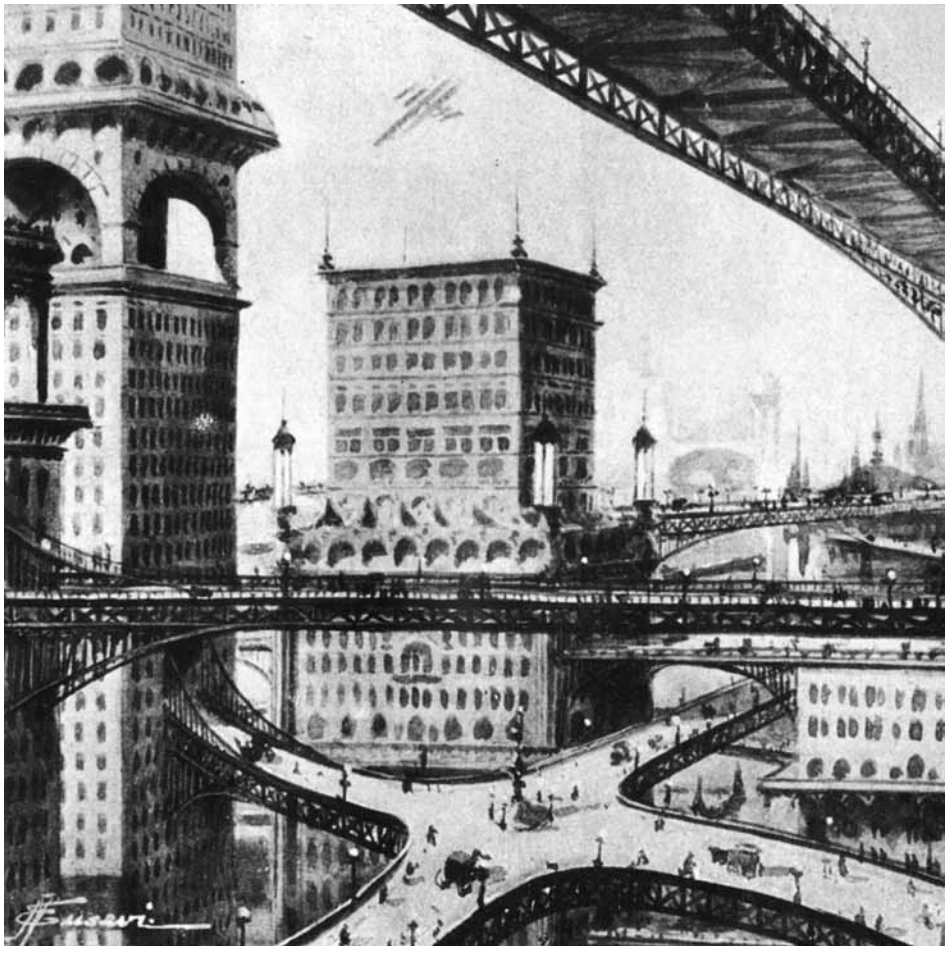
En même temps, la création de chacun de ces nouveaux moyens de circuler va générer des aménagements et des constructions qui vont changer l'apparence même des villes et offrir à leurs habitants des espaces totalement nouveaux. Si le tram pose ses rails dans les avenues et boulevards dans un espace où il se mélange aux autres modes de transport préexistants, le métro s'installe à partir de 1900 en souterrain au cœur des villes et en viaduc tout autour. C'est la naissance de l'architecture souterraine publique. Les « stations » seront d'abord conçues comme des espaces publics à part entière allant même, un peu plus tard, dans les années 1950 à Moscou, jusqu'à atteindre le rang de palais pour le peuple. C'est aussi le début d'un développement de la pratique de la ville dans les trois dimensions. Le survol de la ville en métro aérien offre aux habitants une perception totalement nouvelle de celle-ci qui enrichit les représentations qu'ils s'en font et partagent collectivement.

La voiture automobile, appelée d'abord « voiture sans chevaux », n'est pas rentrée si facilement dans toutes les villes au début du xx^e^ siècle. On perçoit bien alors qu'elle va changer l'ambiance des villes : les espaces, les sons, les odeurs. On perçoit aussi que sa vitesse potentielle va modifier la pratique des espaces communs où se côtoyaient jusqu'à présent, non sans dangers d'ailleurs, les gens à pied, les animaux, et toutes sortes de chariots et charrettes.

Dès 1902, en France, les maires sont autorisés à réglementer la circulation de ces nouveaux engins dans leur ville. On voit alors apparaître les premiers panneaux de signalisation qui limitent souvent la vitesse à moins de 10 km/h dans la ville. Les premiers « feux de signalisation », qui seront rapidement tricolores, sont mis en place. En 1912 est installé à

La Bourse au niveau de la rue Réaumur, Paris IIe, vers 1900. © Parisienne de photographie / Neurdein - Fonds Roger-Viollet.

Le pont de Bir-Hakeim et la tour Eiffel, Paris XVIe, 1908 © Parisienne de photographie/ Maurice-Louis Branger - Fonds Roger-Viollet



The City of the world to come, William Robinson Leigh, *La Vida Moderna,* N°498, janvier 1909.
Source : *El poder de la anticipación, Imagenes Itinerantes del futuro metropolitano en torno al Centenario,* Margarita Gutman, Ediciones Infinito, Buenos Aires (Argentine), 2011.

© Collection Albert Robida

Paris le « kiosque signal », au carrefour de la rue et du boulevard Montmartre. Ils marquent le début d'une pratique fractionnée de la ville et le découpage de l'espace de celle-ci, jusqu'alors commun à tous, entre les différents moyens de locomotion. En 1927, le préfet Chiappe fait installer les premiers « passages cloutés ».

En même temps que l'on inventait l'automobile, on inventait l'autobus, omnibus sans chevaux, tramway sans rails en quelque sorte, donc plus souple pour se glisser dans l'encombrement grandissant des rues centenaires des villes peu préparées à accueillir l'irruption en leur sein de toutes ces nouvelles inventions. C'est ainsi que, à Paris, sera décidée en 1932 la suppression du plus grand réseau de tramway unifié du monde au bénéfice des autobus. Les rues des villes sont alors livrées pour longtemps à la circulation des automobiles. C'est toujours à cette même époque, dans les débuts du xxe siècle, que la bicyclette se développe massivement en Europe grâce à l'organisation de sa fabrication de façon industrielle. Elle va permettre à chacun de s'éloigner toujours plus loin du centre des villes historiques et de s'installer dans la périphérie. C'est elle qui va provoquer les premières vagues de grandes extensions des villes bien au-delà des limites naturelles ou bâties dans lesquelles elles étaient restées contenues pendant des siècles.

On ne peut terminer cette rapide évocation des bouleversements des moyens nouveaux mis à la disposition des hommes au début du XXe siècle pour les aider à circuler sans parler de ce qui allait changer radicalement les déplacements verticaux : l'ascenseur. De simple attraction de fête foraine, notamment à Coney Island, aux États-Unis, à la fin du XIXe siècle, l'ascenseur va devenir le complément indispensable de l'escalier dans toutes les constructions des hommes. C'est lui qui, dans les années 1910, avec l'invention au même moment des fondations profondes, va permettre d'imaginer de construire des immeubles de plus en plus hauts que l'on appellera bientôt « gratte-ciel ». Ainsi, entre 1890 et 1930, en quarante ans seulement, la pratique des villes occidentales est devenue complètement nouvelle et l'on y circule en étant aidé d'une multitude de moyens de locomotion avec lesquels on peut jongler pour se rendre d'un lieu à un autre. Pourtant, la forme des villes n'a pas été complètement repensée autour de ces nouvelles pratiques, sauf par quelques utopistes.

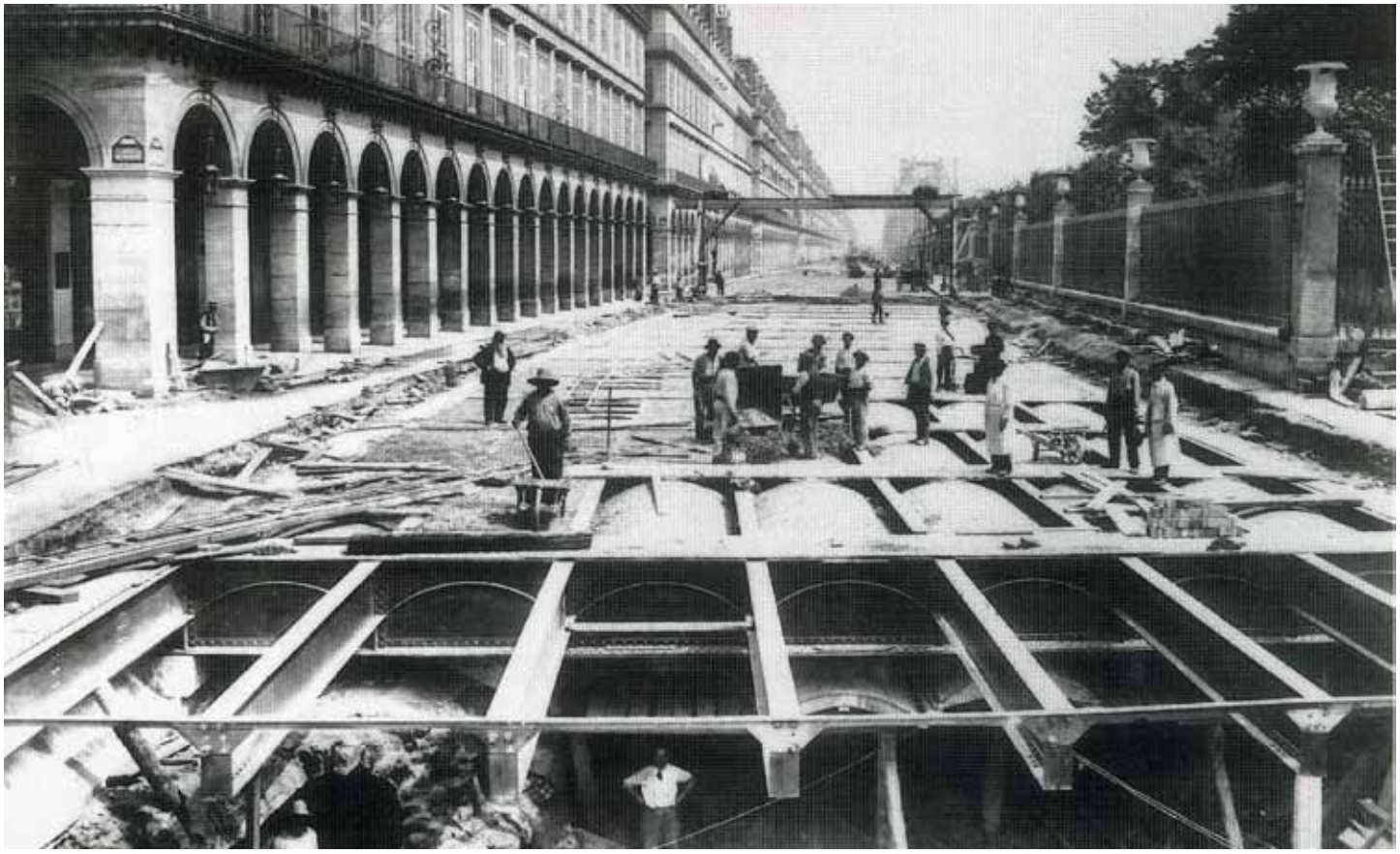
SÉQUENCE 4 - LES UTOPIES

Certains architectes ou illustrateurs proposent dès les années 1910 d'organiser autrement les villes en fonction de toutes les nouvelles possibilités d'y parvenir et d'y circuler. On y voit les lieux multiséculaires de mise en relation entre les hommes, comme les rues et les places, perdre du terrain au profit des espaces monofonctionnels de circulation. C'est le mouvement lui-même qui fascine les hommes. Le mouvement qui semble devenir sa propre finalité. Il inspirera les dessins utopiques jusque dans les années 1940. Dans *Le Petit Prince,* publié en 1943, mais imaginé dès 1935, Saint-Exupéry rend compte de ce phénomène encore récent :

« Ils sont bien pressés, dit le petit prince. *Que cherchent-ils ?*
– *L'homme de la locomotive l'ignore lui-même,* dit l'aiguilleur.
Et gronda, en sens inverse, un second rapide illuminé.
– *Ils reviennent déjà ?* demanda le petit prince…
– *Ce ne sont pas les mêmes,* dit l'aiguilleur. *C'est un échange.*
– *Ils n'étaient pas contents, là où ils étaient ?*
– *On n'est jamais content là où l'on est,* dit l'aiguilleur. »

Ce phénomène va aller en s'amplifiant pendant toute la fin du XXe siècle : il reflète la conviction assez largement partagée que la vitesse de circulation à travers les territoires des villes et des campagnes est indispensable pour combler le désir de bonheur des hommes. La composition des espaces de la ville contemporaine devra se plier à cette exigence.

Autobus Schneider H en circulation au carrefour du boulevard Haussmann et de la rue Gluck, Paris, vers 1930 © DR./RATP



Achèvement du tablier métallique de la station de métro Concorde, rue de Rivoli, Paris 1er, 1899. *Construction du chemin de fer métropolitain municipal de Paris : 1898-1900,* tome 2
© Charles Maindron, bibliothèque de l'Hôtel de ville (BHDV)/Fonds Roger-Viollet

SÉQUENCE 5 - LA VILLE ÉCLATÉE

Parallèlement aux visions futuristes des utopistes des années 1930, les praticiens qui travaillent sur l'organisation des villes réfléchissent à la façon de remédier à tous les dysfonctionnements engendrés par la multiplication des moyens d'y circuler et notamment à l'encombrement chronique des voies de circulation. Ils cherchent d'autre part les moyens de tirer parti de la vitesse de déplacement permise par les nouveaux modes de transport tout en offrant les meilleures conditions de sécurité. Il est alors admis par tous que la vitesse toujours plus grande de déplacement sera facteur de progrès vers toujours plus de bien-être, voire de bonheur.

Ainsi, pour que tous les modes de transport puissent être pleinement efficaces sans se gêner mutuellement, on imagine que tous les réseaux qui irriguent la ville seront spécialisés par mode de transport. On trouvera ainsi des rues pour piétons, séparées des voies pour bus, séparées de celles pour les automobiles qui deviendront d'ailleurs des routes puis des autoroutes en pleine ville.

Comme l'accroissement de la vitesse paraît sans limites, ces théories imaginent que la ville idéale est celle où l'on a optimisé chacune des fonctions urbaines (travailler, habiter, acheter, se distraire…) dans des territoires spécialisés appelés « zones » entre lesquelles on circulera de plus en plus vite.

Ces théories, qui paraissent proposer des solutions rationnelles à la problématique toujours plus complexe de l'aménagement des villes, sont largement appliquées en France dès le milieu du XX^{e} siècle, avec les encouragements des administrations chargées de l'aménagement du territoire qui les transforment en réglementations.

Le temps de circulation entre zones étant destiné à être très court, il s'effectue dans des tubes spécialisés appelés « transports », c'est-à-dire des moyens de se rendre d'un endroit dénommé « origine » à un endroit dénommé « destination » sans souci particulier de la qualité du trajet, si ce n'est son efficacité. Cette attention à la seule efficacité des trajets a, en fait, fait perdre la richesse de la ville, le subtil amalgame entre les endroits où l'on circule et les endroits où l'on s'arrête.

Dans la pratique, la mise en place de réseaux de circulation, conçus à l'instar des « réseaux divers » d'eau et d'assainissement parcourant la ville sans contact autre que ponctuel avec le territoire traversé a alors deux conséquences majeures : l'une spatiale, par la constitution, dans la ville elle-même, de sortes d'« îles » séparées les unes des autres par des réseaux infranchissables, l'autre sociale, chaque habitant d'une ville en ayant une perception différente, en fonction de ses destinations quotidiennes. Chacun ne connaît que des fragments du territoire où il vit, principalement ceux situés autour de son habitat, du lieu où il travaille, du jardin où il aime aller le dimanche, des lieux où logent sa famille et ses amis.

Il y a dislocation de la pratique de l'espace de la ville, qui commence alors à être perçu comme un espace temps avant tout, mesuré en minutes et non plus en mètres.

Personne, y compris les concepteurs, ne porte plus guère attention à ces lieux où l'on ne fait que passer, qualifiés assez tristement de « lieux de transit », la vie urbaine est censée se dérouler ailleurs.

C'est évidemment à cette même époque des années 1960-1970 que l'on invente les « zones piétonnes ». En effet, les lieux où l'on circule étant devenus spécialisés pour la circulation, on ne peut ni s'y arrêter, ni bien sûr s'y déplacer à pied. Ne dit-on pas, à l'époque, que le temps de survie d'un piéton sur une autoroute fréquentée est de moins de dix minutes ? On invente donc des lieux spécialisés pour la marche à pied, isolés des lieux où circulent les moyens de transport, parfois perchés au-dessus de ceux-ci sur des ouvrages construits appelés «dalles».

Ainsi les théories sur la spécialisation et la séparation des espaces où l'on circule dans les villes engendrent-elles progressivement un vocabulaire nouveau pour rendre compte de ces évolutions. Ce vocabulaire se colore négativement au fur et à mesure de la prise de conscience que les espaces qu'il désigne ne sont bien souvent plus les lieux d'une véritable vie urbaine, mais simplement ceux d'une subsistance collective ne permettant plus l'enrichissement mutuel par la mise en relation.

La ville entre alors dans l'une des crises les plus terribles de son histoire, qui prend des proportions catastrophiques dans les pays en développement où l'afflux de population rurale dans des villes où la circulation est soit quasi impossible, soit dissociée des espaces de la mise en relation entre les habitants, ne génère que pauvreté et détresse.

SÉQUENCE 6 - LE CINÉMA

Projections et extraits de films de fictions et des Archives Gaumont Pathé.

SÉQUENCE 7 - LES PREMIERS PROJETS DE RENOUVEAU

La recomposition de la ville autour de toutes les circulations qui la font vivre va commencer en France en 1975. Pourquoi cette date ? Parce que cette année-là, le secrétaire d'État aux transports lance le concours qui portera son nom, Cavaillé, visant à inventer un transport urbain guidé, électrique, pouvant utiliser la voirie existante : il s'agit en fait de réinventer le tramway. Parallèlement, il a invité les responsables de huit villes à étudier la possibilité de réintroduire le tramway dans leur cité. C'est en fait une neuvième, Nantes, qui se lancera la première sous l'impulsion de son maire, Alain Chénard. Il y perdra son siège, mais à la mise en service en 1985, le succès est immédiat. Suivront Grenoble, puis Strasbourg avec le même succès. Que s'est-il passé ?

Simplement que ces réalisations redonnent à ces villes leur « urbanité », l'urbanité qui naît de la rencontre, du mélange, de l'échange, du bonheur d'être ensemble et d'accomplir ainsi sa destinée d'humains.

En s'obligeant à ne pas séparer les variables du problème, mais à penser en même temps la question des circulations de tous les modes de transport et l'activité de leur ville, ceux qui relancent le tramway en France se placent en rupture avec les théories du milieu du xxe siècle et ouvrent la voie au renouveau des villes. Mais ce n'est pas le seul bouleversement qui va changer la donne de l'histoire des villes à la fin du XXe siècle.

En 1989, le train fait lui aussi un retour en fanfare. Alors que la guerre des modes semblait tourner à la victoire définitive de l'avion, que le train semblait relégué au rayon des antiquités, que la mode était à la construction d'aérogares, on assiste, après la mise en service du TGV Atlantique, au retour du train. Il y avait eu, dès 1981, un premier tgv, la navette orange Paris-Lyon, mais on avait cru que c'était une sorte de turbotrain pour hommes d'affaires pressés. En 1989-1990, à la mise en service du tgv Atlantique, train reliant Paris à la mer, train des vacances, on s'aperçoit que ce tgv a en fait toutes les caractéristiques de la machine magique de la fin du XXe siècle : moyen de circuler à la fois puissant et familier, moyen le plus rapide pour aller retrouver l'être aimé, accessible à tous.

Autour de ce train, les gares retrouvent leur rôle de portes d'entrée dans les villes, et, du coup, de lieu de convergence de tous les transports inventés au cours du XXe siècle qui permettent de rejoindre aisément tous points de celles-ci.

Ces portes d'entrée changent de nature : elles ne sont plus les « embarcadères du train » du XX^e siècle, mais des lieux où l'on passe à pied du train à tous les transports urbains. Ce sont, en fait, des morceaux de cette ville à recomposer autour des circulations qui la font vivre, des sortes de prototypes de celle-ci. En étant souvent ainsi les lieux les plus proches en temps de toute l'agglomération, les gares deviennent alors de facto des lieux de centralité. Elles tirent à nouveau leur magie de la riche dialectique du mobile et de l'immobile, de l'ici et de l'ailleurs. Le troisième moyen de circuler à faire son retour à ce moment-là est la bicyclette. Profitant de l'esprit nouveau qui souffle sur la conception des espaces où l'on circule, pour permettre la coexistence harmonieuse entre tous les moyens de circulation dans la ville, le vélo revient d'abord sous la pression de quelques passionnés, puis comme un mode de circulation parmi d'autres. C'est au point que sera inventé, à l'aube du siècle suivant, le concept de vélos en libre service dans les villes. Dans le même temps cependant, en Asie, et particulièrement en Chine, le vélo va progressivement laisser la place à l'automobile. Dans les villes des pays en fort développement, en effet, la mise en place de l'irrigation du territoire par tous les moyens, enjeu vital pour les populations, va se faire, sauf exception, en suivant les théories occidentales des années 1950.

Cette époque « post-guerre des modes » de la fin du XX^e siècle dans les villes occidentales n'est pas sans excès ni maladresses. L'espace produit est parfois morcelé en innombrables couloirs spécialisés, entre lesquels l'homme à pied a parfois encore bien du mal à cheminer. Le retour d'une certaine lenteur possible dans la pratique de la ville se fait parfois au détriment de la qualité d'accès à ses centres névralgiques. Mais cette époque est annonciatrice d'un mouvement culturel de fond sur la ville : la conscience commune progressivement retrouvée de la nécessité de composer en même temps et dans une même vision les espaces où l'on passe et les espaces où l'on reste.

Ce mouvement est d'ailleurs accompagné par une évolution du rapport à l'automobile dont on s'aperçoit que sa vitesse potentielle n'est sans doute pas la seule qualité. C'est l'époque où les publicités ne vantent plus le passage de 0 à 100 km/h en 10 secondes mais bien plutôt le passage en 10 secondes de deux à sept sièges ! C'est-à-dire que le confort du trajet devient aussi important, sinon plus, que la réduction de sa durée. C'est l'un des signes annonciateurs d'une conception renouvelée des espaces où l'on circule : ils sont destinés à accompagner un temps de vie qui n'est plus censé être un temps entre parenthèses, sans intérêt puisque destiné à être réduit à rien du tout grâce aux vitesses de déplacement grandissantes, mais un temps faisant pleinement partie de la vie tout court.

Cette conception va être renforcée et amplifiée par le déferlement sur le monde entier des nouvelles technologies de communication, et de la mise en place de relations nouvelles entre les hommes qu'on appelle alors « virtuelles ».

SÉQUENCE 8 - KALEÏDOSCOPE DE L'HOMME EN MOUVEMENT

Alors qu'avait commencé en maints endroits le travail de recomposition des villes autour des circulations qui la font vivre, alors que s'annonçait timidement la fin de l'hégémonie de quelques moyens de transport sur tous les autres, il s'est produit au milieu des années 1990 un phénomène aussi massif que rapide qui allait bouleverser la pratique des espaces où l'on circule : le développement des appareils de communication portables.

La mise à disposition du grand public de cette invention stupéfiante allait avoir deux conséquences sur la vie des gens en mouvement. La première était la gestion possible par chacun, en temps réel, de ses manières de se déplacer, complément normal du retour de la multiplicité des modes de transport. La deuxième était la possibilité de continuer ses activités tout en circulant : travailler, discuter avec un ami au loin, faire ses courses sur internet, écouter de la musique, jouer, etc. Bref, de faire du temps où l'on bouge un temps de vie à part entière.

Ainsi, le citoyen de notre début du XXI^e^ siècle redevient comparable à celui qui parcourait les rues de sa ville il y a quatre ou cinq cents ans : il vit en mouvement. Avec cependant deux énormes différences : d'une part, il a à sa disposition toutes sortes de machines pour circuler autrement qu'à pied et ne compte plus les distances en lieues mais en minutes, et d'autre part, son rapport à l'espace réel qui l'entoure, comme à ceux qui s'y meuvent, a changé, puisque, par la magie des appareils qu'il emporte avec lui, il peut être à la fois ici et ailleurs, réalisant ainsi partiellement le vieux rêve de l'ubiquité.

Alors la ville, lieu de la mise en relation, apparaît sous un jour nouveau, à la fois espace physique et numérique.

Certains termes décrivant la façon dont on circule dans cet espace numérique sont d'ailleurs communs à ceux que l'on utilise pour décrire la circulation dans l'espace physique : on circule sur des réseaux, on voit apparaître des portails d'accès à des sites où l'on peut entrer en relation avec d'autres passants, il faut parfois des codes d'accès, comme au pied des immeubles, on rentre dans des banques, où l'on trouve des « données », et l'on est perdu si l'on n'a pas l'adresse exacte de l'endroit où l'on va.

On retrouve alors une question récurrente dans toutes les sociétés depuis l'invention du téléphone à la fin du XIX^e^ siècle : ces moyens de mise en relation partielle, par le son et par l'image, ne vont-ils pas supprimer le besoin de se rencontrer réellement, et donc la nécessité de se déplacer à travers les villes et le territoire ? Ce que l'on constate depuis plus d'un siècle, c'est que, plus se développent ces moyens de mise en relation partielle entre les hommes, plus se développent les circulations physiques à travers le territoire, un peu comme si la rencontre à distance faisait croître le désir de rencontre réelle.

La conception des espaces de circulation dans les villes doit alors répondre à de nouvelles exigences : non seulement le citoyen doit pouvoir y trouver en permanence tous les moyens de transport pour se déplacer sans efforts et à la vitesse qu'il souhaite, mais encore il doit pouvoir y exercer confortablement ses activités quotidiennes grâce à tous les appareils portables dont il est équipé. On est alors bien loin des théories de la séparation des fonctions dans la ville, mais bien près d'une poursuite de l'histoire des villes comme lieux de la mise en relation. Ce travail est sans doute d'une extraordinaire complexité, mais d'une impérieuse nécessité : sans mobilité pas de droit de cité.

Un peu partout dans le monde, certains s'y sont attelés, et montrent, si l'on peut dire, la voie.

SÉQUENCE 9 – LA VILLE RECOMPOSÉE

Nous sommes vraisemblablement en train d'entrer dans une nouvelle ère de la dialectique du mobile et de l'immobile qui façonne la ville. De manières diverses, et plus ou moins intensément à travers le monde, des projets sont réalisés, qui témoignent d'une part de l'attention grandissante apportée à la conception des lieux de circulation, et d'autre part de notre capacité à en faire des lieux de vie urbaine intense à l'instar de leurs lointains ancêtres, rues et places.

Ces évolutions sont en train de bouleverser en profondeur la culture sur la ville. Or, l'évolution des villes est bien affaire de culture. La ville est une organisation tellement complexe qu'elle ne se transforme que par conjonction de multiples décisions et actions grandes et petites, de ses multiples acteurs des plus puissants aux plus humbles. Cette conjonction ne peut s'opérer que si tous ces acteurs sont orientés par une même vision, fondée sur une même culture. Nous sommes tous des urbanistes, parce que nous avons tous pouvoir d'agir là où nous sommes sur la mise en relation.

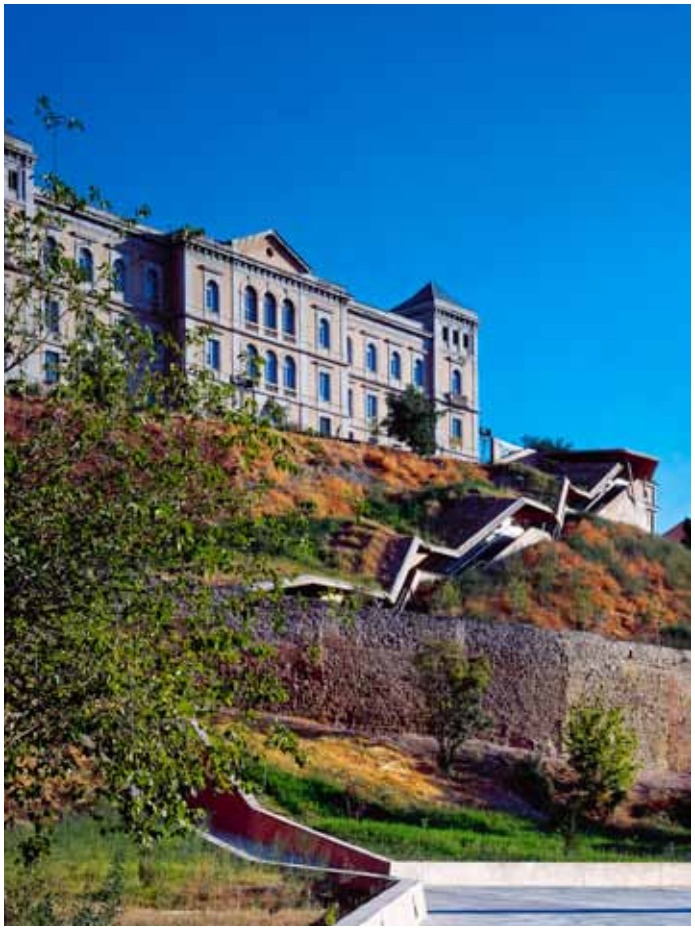
L'urbanisation du monde accentue de jour en jour la séparation entre riches de plus en plus riches, et pauvres de plus en plus pauvres. C'est bien le paradoxe de ces rassemblements humains : faits pour réunir, pour créer des solidarités, pour donner accès à l'alimentation et au travail, ils excluent, ils enferment. Il y a urgence à ce que dans le monde entier soit pris à bras le corps le sujet de l'irrigation équilibrée des territoires par tous les moyens de transport possibles et de la composition de l'espace autour de la circulation qui, seule, peut apporter aux populations les moyens de survivre dans l'immensité des mégapoles.

Les projets évoqués ici montrent comment, à travers la planète, des responsables de villes, des concepteurs, des investisseurs, mettent en place des facilités de se mouvoir et des espaces où l'on passe qui sont en même temps des lieux où l'on peut vivre un temps de vie urbaine.

Ces projets sont autant de lueurs d'espoir de la possibilité que les villes se recomposent autrement dans les décennies à venir autour de nouveaux espaces et de nouvelles architectures, pour retrouver leur finalité d'être des lieux de rencontres pour tous et d'enrichissement par l'accueil de la différence.

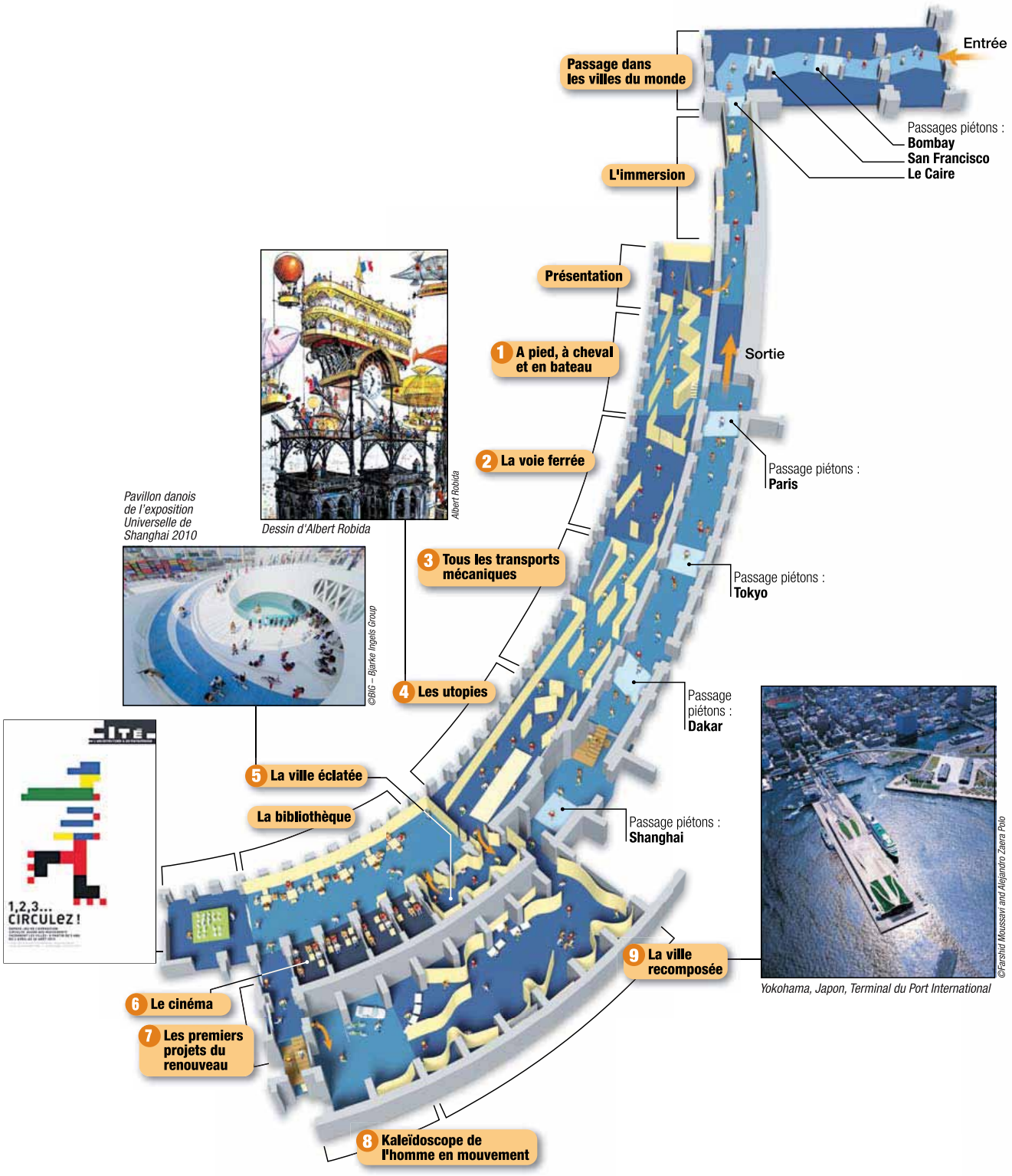
Présentation des séquences, textes de Jean-Marie Duthilleul extraits du catalogue C*irculer. Quand nos mouvements façonnent les villes.* Co-éditions Alternatives/Cité de l'architecture & du patrimoine.

Photogramme extrait des films réalisés pour l'exposition par Laure Duthilleul et Christophe Offenstein / Capa, 2012

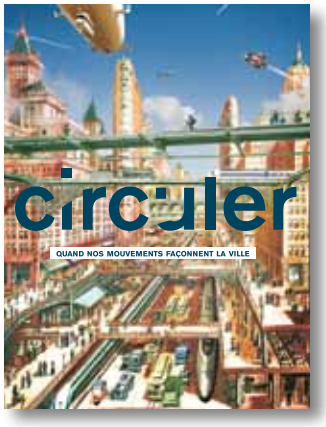


La Granja escalator, Tolède, Martinez Lapena-Torres arquitectos © David Cardelus, 2010

PLAN D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION



© Mouche/JDD



CATALOGUE

Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes

Collectif sous la direction de Jean-Marie Duthilleul

Auteurs : Georges Amar, Paul Andreu, Maurice Culot, Jean-Marie Duthilleul, Vincent Kaufmann, François Laisney, Bertrand Lemoine, Bruno Marzloff, Ariella Masboungi, Jean-Pierre Orfeuil, Antoine Picon, Simone Roux, Jean Viard…

Coédition Alternatives/Cité de l'architecture & du patrimoine / 208 pages / 20x24cm / Quadrichromie / 32€ TTC / En français / édition séparée en langue anglaise

POUR LE JEUNE PUBLIC
1, 2, 3 ... CIRCULEZ !

du 4 avril au 26 août 2012

Espace-jeu à partir de 5 ans

En marge de l'exposition *Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes,* un espace-jeu est consacré aux enfants et aux familles. Deux manières de vivre ce moment tous ensembles : observer et jouer en famille ou participer à un atelier interactif encadré. Au centre de l'espace est présentée une grande maquette de ville réalisée entièrement en briques LEGO®. Ville imaginaire où les transports coexistent et communiquent, sa projection en plan devient pendant l'atelier pour les plus grands (dès 7 ans) le point de départ d'un jeu intitulé « à chacun son itinéraire ». La première équipe qui relie un maximum de points touristiques l'emporte… mais attention aux imprévus ! Au mur une grande fresque de ville s'étend, rythmée par une vingtaine de mosaïques en briques LEGO® formant l'imagier de tous les transports : poussette, trottinette, bicyclette, mobylette, voiturette… Les plus petits accompagnés de leurs parents peuvent alors dresser l'inventaire des moyens de locomotion et reproduire l'imagier grâce aux nombreuses briques mises à leur disposition. Que l'imagination soit reine !

Accès libre pour les visiteurs munis d'un billet d'accès à l'exposition
Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes.
Entrée gratuite pour les moins de 12 ans / 12-25 ans : 5€

Visite-atelier à partir de 7 ans

Mercredi et samedi à 15h30 du 4 avril au 30 juin
Lundi, mercredi, jeudi, vendredi et samedi à 15h30 du 14 au 29 avril
Durée : 1h30 - Tarif de l'atelier : 8€
Le billet de l'atelier donne également accès à l'exposition
Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes *pour le jour même.*

AUTOUR DE L'EXPOSITION

CYCLE DE COLLOQUE & CONFÉRENCES

Colloque - Mercredi 23 mai 2012, toute la journée
Un débat autour de projets-phare architecturaux qui redéfinissent les espaces de circulation dans le paysage urbain. Les projets seront présentés par leurs architectes, suivra une discussion sur l'enjeu et les ressources de ces espaces multimodaux face aux exigences des grandes métropoles et de leur rayonnement.

Rencontres - Mercredis 2, 16, 30 mai 2012 de 19h à 20h30
Trois rencontres et quatre conférences magistrales scanderont le temps de l'exposition. Elles permettront des échanges entre penseurs et acteurs de la mobilité (transporteur, aménageur, constructeur).

Conférences - Mardi 5, mercredi 6, jeudi 7 et vendredi 8 juin 2012 de 19h à 21h
Quatre conférences magistrales approfondiront les points de vue développés par les auteurs qui ont participé au catalogue. Accès libre dans la limite des places disponible.

Sous réserve de modifications, plus d'informations et programme complet sur citechaillot.fr

CONCOURS MINI MAOUSSE 5

Ma cantine en Ville / Réactiver l'espace public. Inventer de nouvelles civilités.

Depuis 2003, le premier concours biennal de microarchitecture ouvert aux étudiants des écoles d'architecture, de design, d'art, d'ingénierie et de paysage. L'objectif est de prouver par l'exemple que la petite échelle peut se décliner en architecture à travers de multiples projets et objets rivalisant d'inventivité et de poésie.

Aujourd'hui se joint à l'action le Via (Valorisation de l'Innovation dans l'Ameublement) et l'École Supérieure du Bois à Nantes.

La thématique de cette 5e édition porte sur la restauration de rue et sur l'idée de manger en ville. Il s'agira de réaliser des objets hybrides nomades et urbains, des réinterprétations des échoppes que l'on trouve en Afrique et en Asie, dédiées à la restauration de rue et de prendre en compte tout autant l'espace de préparation que celui de la restauration, dans un espace restreint.

En reprenant l'idée de la cantine, dans sa signification historique - celle d'un meuble conçu à la fois pour le transport de vivres mais aussi en tant que réfectoire dans lequel sont pris les repas en commun - nous invitons les étudiants en architecture et en design à imaginer un dispositif (un objet hybride entre meuble, véhicule et architecture) capable de répondre non seulement à la préparation des aliments, à leur distribution, mais aussi à leur consommation dans la densité de l'espace public. Il s'agit d'un objet mobile, roulant ou transportable, adaptable à tous types de lieux (y compris les plus contraignants : le trottoir, la place de parking, etc..), ainsi qu'à toutes les conditions et variations climatiques. Il est facile à mettre en place et capable d'accueillir plusieurs convives dans des conditions de confort satisfaisantes. Bref, il doit inciter à s'arrêter, à déguster, à échanger et à ... demeurer.

Fiona Meadows (IFA) et Michel Bouisson (VIA) co-commissaires du concours Mini maousse 5
Lancement du concours mai 2012
Informations sur le site : minimaousse.citechaillot.fr

PROMENADE URBAINE

Samedi 30 juin : Promenade mobilités, autour de la gare Saint-Lazare

L'association Promenades urbaines, en partenariat avec la Cité de l'architecture & du patrimoine, propose, à l'occasion de l'exposition une promenade autour de la gare Saint-Lazare.

Avec Marion Tillous, enseignante en géographie à l'Université Paris 8 et Loïc Mayoux, étudiant en géographie.

Frais de participation : 10 euros (tarif réduit : 5 euros)

Inscriptions : www.promenades-urbaines.com

RENCONTRES ARCHITECTURE & LITTÉRATURE « TERRITOIRES MOBILES »

En introduction à l'exposition, ont eu lieu le 9 et 16 mars des rencontres entre architectes et écrivains autour de la question des « Territoires mobiles » : Jean-Marie Duthilleul, architecte-ingénieur, et Joy Sorman, écrivain ; Alexandre Chemetoff, architecte, urbaniste et paysagiste, et Jean-Christophe Bailly, auteur.

Programme élaboré en partenariat avec l'AFEX, avec le soutien d'AMC, de France Culture et du Salon du Livre.

PROGRAMMATION AUDIOVISUELLE CIRCULER EN CINÉMA, DANS LA VILLE ET AILLEURS SÉQUENCES D'ARCHITECTURES

10 jours / 10 films
Du samedi 21 au lundi 30 avril 2012, à 13h30
Auditorium, 7 avenue Albert de Mun, Paris 16e

Contrepoint à l'exposition *Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes,* le présent cycle explore, sur dix jours et en dix films, à travers des longs métrages d'origines, de factures et d'époques très diverses, quelques approches sensibles de la mobilité dans le prisme du 7e art.

Samedi 21 avril *Speed.* Film de Jan de Bont. États-Unis, 1994. 1h56

Dimanche 22 avril *Peur sur la ville.* Film de Henri Verneuil. France/Italie, 1975. 2h

Lundi 23 avril *Voyage à Tokyo.* Film de Yasujiro Ozu. Japon, 1953. 2h16

Mardi 24 avril *Route One/USA.* Film de Robert Kramer. États-Unis, 1989. 4h15
Séance payante pour tous.

Mercredi 25 avril *Central do Brasil.* Film de Walter Salles. Brésil, 1998. 1h46

Jeudi 26 avril *Pépé Le Moko.* Film de Julien Duvivier. France, 1937. 1h30

Vendredi 27 avril *Alice dans les villes.* Film de Wim Wenders. Allemagne, 1973. 1h47

Samedi 28 avril *Stranger than Paradise.* Film de Jim Jarmusch. États-Unis, 1984. VOSTF. 1h26

Dimanche 29 avril *Demonlover.* Film de Olivier Assayas. France, 2002. 2h

Lundi 30 avril *Sous toi la ville.* Film de Christoph Hochhäusler. Allemagne, 2010. 1h50
En présence de Christoph Hochhäusler.

En collaboration avec le Goethe Institut, Paris / Tarif unique par séance 4€ / Tarif réduit 2€. Entrée gratuite sur présentation du billet du jour de l'exposition (sauf pour la séance du mardi 24 avril qui sera payante pour tous).

Programme et notices détaillés sur citechaillot.fr

APPLICATION SMARTPHONE

Dans le cadre de l'exposition *Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes,* la Cité de l'architecture & du patrimoine et Orange s'associent pour proposer aux visiteurs une nouvelle expérience numérique et lancent une application mobile d'un nouveau genre.

L'application Circuler est un outil inédit de médiation culturelle sur Smartphone qui permettra au visiteur d'approfondir les thématiques développées et de visiter l'exposition autrement, grâce à la technologie NFC, préfiguration de nos systèmes d'échanges de demain. C'est la première fois qu'une telle application est mise en œuvre pour une exposition.

Samsung Electronics France se joint à l'expérience numérique, en proposant au visiteur le prêt d'appareils Galaxy S2 équipés de la technologie «sans contact»: NFC (Near Field Communication). Lorsque le Smartphone est approché des tags jalonnant le parcours de l'exposition, le contenu d'aide à la visite est alors délivré. Pour les visiteurs non équipés de terminaux NFC, l'information sera accessible par les QR Codes disposés dans l'exposition.

Cette innovation en termes de médiation culturelle va permettre l'appropriation par le public de cette nouvelle technologie «sans contact» qui ouvre de nouvelles perspectives pour vivre la ville autrement. Orange proposera, toujours dans cet esprit de découverte, des dispositifs innovants avec «UrbanMobs, la cartographie des émotions populaires» et «Empreinte de mouvements», une visualisation étonnante de vos mouvements dans la ville.

L'application Circuler s'organise en trois temps:

- découverte de l'exposition et introduction à sa thématique, grâce à différents types de contenus: une interview du président de la Cité et du commissaire de l'exposition, un montage inédit de différents films réalisés pour l'exposition, la bande annonce de l'exposition qui présente également sa scénographie, l'agenda de toutes les activités associées à l'événement et une sonothèque (sons enregistrés dans différentes métropoles);

- aide à la visite sur le Smartphone du visiteur (ou celui prêté sur place), contenu délivré lorsque celui-ci est à la Cité de l'architecture & du patrimoine. Ce parcours en 23 points propose des explications audio de Jean-Marie Duthilleul, commissaire de l'exposition, mais aussi des commentaires écrits et des illustrations en images;

- après la fin du parcours, le visiteur à la possibilité de laisser un commentaire sur le livre d'or ou d'utiliser des services annexes;

Ces contenus ont été créés spécifiquement pour cette application.

L'application Circuler sera téléchargeable gratuitement dès la fin du mois de mars 2012, sur l'App Store et l'Android Market. Elle sera accessible directement par les QR Codes visibles sur l'ensemble des supports de communication.

Téléchargez gratuitement
l'application de l'exposition

CIRCULER. QUAND NOS MOUVEMENTS FAÇONNENT LES VILLES

Une exposition produite et présentée par la Cité de l'architecture & du patrimoine
François de Mazières, président de la Cité de l'architecture & du patrimoine
Francis Rambert, directeur de l'Institut français d'architecture (Ifa)

Commissariat
Jean-Marie Duthilleul, architecte et ingénieur,
Avec Marcel Bajard, architecte-urbaniste.

Scénographie et graphisme
AREP - Jean-Marie Duthilleul
Scénographie : Isabelle Lesaux, avec Céline Portaz, Antoine Cathelot et Vanessa Mathieu, architectes.
Graphisme : Camille Boulouis et Pierre-Antoine Frappa, graphistes.
Contributions particulières : Marcel Bajard (iconographie, illustration et cartographie), Claire Massard, Élise Tulli et Julien Derenne, accessoiristes (Kaléidoscope).

Production et coordination générale, Cité de l'architecture & du patrimoine
Service production, Ifa / Cité
Myriam Feuchot, responsable du service,
Anne Roumet, Tove Wallsten et Marion Zirk, chefs de projet.

Iconographie
Recherches iconographiques :
Oskar Codou, Dominique Delaunay, Denise Noël, Anne Roumet, Maëlle Viard, Tove Wallsten et Marion Zirk, Cité.
Recherches maquettes et objets :
Dominique Delaunay et Odile Pradel, Cité.
Documentaliste (audiovisuels) : Aurélie Bardet.

Création audiovisuelle originale
Réalisation : Laure Duthilleul et Christophe Offenstein
Image: Christophe Offenstein, avec Magalie Sylvestre de Sacy et Lucas Leconte
Régie : Gilles Parmentier et Sébastien Boudet
Montage : Adrien Pierre et Fanny Picquet
Effets spéciaux : Alexandre Billière
Musique originale : Bernard Lubat et Fabrice Viera
Ingénieur du son : Jean-Philippe Louis / Jypax
Production exécutive : François-Charles Le Goff / God save the film
Administration : Fatiha Sabri

Création sonore originale
Auteur : Louis Dandrel / Diasonic
Sonorisation : Xavier Stelly / Don't give up
Motorisation enceintes : Philippe Cacheux

Textes
Auteur : Jean-Marie Duthilleul
Secrétariat de rédaction : Isabelle Blumet
Traduction (français/anglais): Eileen Powis

Multimédias
Coordination : Philippe Rivière, responsable des systèmes d'information, Cité
Jérôme Richard, chef de projet multimédia
Application « Circuler »
Réalisation : Orange
Prises de vues interview : Celluloïd Films
Sonothèque
Enregistreur et créateur des sons : Louis Dandrel
Réalisation : Pense-tête
Présentation tactile des projets
Pense-tête
Système d'information en temps réel
LeadingFrog

Régie
Jonathan Deledicq, régisseur, service Production, Ifa /Cité
Odile Pradel, chargée de production, service Production, Ifa / Cité

Réalisation du dispositif scénographique
Aménagement de l'espace : Saïd Samodi, direction du bâtiment, Cité
Cloisons plâtre : Placitec
Menuiserie / Serrurerie : Pyrrhus Conceptions
Impression et découpe numérique : Cristal sérigraphie
Toile : Edmond Petit
Encadrement et accrochage : Cadre en Seine
Audiovisuels : Soft audiovisuels
Électricité et éclairage : Dalkia

Catalogue *Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes*
Éditions Alternatives / Cité de l'architecture & du patrimoine, mars 2012
Direction de l'ouvrage : Jean-Marie Duthilleul
Auteur textes : Jean-Marie Duthilleul
Contributions : Paul Andreu, Francis Beaucire, Maurice Culot, Vincent Kaufmann, François Laisney, Bertrand Lemoine, Ariella Masboungi, Bruno Marzloff, Jean-Pierre Orfeuil, Antoine Picon, Simone Roux, Jean Viard, Sibylle Vincendon et Marc Wiel.
Bibliographie : Gaël Fichet-Cozic, documentaliste, AREP.
Coordination éditoriale : Sabine Bledniak, Éditions Alternatives / service Production Ifa, avec Isabelle Blumet.
Traduction (français /anglais) : Eileen Powis.
Direction artistique : Nejib Belhadj, Éditions Alternatives.
Graphisme: Christophe Hermellin, Éditions Alternatives.
Visuel de couverture : Guillaume Lebigre, Cité.

Manifestations associées

Espace-jeu « 1, 2, 3… Circulez ! »
Anne Ruelland, directrice des publics, Cité
Conception et coordination : Enora Prioul, Aurélie Cottais, Mathilde Châtelet, direction des publics, Cité.
Création graphique : Guillaume Lebigre, Cité.
Plans et Illustrations : François Cusson et Didier Cornille.
Maquette de la ville en Lego : association FreeLug.
En partenariat avec Lego

Cycle de conférences (auditorium)
Diane de Ravel, chargée de mission, Ifa / Cité
En partenariat avec la société Nacarat

Cycle de films (auditorium)
Rémi Guinard, responsable de l'audiovisuel, Cité

Communication & partenariats, Cité de l'architecture & du patrimoine
David Madec, directeur
Malika Poplawski, adjointe au directeur
Guillaume Lebigre, directeur artistique
Noémie Barral, graphiste
Agostina Pinon et Caroline Loizel, relations presse,
en collaboration avec l'agence Opus 64

Développement et mécénat, Cité de l'architecture & du patrimoine
Guillaume de la Broïse, directeur
Zoé Macêdo, adjointe au directeur

L'opération a bénéficié

Du partenariat de
Orange
Fondation d'Entreprise Bouygues Immobilier
Fondation PSA Peugeot Citroën
Siemens France

Du soutien de
Samsung Electronics France
Société du Grand Paris
Établissement public de La Défense Seine Arche
Institut national de l'audiovisuel

Du concours de
LeadingFrog ; Nacarat ; Compagnie de Saint-Gobain
Ainsi que BAC films ; Gaumont Pathé Archives, LEGO® et Tarkett.

Du partenariat média

Aéroports de Paris, *À Nous Paris,* Clear Channel France, Comité Régional du Tourisme Paris Ile-de-France, *L'Express,* Evene.fr, La Fnac, France Info, France 3 Paris Île-de-France, *Le Journal du Dimanche, Le Journal de Mickey, Metro France, le magazine Paris Mômes,* La RATP, SNCF Gares & Connexions, *Trois Couleurs.* iGuzzini (éclairage), Tollens (peinture) et Vitra (éditeur de mobilier), partenaires des galeries d'expositions temporaires de la Cité.

Et des contributions suivantes

Institutions

Archives de Paris ; Conservatoire historique des télécommunications ; Direction générale de l'armement ; Établissement public des musées d'Orsay et de l'Orangerie ; Institut géographique national (IGN) ; Ivorypress Art space + Books ; London Transport Museum ; musée et archives d'Air France ; musée des Arts & Métiers - CNAM ; musée de Soissons ; Museum of Finnish Architecture (Arkkitehtuurimuseo) ; National Palace Museum, Taipei ; Syndicat mixte pour la restauration et l'animation du site de Brouage ; Stockholm Transport Museum ; Société du Grand Paris. Et, à la Cité de l'architecture & du patrimoine : la Bibliothèque, le Centre d'archives d'architecture du XX^e siècle (Ifa) et le musée des Monuments français.

Collectivités

Conseil général de Charente-Maritime (CG 17), Conseil général des Yvelines (CG 78) ; La Métro (communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole) ; Semitan (société d'économie mixte des transports de l'agglomération nantaise) ; Paris Région Lab.

Fonds d'Archives

Aéroport Nice Côte d'Azur ; Aéroport de Paris (ADP) ; AREP ; Das Bundesarchiv (Federal Archives, Allemagne) ; Fotoarchiv der Deutschen Kinemathek – Museum für Film und Fernsehen, Berlin ; *L'Illustration ;* Landesarchiv Berlin ; Médiathèque de l'architecture et du patrimoine ; La RATP - Département de la communication, Ingénierie culturelle et patrimoine ; Library of Congress ; Nevsky Prospekt ; New York State Archives ; Österreichische Nationalbibliothek ; RIBA Library Photographs Collection ; Service des archives et de la documentation / SNCF.

Banques d'images

Airliners.net ; Agence photographique de la Réunion des monuments nationaux (RMN) ; Akg-images ; BPK Photo Agency (das Bildportal der Kunstmuseum) ; Corbis ; Esto Photographics Inc ; Getty images ; Imagno ; Library of Congress (Washington) ; Leemage ; Parisienne de photographie (fonds Roger-Viollet) ; La Vie du Rail ; Wikimédia Commons.

Agences d'architecture

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) ; Tadao Ando ; Silvio d'Ascia architecte ; Associated Architects LLP ; Ateliers Jean Nouvel (AJN) et Éric Maria ; AREP - Jean-Marie Duthilleul, Étienne Tricaud, François Bonnefille ; Marc Barani architecte ; Bjarke Ingels Group (BIG) ; Coop Himmelb(l)au ; Atelier Corajoud ; Dietmar Feichtinger architectes ; Eurostation – Jacques Voncke ; Foreign Office Architects ; Foster + Partners ; Massimiliano Fuksas Architecture ; GMP – Architekten von Gerkan, Marg und Partner ; Sergi Godia Arquitecto ; Grimshaw Architects ; Zaha Hadid Architects ; Herzog & de Meuron ; In Situ et Jourda architectes ; Amanda Levete Architects ; Jornet Llop Pastor Arquitectes ; José Antonio Martinez Lapeña & Elias Torres Arquitectos ; Marc Mimram ; Metro Arkitekter ; Rafael Moneo ; Murphy/Jahn ; Neutelings Riedijk Architects ; Office for Metropolitan Architecture (OMA), avec LAB-DA ; Dominique Perrault architecture (DPA) ; Renzo Piano Building Workshop et Noriaki Okabe ; Rogers Stirk Harbour + Partners ; Schmidt Hammer Lassen architects ; SNCF Gare & Connexions ; Sporaarchitects ; Bernard Tschumi urbanistes Architectes ; UNStudio ; URBS (Urbanização de Curitiba S/A) ; VMX Architects.

Films de fictions (extraits)

Arkéion Films ; Artédis ; Association Frères Lumières ; BAC films ; Gaumont Columbia Tristar ; Gaumont multiplexe ; Institut national de l'audiovisuel (INA) ; ITN source ; Le Pacte ; Les films du losange ; Les Films Sans Frontières ; MACT Productions ; MK2 ; Pathé UK ; Sacher film ; Sony Pictures ; Studiocanal ; Transit Film ; Vega Film ; Warner Bros ; Wild Bunch ; Wildside ;

Films documentaires (extraits)

Gaumont Pathé Archives ; Institut national de l'audiovisuel (INA).

Prêteurs particuliers

Jean-Denys Desvauges, Sylvie Gautrelet, Carlo Pompei.

Entreprises (innovations)

Association française du sans contact mobile ; Clear Channel France ; Hi-Macs ; Honda ; Induct ; LeadingFrog ; Ludigo ; Mooveco-muses ; Orange ; PSA Peugeot Citroën ; RB3D ; Samsung Electronics France.

La Cité de l'architecture & du patrimoine et le commissaire remercient particulièrement

Pour leur amicale participation à l'exposition

L'ensemble des contributeurs, prêteurs et architectes

Pour leur aide et compétences

Institutionnels

Pierre Audiger, chargé des partenariats culturels et Jean-Michel Leblanc, responsable Ingénierie culturelle et patrimoine, Département de la communication, RATP ; Patrice Battiston, responsable du Pôle collection historique, Conservatoire historique des télécommunications ; Sandra Delaunay, chargée des collections Transport & Energie, et Olivier Delarozière, chargé des collections Architecture, musée des Arts et Métiers-CNAM ; Georgia Santangelo, chargée des collections maquettes, jouets et insignes, Laurent Rabier et Hervé Séchoy, musée de l'Air et de l'Espace ; Florence Fayolle, directrice de la communication et Charlotte Allais, attachée de presse, Direction générale de l'armement ; Carole Hubin, documentaliste, Syndicat mixte pour la restauration et l'animation du site de Brouage ; Julie Lasne, chargée de communication à la Direction de l'économie et de l'emploi, Conseil général des Yvelines ; Manuela Padoan, directrice et Nathalie Sitko, documentaliste, Gaumont Pathé Archives ; Denis Parenteau, président d'honneur en charge des collections et Jean Signoret, président du musée Air France ; Simon-Pierre Souillot, responsable, Philippe Lacou, Service archives patrimoine d'Air France ; François Moreau, cinémathèque, et Josiane Valente, Agence de communication audiovisuelle, Air France ; Jean-Daniel Pariset, directeur, et Anne Fourestié, chargée d'études documentaire, Médiathèque de l'architecture & du patrimoine, Archives photographiques, ministère de la Culture et de la Communication ; Sylvie Richard, chef du Département éducatif et culturel, Joëlle Olivier, chargée du développement culturel et Dominique Thiercelin, pôle diffusion et créations, Institut national de l'audiovisuel (INA) ; Sabine Romon, chef de projet, Paris Région Lab ; Yves Schleiss, chargé des fonds iconographiques, Archives Municipales d'Avignon ; Henri Zuber, directeur et Christian Perrot, service des archives et de la documentation, ainsi que Laurence Bour, Jean-Paul Berthet, Camille Sansoit, Chérifa Beniken et Chantal Barré, Centre des archives historiques du Mans, SNCF.

Collectivités

Julie Lasne, chargée de communication à la Direction de l'économie et de l'emploi, Conseil général des Yvelines (CG 78) ; Sabine Romon, Ville de Paris / parisregionlab ; Mov'eo

Entreprises

Stéphane Cicéron, LeadingFrog ; Hélène Rambert, chargée de mission, Mov'eo Île de France ; Jean-Pierre Chaney, directeur général adjoint, Mitsuyo Delcourt et Hakuhodo France ; Annick Brest, chargée de communication événementielle et Joël Stehlin, chargé des productions audiovisuelles, PSA Peugeot Citroën

Particuliers

Sylvie Gautrelet, Carlo Pompei, François Bellanger

Laure Duthilleul, Christophe Offenstein et God save the film remercient

Françoise Chaumat

Louis Dandrel et Diasonic remercient

Gérard Chandès, chercheur au Centre de recherches sémiotiques, université de Limoges et ses étudiants.

Crédits

Tous les crédits sont indiqués dans les légendes des visuels. Pour les chapitres 8 et 10, sauf mention contraire, les visuels ont été réalisés par les concepteurs des projets, tous droits réservés.

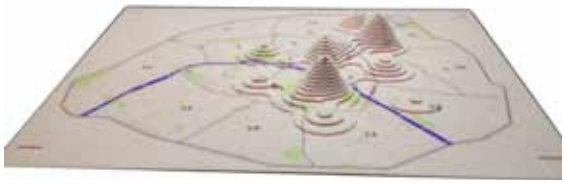
Imaginez la ville de demain avec Orange

Orange, grand partenaire de l'exposition, va **faire vivre aux visiteurs une expérience numérique unique** en leur faisant expérimenter un nouvel outil de médiation et en leur faisant découvrir ce que sera la géolocalisation urbaine de demain.

Orange a co-conçu avec la Cité une application sur smartphone permettant de **visiter l'exposition grâce à la technologie « sans contact »** ou **NFC** (pour « Near field Communication ») : le visiteur approche son smartphone Citizy (ou un Galaxy S2 Cityzi prêté par Samsung sur place) sur des tags Citizy (étiquette électronique) jalonnant le parcours et accède ainsi à une visite personnalisée du commissaire de l'exposition. Cette technologie va révolutionner la médiation culturelle mais également les usages de la vie de tous les jours. L'exposition est une excellente occasion de la tester de manière ludique et enrichissante.

Au sein de l'exposition, le visiteur découvrira également UrbanMobs, spectaculaire **« cartographie des émotions populaires »** permettant de visualiser à l'échelle d'une ville les usages du mobile lors de grandes fêtes populaires à Paris, Barcelone, Bucarest... Les flux invisibles des villes deviennent visibles !

Le visiteur découvrira ensuite **L'empreinte de mouvement,** un concept-design issu d'une collaboration entre **chercheurs et designers** d'Orange. Cette innovation renouvelle l'approche traditionnelle de la géolocalisation en proposant une visualisation originale basée sur une représentation matérielle et physique en trois dimensions : chaque personne pourrait créer son « empreinte » personnelle dans un territoire donné en fonction du temps passé et de ses déplacements. Ce dispositif innovant et esthétique donne de nouvelles perspectives pour **vivre la ville autrement.**



« L'empreinte de mouvement » : exemple d'une empreinte personnelle de mouvement d'un individu associée à une carte des espaces verts de Paris par simple projection sur la surface.

Contact presse : Héloïse Rothenbühler / heloise.rothenbuhler@orange.com / 01 44 44 93 93

Bouygues Immobilier

FONDATION D'ENTREPRISE

La Fondation d'Entreprise Bouygues Immobilier - ***rendre la ville plus humaine***

Promoteur engagé depuis plusieurs années dans une politique active de développement durable et de mécénat par des actions locales et nationales, Bouygues Immobilier a fédéré ses différentes initiatives, pour leur donner plus de cohérence et de visibilité, en créant sa Fondation d'Entreprise en 2009.

Son ambition est de contribuer à rendre la ville plus humaine en mettant l'architecture et l'urbanisme au service de l'environnement et des actions de solidarité urbaines.

Les missions de cette Fondation d'Entreprise s'articulent autour de trois axes principaux :

- La promotion de l'architecture et de l'urbanisme auprès du grand public,
- La réflexion d'experts sur la ville de demain en faveur du développement durable,
- La solidarité urbaine, notamment en renforçant le lien social au sein des quartiers.

La Fondation d'Entreprise Bouygues Immobilier est partenaire fondateur exclusif dans son domaine de la Cité de l'architecture et du patrimoine. Cette action illustre l'intérêt porté par Bouygues Immobilier à la qualité architecturale des bâtiments et son engagement en faveur du développement durable. *« Chez Bouygues Immobilier, collaborer avec le monde de l'architecture est inscrit dans nos gènes. »,* témoigne François Bertière, Président-directeur général de Bouygues Immobilier. *« Cette démarche reflète la passion créatrice et le goût pour l'innovation et l'excellence que nous partageons avec les architectes. »*

La Fondation d'Entreprise Bouygues Immobilier soutient l'exposition « Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes ». Entièrement dédiée à la mobilité en ville, l'exposition s'intègre dans la logique des réflexions menées par la Fondation d'Entreprise dans le cadre de l'Observatoire de la Ville et s'inscrit en parfaite cohérence avec sa volonté de rendre accessible l'urbanisme à un large public.

Contact : Valérie Petitbon / 3, boulevard Gallieni / 92 445 Issy-les-Moulineaux Cedex / VPB@bouygues-immobilier.com

Pour en savoir plus sur Bouygues Immobilier : http://www.bouygues-immobilier.com

Fondation
PSA PEUGEOT CITROËN

Pourquoi ce partenariat ?

• Parce que la Fondation PSA Peugeot Citroën a pour vocation de soutenir des projets d'actions éducatives et culturelles sur le thème de la mobilité ;

• Parce que PSA Peugeot Citroën commercialise depuis plus de 100 ans des véhicules qui ont profondément façonné la ville ;

• Mais aussi parce que PSA Peugeot Citroën recherche les meilleures solutions pour « bouger mieux » :

- Créé par le Groupe il y a 10 ans, l'Institut pour La Ville en Mouvement (l'IVM) a pour mission de développer des études, des actions innovantes et des expérimentations pour accompagner les mutations des mobilités urbaines partout dans le monde ;

- Mu by Peugeot est un service de mobilité, lancé par Peugeot en 2009, qui vise tous ceux qui sont en quête d'une meilleure mobilité, plus flexible, plus fluide, plus propre ;

- Multicity est une plateforme de mobilité, lancée par Citroën en 2010, qui invente une nouvelle façon « multimodale » de voyager.

La Fondation PSA Peugeot Citroën

La Fondation PSA Peugeot Citroën, créée par le Groupe en 2011, a pour vocation le soutien à des projets sociaux, éducatifs et culturels ou environnementaux s'inscrivant dans le champ de la mobilité. À ce jour, la Fondation soutient plus d'une cinquantaine de projets de mobilité au service de l'intérêt général. Elle incarne ainsi la volonté de PSA Peugeot Citroën de s'engager en faveur d'initiatives utiles à la collectivité. La Fondation est un élément clé de la politique de développement responsable du Groupe et se situe dans le prolongement naturel de la mission de l'entreprise lui permettant d'être encore plus en phase avec les attentes de ses salariés, de la collectivité et de son époque.

Contact Presse : Jonathan Goodman, Directeur Relations Presse PSA Peugeot Citroën
07 62 73 80 57 / jonathan.goodman@peugeot.com

SIEMENS

Un partenariat qui s'inscrit dans une vraie dynamique

« Siemens France a choisi d'être partenaire de cette grande exposition car elle s'inscrit parfaitement dans l'approche de notre groupe qui a pour vocation de contribuer à construire la ville de demain, une ville qui sera plus fluide, intelligente, communicante et respectueuse de l'environnement » indique Christophe de Maistre, Président de Siemens France.

De tout temps, Siemens a développé des solutions innovantes pour accompagner les villes et leurs habitants dans leur développement et leurs besoins de mobilité : métros et tramways, systèmes de gestion du trafic automobile, équipement des bâtiments et des grandes infrastructures, solutions visant à une meilleure efficacité énergétique.

L'activité opérationnelle de Siemens est organisée autour de quatre Secteurs : Industry, Infrastructure & Cities, Energy et Healthcare. Avec son approche dédiée à l'équipement durable des villes, le Secteur Infrastructure & Cities contribue à relever le défi qui consiste à concilier croissance urbaine et qualité de vie, prenant ainsi une part active dans la croissance dynamique des villes.

Accompagner le développement des villes

Siemens propose en effet une gamme complète de produits et services dédiés : solutions de transport et de mobilité intégrées allant du métro automatique aux systèmes intelligents de régulation du trafic en passant par les infrastructures dédiées à l'électromobilité, systèmes de gestion technique des bâtiments et de sécurité, équipements de distribution d'énergie, appareillage électrique basse et moyenne tension, applications pour réseaux électriques intelligents.

Siemens France prend une part active dans toutes ces activités, notamment dans celle de la mobilité. « Le Centre mondial de compétences de Siemens pour les métros automatiques est d'ailleurs en France, précisément à Lille et à Châtillon » souligne à ce sujet Eric Cazeaux, Directeur des Divisons Rail Systems et Mobility and Logistics.

Pour concrétiser davantage son engagement aux côtés des villes, Siemens ouvre à Londres un centre de recherche consacré au développement urbain mais aussi pôle d'échanges et de rencontres baptisé «Crystal» présentant en un lieu à l'architecture particulièrement innovante les avancées les plus marquantes dans ce domaine.

Siemens France

Présent en France depuis 160 ans, Siemens, premier groupe européen de haute technologie, donne la priorité à l'innovation dans l'industrie, l'énergie, la santé et les solutions destinées aux villes et aux grandes infrastructures. Avec 7 000 collaborateurs présents dans toutes les régions, Siemens France compte huit sites de production, sept centres de R&D dont six centres de compétences qui interviennent pour l'ensemble du groupe à travers le monde dans des secteurs de pointe tels que les systèmes de transports automatiques, la métallurgie, le transport et la distribution d'énergie, la conception et la production de progiciels, la détection incendie et la mécatronique.

Infrastructure & Cities

Le Secteur Infrastructure & Cities de Siemens comprend cinq Divisions :

- Rail Systems (matériel roulant ferroviaire et urbain),
- Mobility and Logistics (solutions de mobilité, de transport et de gestion de la logistique),
- Low and Medium Voltage (appareillages basse et moyenne tension),
- Smart Grid (réseaux électriques intelligents),
- Building Technologies (gestion technique des bâtiments).

En savoir plus : www.siemens.fr/infrastructure-cities

Contact Presse : Hervé de Lacotte, Directeur de la Communication, Siemens Infrastructure & Cities
01 49 65 75 20 / herve.de_lacotte@siemens.com

Samsung Electronics France, acteur majeur des médias numériques et des technologies de convergence numérique, soutient la Cité de l'architecture & du patrimoine à l'occasion de l'exposition « Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes ».

Leader sur le marché de la téléphonie mobile en France, Samsung a choisi d'accompagner le musée dans son ambition de proposer aux visiteurs une alternative aux audio guides classiques, en utilisant la technologie NFC (Near Field Communication) comme support de visite. Des smartphones Galaxy S2 en version NFC seront ainsi mis gracieusement à la disposition du public, afin de leur permettre d'accéder au contenu développé spécifiquement pour cette exposition.

Des moniteurs professionnels Samsung serviront également de support à la diffusion des vidéos venant illustrer le thème de l'exposition.

À propos de Samsung Electronics Co. Ltd.

Samsung Electronics Co. Ltd, un leader mondial dans les domaines des semi-conducteurs, des télécommunications, des supports numériques et des technologies de convergence numérique, a réalisé en 2011 un chiffre d'affaire de 143,1 milliards de dollars. Forte d'environ 222.000 salariés travaillant sur 205 sites répartis dans 71 pays, l'entreprise se compose de deux organisations distinctes pour coordonner ses neuf secteurs d'activité : « Digital Media & Communications », qui comprend les branches Visual Display, Mobile Communications, Telecommunication Systems, Digital Appliances, IT Solutions et Digital Imaging ; et « Device Solutions », qui comprend les branches Memory, System LSI et LCD. Reconnue pour ses performances économiques, environnementales et sociales, Samsung a été nommée entreprise la plus écoresponsable dans le secteur des technologies par le Dow Jones Sustainability Index 2011.

Pour en savoir plus, veuillez consulter le site internet : http://www.samsung.com

Contact Presse : Agence Henry Conseil / Imane Maarouf / Tel : 01 46 22 76 43 / agence@henryconseil.com

Bâtir le Grand Paris Express

Le Grand Paris est un projet d'aménagement global de toute la métropole francilienne. Logement, développement économique, social et urbain, transports, infrastructures culturelles et sportives, architecture et développement durable… les perspectives sont multiples. Acteur central de ce projet, la Société du Grand Paris a pour mission de réaliser, d'ici à 2025, le nouveau métro automatique du Grand Paris et ses gares : le Grand Paris Express.

Le Grand Paris Express répond à trois objectifs. Améliorer la vie quotidienne des Franciliens en favorisant leurs déplacements, accroître le potentiel de croissance en reliant les pôles économique du Grand Paris et désenclaver des territoires parfois proche de Paris mais qui demeurent encore mal desservis. Le métro sera composé de trois lignes réalisées par la Société du Grand Paris (SGP) dites rouge, la rocade autour de Paris qui remonte à Roissy, bleue, le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud, et verte, la liaison entre Orly et Nanterre qui dessert le plateau de Saclay et Versailles. Une 4e ligne dite orange sera mise en œuvre par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) à l'est proche de Paris, avec une participation substantielle de la SGP. Au total le Grand Paris Express, ce sont 200 km de lignes nouvelles, dont 166 Km sous maîtrise d'ouvrage de la SGP et 72 gares dont 57 seront réalisées par la SGP.

Le montant de l'investissement s'élève à 20,5 milliards d'euros, financé par des recettes fiscales dédiées, déjà votées par le Parlement, une dotation en capital de l'État de 4 Md€ à compter de 2014 et le recours à l'emprunt à partir de 2016.

Pour la Société du Grand Paris, la circulation urbaine est naturellement une question essentielle au cœur de ses missions : la mobilité des personnes, l'efficience des flux économiques et les liens entre les territoires. C'est pourquoi, la Société du Grand Paris est heureuse d'être partenaire de l'exposition « Circuler, quand nos mouvements façonnent les villes », une immersion dans la richesse de notre vie quotidienne, les rencontres humaines au travers des époques et des peuples.

Plus d'informations : www.societedugrandparis.fr

Contact presse : Thomas Hantz, responsable des relations avec les médias et les entreprises
01 82 46 21 27 / 06 88 28 31 63 / thomas.hantz@societedugrandparis.fr
Société du Grand Paris - Immeuble « Le Cézanne » - 30, avenue des Fruitiers - 93200 Saint-Denis - France

/ de la Seine à la Seine / établissement public d'aménagement

La Défense Seine Arche

La Défense Seine Arche, une opération d'intérêt national

L'établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA) conduit les études et la mise en œuvre d'un des projets urbains majeurs de l'Ouest parisien.

Le périmètre de l'opération d'intérêt national (OIN) de 564 hectares, est situé sur les communes de Courbevoie, la Garenne-Colombes, Nanterre et Puteaux.

1er quartier d'affaires d'Europe, La Défense Seine Arche bénéficie d'une identité urbaine forte et connue des milieux d'affaires du monde entier. Il le doit à son urbanisme de dalle spectaculaire, son architecture remarquable et iconique (la Grande Arche, le CNIT, demain les tours Phare et Hermitage Plaza), sa connectivité à Paris, sa concentration de cadres internationaux, sa qualité de services et la permanence de l'implication de l'Etat dans son développement.

La Défense Seine Arche est aujourd'hui en pleine mutation, celle d'un quartier de vie et d'affaires qui se modernise, se met aux normes du développement durable, accueille de nouveaux habitants, de nouveaux services et commerces et voit, avec le Grand Paris, des décisions de l'Etat et de la Région Ile-de-France, changer profondément son rapport à l'ouest parisien, à la métropole et au monde. La Défense Seine Arche se prépare à accueillir l'infrastructure de transport « Grand Paris Express » qui lui donnera enfin la liaison indispensable aux aéroports, notamment Roissy, première plate-forme européenne, et le lien avec les autres pôles de vie de la région. Le prolongement d'Eole, ainsi que l'automatisation de la ligne 1 et la modernisation du RER A, amélioreront considérablement la desserte et les conditions de transport des habitants et des salariés.

Plus d'informations sur www.ladefense-seine-arche.fr

Contacts presse : Grayling
Bertrand Paul / bertrand.paul@grayling.com
Karine Schneider / karine.schneider@grayling.com / 01 55 30 70 84

ina

Circulez, tout est à voir grâce l'Ina

Dans les grandes expositions culturelles que l'Ina choisit d'accompagner, ses archives transportent le spectateur dans le temps pour mieux revivre et comprendre l'innovation, la transformation et la révolution de notre société.

Au fil de « Circuler. Quand nos mouvements façonnent nos villes », les images de l'Ina permettent d'éprouver la façon dont la mutation perpétuelle des modes vie modifie le métabolisme des villes, comment l'on est passé de la lenteur rurale à la ville-vitesse, comment l'homme circule d'un lieu à l'autre.

Entre avancées technologiques des moyens de transport et de communication, entre nouvelles architectures de gares et de stations, l'homme est devenu un passant qui a pu multiplier ses angles de vues sur le monde.

Jour après jour, l'Ina collecte et conserve les images, les sons et les photos de la radio et de la télévision qui fondent notre mémoire collective. Il leur donne sens et les partage avec le plus grand nombre au travers de collections et de savoirs.

Plus d'informations sur www.institut-national-audiovisuel.fr

Fondée par d'anciens managers du système de réservation mondial Amadeus, LeadingFrog est une entreprise technologique innovante dédiée aux métiers de l'accueil : hôtels, offices de tourisme, …

LeadingFrog aide ses clients à guider les voyageurs grâce à des écrans tactiles contenant des informations sur les sites touristiques et les services pratiques des environs. Chaque point d'intérêt est géolocalisé et les voyageurs peuvent ainsi obtenir un itinéraire, à pied, en voiture ou en transports en commun.

C'est donc naturellement que LeadingFrog, en partenariat avec la Cité de l'architecture & du patrimoine, proposera aux visiteurs de l'exposition de voyager à travers l'espace, et le temps. Une table tactile géante présentera en fin d'exposition les environs de la Cité et les projets du Grand Pari(s). Ainsi, les visiteurs pourront préparer leur « retour » à la ville ; ils disposeront de toutes les informations utiles sur les moyens de transport, et, surtout, ils découvriront comment la ville de Paris se prépare pour l'avenir.

Promoteur généraliste, Nacarat participe, depuis plus de 30 ans, au façonnement du paysage urbain. Présent sur la majeure partie du territoire français ainsi qu'en Belgique et en Pologne, la société accompagne les collectivités dans la réalisation de projets immobiliers contribuant au développement équilibré de leur région. Nacarat, qui fut précurseur dans le domaine du BBC, est engagé dans une démarche responsable qui s'illustre concrètement par des réalisations à forte valeur ajoutée environnementale et sociétale. Déjà partenaire en 2011 de l'exposition « La Ville Fertile », Nacarat renouvelle son soutien à la Cité de l'architecture & du patrimoine pour une programmation portant sur les grands défis urbains de notre époque.

Plus d'informations : www.nacarat.com

Contact presse : François-Xavier Roussignol, responsable marketing et communication
03 20 25 88 90 / 06 24 05 05 89 / froussignol@nacarat.com

La compagnie de Saint Gobain et la Cité de l'architecture & du patrimoine

Saint-Gobain est un groupe industriel leader mondial dans le domaine de l'Habitat. Il apporte pour ce faire des solutions innovantes aux défis essentiels de notre temps : croissance, économies énergétiques, améliorations de l'environnement. Son ambition d'être de façon pérenne LA référence de l'Habitat durable repose sur le savoir-faire et les offres produits de ses trois pôles de métiers : produits pour la construction, distribution bâtiment, matériaux innovants.

Fidèle partenaire depuis l'origine des expositions thématiques de la Cité de l'architecture & du patrimoine, Saint-Gobain leur renouvelle cette année encore son soutien en participant à la réalisation de « Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes ». Son aide se matérialise par un important mécénat en nature de divers matériaux, bois, bois latté, placoplâtre, mis en œuvre pour la scénographie de l'exposition.

BAC FILMS est un acteur majeur de l'industrie cinématographique française. Distributeur multi-mandat et multi-label, son activité s'organise autour de 4 métiers principaux : la distribution en salles de cinéma, la production cinématographique, la vente de films aux chaînes de télévision, et l'édition Vidéo.

Depuis sa création (en 1986), BAC FILMS a distribué environ 550 films dont 7 Palme d'Or au Festival de Cannes et 3 Lion d'Or au Festival de Venise.

Son catalogue est orné par de nombreux réalisateurs comme Jim Jarmusch, Takeshi Kitano, Les frères Coen, Robert Altman et Bernardo Bertolucci.

GAUMONT PATHÉ archives

Gaumont Pathé Archives conserve, restaure et exploite les collections d'actualités cinématographiques produites par les sociétés Gaumont et Pathé entre 1896 et la fin des années 70, soit plus 14.000 heures de films.

Eléments essentiels de la valorisation du patrimoine et de la mémoire collective du xx^{e} siècle, ces collections viennent illustrer et enrichir les expositions temporaires ou permanentes de très nombreuses institutions muséales ou sites mémoriels en France et à l'étranger, offrant ainsi au public un regard unique et complémentaire aux thématiques et aux œuvres présentées.

LEGO

LEGO® est le 3^{e} fabriquant mondial de jouets et de loin la première marque sur ce marché.

LEGO fut créé par le menuisier danois Ole Kirk Christiansen en 1932, et son nom vient du danois « leg godt », signifiant « joue bien ». Après avoir créé des jouets en bois, Ole Kirk invente les célèbres petites briques qui s'imbriquent à l'infini, que petits et grands connaissent aujourd'hui.

Depuis des décennies, LEGO inspire ainsi les petits créateurs et architectes de demain, et suscite des vocations.

À l'occasion de ce partenariat, LEGO offre à la Cité de l'architecture & du patrimoine 180 000 briques qui serviront à la mise en place de l'exposition-atelier « 1, 2, 3… Circulez ! » au sein duquel seront proposés la réalisation d'une énorme maquette pour fasciner les petits et grands, ainsi que des ateliers de construction autour d'une mosaïque en briques LEGO.

Contact : Judith La Brasca, Chef de Groupe Marketing
Judith.La.Brasca@LEGO.com

Tarkett | THE ULTIMATE FLOORING EXPERIENCE

Fondé en 1886, Tarkett est l'un des leaders mondiaux du secteur des revêtements de sol.

Les solutions intégrées de revêtement de sol Tarkett répondent aux besoins spécifiques des architectes, maîtres d'ouvrages, et professionnels du bâtiment.

Elles contribuent à améliorer la qualité de vie du particulier, mais également la qualité de l'environnement.

Un large catalogue de produits intégrant le PVC, le linoléum, le stratifié, le parquet, les surfaces sportives et les accessoires permet de résoudre les sujets les plus complexes.

Par ailleurs, Tarkett s'est résolu placé du côté du Développement Durable en développant des produits recyclables, sans phtalates et une émission de COV proche de zéro.

Enfin, Tarkett a obtenu la certification Cradle to Cradle (niveau argent) pour ses gammes de parquets contrecollés Epoque, Tango, Salsa manufacturés en Suède & Pologne ; et concernant l'eau et l'énergie, Tarkett a obtenu la certification Cradle to Cradle niveau or, grâce à une nouvelle ligne de purification de l'eau utilisant le principe de la biodégradation.

Contact : Annie Gliozzo, Responsable Grands Comptes & Prescription Nationale
Tel : 06 80 31 76 69 / Annie.gliozzo@tarkett.com

HONDA iGuzzini TOLLENS *la peinture qui vous distingue* vitra.

IMAGES PRESSE

LES IMAGES PRÉSENTES DANS LE DOSSIER DE PRESSE SE TROUVENT SUR LE SERVEUR FTP DANS LE DOSSIER *CIRCULER*

Coordonnées du serveur FTP
Adresse : ftp.citechaillot.fr
Utilisateur : presse
Mot de passe : citepresse

Merci de créditer les images

CITÉ DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE
PALAIS DE CHAILLOT – 1 PLACE DU TROCADÉRO - PARIS 16e
Mo TROCADÉRO - CITECHAILLOT.FR