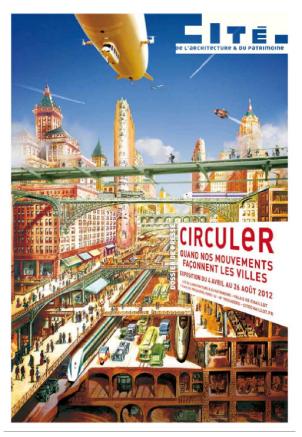
Circuler dans la ville, ce plaisir!1



Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes, Exposition du 4 avril au 26 août 2012, Cité de l'architecture et du patrimoine, Palais de Chaillot, Paris.

« Sur 1500 m², la Cité de l'architecture & du patrimoine consacre sa prochaine grande exposition à la mobilité urbaine »². Circulez, mesdames et messieurs, au cœur de cette exposition consacrée à l'histoire des transports dans la ville et la manière dont ceux-ci ont agencés l'espace urbain. Rythmée par les bruits des transports urbains (le fond sonore de l'exposition participe du voyage proposé aux visiteurs), cette exposition, confiée à l'architecte et ingénieur Jean-Marie Duthilleul (avec l'architecteurbaniste Marcel Bajard), est au cœur préoccupations de la Cité de l'architecture et du patrimoine en s'intéressant à « l'architecture des lieux où l'on passe » : les mobilités sont observées par le prisme de l'architecture des lieux de la circulation en ville. Plus que nos «mouvements» tels qu'ils façonnent la ville, l'exposition entraîne davantage le visiteur dans «un parcours chronologique pour

découvrir l'histoire des lieux façonnés par les hommes pour circuler ». C'est aussi un parcours dans les paradigmes, c'est-à-dire dans l'évolution de la manière dont a été pensée la circulation dans la ville, tout particulièrement dans le cas des villes européennes, et principalement françaises (bien que d'autres cas de villes ponctuent l'exposition). L'histoire des circulations dans la ville est accompagnée des nombreuses innovations en termes de transports urbains, qui ont modelé les villes à leur image. Dans ce parcours, le visiteur passe des transports aux mobilités, de la ville à l'urbain. Parce que « l'histoire de la ville est étroitement liée à celle de l'évolution des modes de transports », l'exposition interroge « le lien entre transports, urbanisme et architecture ».

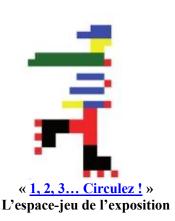
Cette exposition est un voyage qui propose, par son agencement en différentes salles, le fond sonore qui évolue au cours de ce parcours, mais aussi par le recours aux applications par téléphone portable, d'être un individu mobile dans l'exposition, c'est-à-dire que le visiteur est sans cesse confronté à ses propres pratiques spatiales. Tout d'abord par le matériau présenté. Mais aussi par le cheminement dans l'exposition qui se fait à la fois par un parcours « classique » (le visiteur se laissant entraîner dans cette histoire de la ville « forgée » par les transports urbains) et par le recours aux nouvelles technologies de l'information et la communication qui tendent à renouveler nos pratiques de la ville, tant dans la

_

¹ Il est ici fait référence au texte argumentaire de l'exposition publié dans : « Le plaisir de circuler », *Le petit journal de la Cité*, n°19, avril 2012, pp. 2-3. Disponible à l'entrée de l'exposition.

² Les citations proposées ici sont, sauf indication contraire en notes de fin de texte, des extraits des panneaux de l'exposition et/ou des commentaires audio de Jean-Marie Duthilleul.

participation des habitants et usagers « ordinaires » à la transformation (urbanisme participatif) et à la connaissance (néogéographie) de la ville, que dans les déplacements ordinaires avec le recours à des applications de plus en plus nombreuses de la téléphonie mobile qui proposent d'interagir avec les lieux de la ville. Dans l'exposition, le visiteur muni d'un smartphone³ dispose d'une double expérience : celle de la balade « classique » qui le laisse découvrir par lui-même l'exposition et s'y promener à sa guise, et celle de la balade « connectée » qui lui permet d'accéder à des explications audio sur l'exposition par Jean-Marc Duthilleul. A l'image de l'impact des nouvelles technologies de l'information et des communications dans nos mobilités quotidiennes qui permettent (sauf pour le conducteur) que le temps de transport ne soit plus un temps « perdu »⁴, l'exposition joue de cette nouvelle forme de mobilité. Cette application permet également le prolongement de l'exposition après sa visite, par le biais du site de la Cité de l'architecture et du patrimoine⁵ où il est possible de retrouver une sélection de textes et de photographies, ainsi que des extraits des commentaires audio. L'exposition présente, enfin, un espacejeu prévu pour les enfants de 5 ans et plus, où ils peuvent découvrir le jeu « à chacun son itinéraire » qui se centre sur les modes de transports doux (vélo) et des transports en commun (tramways, bus...) et la maquette de Brinquenville, ville imaginaire en Légo ®, « cité balnéaire et touristique », accessible « par mer, terre et air » où la circulation est aisée pour les « voyageurs, bagages et marchandises » grâce à la présence de tous les modes de transports urbains. Cité utopique de la mobilité urbaine comme idéale qui entraîne le jeune public à se questionner sur la notion de croisement, sur la question du multimodal dans les transports, et sur la diversité des usagers de la ville en termes de besoins mobilitaires. Espace-exposition, espace de la mobilité et espace-jeu se croisent dans une exposition au public très large.



Pour les « plus grands », le cheminement dans l'exposition amène le visiteur du couple ville/transports au couple urbain/mobilités, dans une approche urbaphile assumée : « la ville est faite pour mettre en relation les hommes entre eux, et les hommes avec leurs richesses accumulées » où les rues sont des « espaces communs à tous pour circuler » et où les places sont les « lieux de la rencontre par

³ Il est possible de disposer d'un smartphone prêté pendant l'exposition pour accéder aux commentaires audio du commissaire de l'exposition Jean-Marie Duthilleul

⁴ «Le temps de transport est en général considéré comme du temps perdu. Or ce temps perdu, les usagers l'utilisent entre sudoku (qui a même rendu « ringards » les mots croisés, et doit son succès, en grande partie, à ces temps de transport quotidiens), lecture ou encore jeux sur les téléphones portables. Même si le temps de transport est un temps dans lequel on est captif, ce n'est pas seulement une non-expérience ». Compte-rendu du café géo du 25 octobre 2011: « Mon RER et moi » avec Anne Jarrigeon et Sylvie Fol.

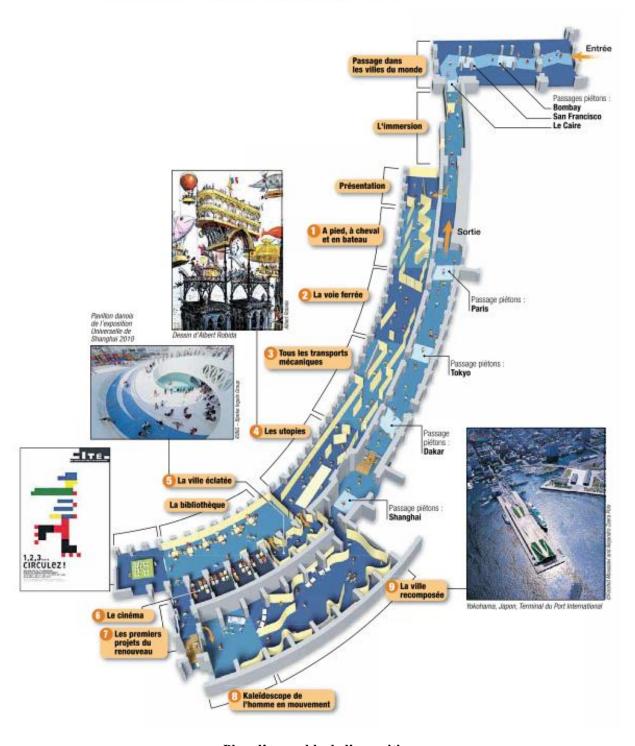
⁵ Pour plus d'explications, voir la page « <u>CIRCULER! L'application mobile</u> » sur le site de la Cité de l'architecture et du patrimoine.

excellence », « composées pour porter l'identité même de la ville ». C'est le « plaisir de circuler » qui est donné à voir aux visiteurs à travers neuf séquences : « à pied, à cheval et en bateau » (les transports pendant l'ère pré-industrielle), « la voie ferrée » (le train et la révolution industrielle), « tous les transports mécaniques » (l'émergence des transports urbains mécanisés – hors train – depuis la révolution industrielle, l'ère fordiste, l'ère post-fordiste), « les utopies », « la ville éclatée », « le cinéma », « les premiers projets du renouveau », « kaléidoscope de l'homme en mouvement » et « la ville recomposée ». A travers ces séquences, l'exposition a un parti-pris clairement affiché : et si circuler dans la ville n'était plus une contrainte, mais un plaisir ? Le désir de la mobilité « idéale » est au cœur de l'exposition : « l'histoire de la ville est liée à l'évolution des modes de transports. L'affaire n'est pas nouvelle. La nouveauté, en revanche, c'est que le déplacement, autrefois pensé comme une perte de temps, est aujourd'hui vu comme un temps de vie à part entière. Et si les espaces où l'on circule étaient recomposés agréablement? Si circuler devenait un plaisir? Une gageure – voire une mauvaise blague – au regard de la saturation de certains réseaux de transports et de l'enfer vécu par de nombreux usagers. Un pari, en tous les cas, que propose l'exposition « Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes » »⁷. Circuler dans l'exposition, c'est circuler dans l'histoire des modes de transports urbains tels qu'ils ont modelé la ville et parvenir dans les projets mobilitaires tels qu'ils façonneront l'urbain demain. De la ville à l'urbain, des transports aux mobilités, la dualité de la problématique est constante dans la visite : comment le mouvement a-t-il modelé nos territoires du quotidien, et comment l'organisation de l'espace a-t-elle formaté nos pratiques spatiales ?

⁶ « Le plaisir de circuler », *Le petit journal de la Cité*, n°19, avril 2012, p. 2.

⁷ « Le plaisir de circuler », *Le petit journal de la Cité*, n°19, avril 2012, p. 2.

PLAN D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION



Plan d'ensemble de l'exposition Source : « La ville, lieu du mouvement », supplément au *Journal du Dimanche*⁸, n°3403, p. 4.

⁸ Disponible à l'entrée de l'exposition.

[©] Les Cafés Géographiques

Une première partie (les trois premières séquences de l'exposition) est ainsi consacrée aux lieux produits par les nouveaux transports lorsqu'ils s'installent dans la ville. La rue médiévale et classique pour les déplacements à pied et à cheval, la place urbaine comme « lieux de convergence de tous ceux qui pratiquent la ville » et les rues du XIX^e siècle ouvrent l'exposition, par des panneaux qui, comme des rues, permettent de découvrir la ville à condition de se donner la peine de l'observer : comme dans la ville, le cheminement peut à la fois être passif (et le visiteur passe dans ce paysage sans l'observer) ou actif par l'observation, dans les façades des maisons, de la ville et de ses formes. Le déplacement est ici mis en scène pour que le visiteur devienne un passant de l'exposition. Dans les premières séquences, le mouvement est lié aux distances parcourues et « parcourables » en fonction des modes de transports. Les panneaux présentent l'impact de l'évolution des techniques et des modes de transports urbains dans leur interrelation avec la ville. Parce que le cheminement entraîne le visiteur de la cité à la « ville éclatée », cette partie confronte également le visiteur aux évolutions de la citadinité, tant du point de vue urbanistique et architectural, que par le prisme du passage ville/urbain. L'étalement urbain est présenté à la fois comme une conséquence de l'émergence de nouveaux modes de transport (comme le montrent les cartes de l'évolution des villes, telles que celles de l'impact du développement du métro dans les villes de Paris, Londres et Berlin) et comme défi pour les aménageurs, ingénieurs et architectes dans la transformation et l'adaptation de la ville à cette extension par le biais d'innovation dans le monde des transports urbains.

Dans la Cité de l'architecture et du patrimoine, l'exposition ne pouvait manquer l'approche par les lieux : c'est l'architecture qui est bouleversée par l'émergence de nouveaux mouvements dans la ville. Ainsi, le visiteur sillonne à travers les seuils de la ville tels qu'ils sont fabriqués et transformés par les transports et les pratiques mobilitaires. Entrer dans la ville par bateau, à pied, à cheval... confronte à la dualité dedans/dehors : la première séquence « à pied, à cheval et en bateau » propose au visiteur un saut dans le temps, passant des étroites rues médiévales à la rue élargie de la renaissance : seuls les piétons et les charrettes circulent dans les villes fortifiées du Moyen-Âge, alors que le XVI^e siècle voit une adaptation de la ville pour faciliter le passage des carrosses. Tel le passant dans ces rues classiques, le visiteur se déplace dans un couloir borné des façades des larges rues de la Renaissance, d'où il découvre des maquettes de villes façonnées par les nouveaux modes de transport utilisés. De la rue aux lieux, c'est la question de l'architecture dans la mise en place d'un réseau qui se trouve posée. La place dans la ville et le port aux portes de la ville montrent deux espaces aménagés pour différentes formes de rencontres. La ville comme lieu d'échanges prend son sens par sa transformation au gré des évolutions techniques en termes de transport. L'architecture des gares est particulièrement mise en avant (dans la deuxième séquence consacrée à la voie ferrée), depuis la gare-porte qui marque le seuil entre le dedans et le dehors (« ces nouvelles arches triomphales à l'entrée de la ville ») jusqu'à la gare dans la ville (avec la gare-halle, la gare-palais et la « tour de l'horloge » comme marqueur paysager de l'urbanité). De la gare au seuil de la ville à la gare au cœur de la ville, l'exposition confronte les évolutions de l'architecture et l'étalement urbain. Si la gare est en premier lieu une nouvelle porte de la ville, elle s'installe à partir de 1880 dans la ville, et devient « un monument, un palais même, avec une tour qui domine la cité ». Dès lors, sa présence ne marque plus la frontière entre la ville et la campagne, mais devient un pôle structurant avec le développement des quartiers de gare.



Aéroparis, projet d'aérodrome sur l'Îlle des Cygnes, Paris xv^{*}, vers 1932. © cnam/siaf/ Ciné de l'architecture & du patrimoine/Archives d'architecture du xx^{*} siècle/adagp.



La port de Marselle. Copie des Archives de la chambre de commerce de Marselle, sars doute inspirée de la gravare indienne La Gitta di Marsiglia celebre porto di mare nel governo della Provenza in Francia, éditée en 1745 à Venise. Source: Chambre de commerce et d'industrie Marselle-Provence.



La gare du Nord, Paris x⁺, vers 1900 © Parisienne de photographio/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 2 : « La voie ferrée »

Source: Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes, Dossier de presse, p. 13.

De l'arrivée de l'automobile au tout-automobile, l'exposition s'interroge également sur un mode de transports souvent perçu, dans les grandes agglomérations, comme très éloigné d'une mobilité « idéale ». A la fois liberté (choix des horaires, des itinéraires, possibilité de se déplacer sans avoir anticipé la mobilité) et contrainte (embouteillages, fatigue du conducteur...), l'automobile dans la ville est paradoxale: objet de désir et marqueur d'une position sociale, mais aussi objet de pollution, de saturation de la ville et de dépendance mobilitaire, « la voiture a bouleversé l'espace où l'on circule. Cette invention a été prise par l'ensemble des citoyens du monde comme une sorte de carapace individuelle permettant de se déplacer aussi bien dans la ville qu'à travers les campagnes, avec le même véhicule, sans effort ». Si la voiture a modifié l'aménagement du territoire mais aussi modelé notre rapport à l'espace⁹, l'exposition revient sur les différentes temporalités de l'utilisation de l'automobile dans son rapport à la ville : aux abords des villes, puis dans les villes, puis de villes en villes. « La voiture s'est d'abord aventurée sur les chemins, au bord des villes, où elle était considérée comme une sorte de distraction de quelques privilégiés. Et puis elle s'est aventurée en ville, non sans quelques débats d'ailleurs (...). Mais la voiture s'est aussi aventurée sur les routes, de plus en plus loin ; et pour qu'elle aille de plus en plus loin, on a fait des toutes de plus en plus lisses, et pour que les voitures aillent de plus en plus vite ». L'automobile va transformer non seulement les rues dans la ville par des aménagements spécifiques, mais aussi la signalétique: feux de signalisation, panneaux de limitation de vitesse, « passages cloutés » pour les piétons vont devenir autant de marqueurs spatiaux de la présence de la voiture dans la ville. La voiture individuelle marque aussi l'imaginaire, avec l'utopie (séquence 4) de la « ville drive-in », la ville où l'on vit avec sa voiture. Il ne s'agit plus alors

⁹ L'AUTOMOBILE SUR LE SITE DES *CAFÉS GÉOGRAPHIQUES* :

- Gabriel Dupuy, « Les territoires de l'automobile », Des Cafés, 1999.
- Olivier Archambeau et Romain Garcier, « <u>2020 : 8 milliards d'hommes, 1 milliard d'automobiles</u> », *Des Cafés*, 14 février 2002.
- Jean-Luc Piveteau, « <u>L'automobile, un nouveau module d'habitat (ou l'auto, co-maison)</u> », *Vox geographi*, 24 septembre 2006.

L'AUTOMOBILE ET LE CINÉMA SUR LE SITE DES CAFÉS GÉOGRAPHIQUES :

- Gilles Fumey, « Cars (John Lasseter) », Des films, 22 juin 2006.
- Bertrand Pleven, « Into the Wild (Sean Pean) », Des films, 11 février 2008.
- Bertrand Pleven, « <u>Gran Torino (Clint Eastwood)</u> », Des films, 1^{er} mars 2009.

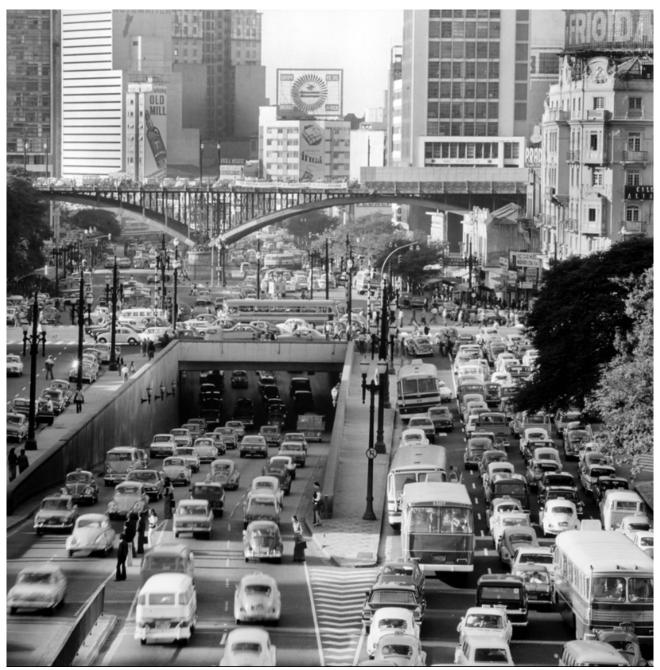
DES LECTURES SUR L'AUTOMOBILE :

- Jean-Pierre Orfeuil, 1994, Je suis l'automobile, Editions de l'Aube.
- Gabriel Dupuy, 1995, L'auto et la ville. Un exposé pour comprendre, un essai pour réfléchir, Flammarion.
- Vincent Kaufmann et Jean-Marie Guidez, 1998, Les citadins face à l'automobilité, CERTU
- Gabriel Dupuy, 1999, Les territoires de l'automobile, Anthropos.
- Gabriel Dupuy, 2000, L'automobile et son monde, Editions de l'Aube.
- Olivier Archambeau et Romain Garcier, 2001, *Une géographie de l'automobile*, Presses Universitaires de France.
- Gabriel Jourdan, 2003, « <u>Ville, automobile et planification urbaine : le cas de la Côte d'Azur</u> », *Montagnes Méditerranéennes*, n°18, pp. 146-166.
- Benjamin Motte-Baumvol, 2007, « <u>La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne</u> », *Revue d'Economie Régionale & Urbaine*, n°2007/5, pp. 897-919.
- Benjamin Motte-Baumvol, 2007, «<u>Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne</u> », *Norois*, n°205, n°2007/4, pp. 53-66.
- Daniel Coulaud, 2010, *L'automobile. Ville, automobile et mode de vie*, L'Harmattan.

DES RESSOURCES PÉDAGOGIQUES SUR L'AUTOMOBILE ET LA VILLE :

- Compte-rendu de conférence : « <u>La ville et l'environnement, de la révolution industrielle à la révolution automobile</u> », Académie de Rouen, 17 septembre 2005.
- Séance pédagogique : « <u>L'automobile et la ville</u> », Académie de Nantes, 29 août 2010.

d'un seul mode de transport, mais d'un mode de vie, qui se développera aux Etats-Unis dans les années 1960 avec les cinémas en plein air, les hôtels drive-in, les restaurants drive-in... On s'imagine alors le « tout-automobile » comme la ville de demain et l'automobile comme un « *concentré de maison* » ¹⁰.



L'automobile dans la ville, Séquence 3 : « Tous les transports mécaniques » Source : <u>Application Smartphone</u> pour l'exposition *Circuler !*

¹⁰ Jean-Luc Piveteau, « <u>L'automobile, un nouveau module d'habitat (ou l'auto, co-maison)</u> », *Vox geographi*, 24 septembre 2006.

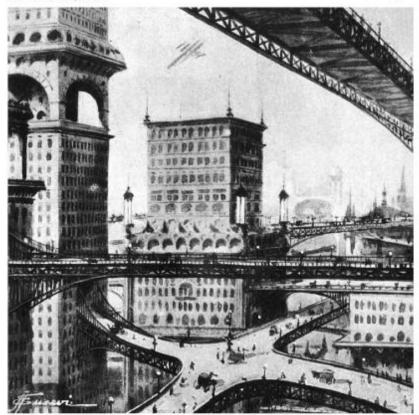
Parallèlement à l'automobile, la troisième séquence de l'exposition, sur « tous les transports mécaniques », donne à voir, au visiteur, l'évolution des transports en commun, et tout particulièrement le tramway, l'autobus et le métropolitain. Ceux-ci résistent au tout-automobile de l'utopique « ville drive-in », et deviennent même des enjeux au cœur de paradigmes sociétaux nouveaux, tels que la question du développement durable. L'histoire des transports en commun dans la ville n'est donc pas celle d'une courbe gloire/déclin en faveur du tout-automobile, comme en témoigne le renouveau actuel du tramway, « le premier transport collectif mécanisé installé dans les villes ». L'exposition montre que l'évolution des transports collectifs ne se fait pas seulement par leurs liens avec l'expansion de la voiture dans la ville, mais aussi dans leurs interrelations. Le panneau des débats du Conseil de Paris qui décident de la fin du tramway au profit de l'autobus explicite le démantèlement de « tout le réseau de tramway d'Île-de-France, qui était à l'époque [en 1932] l'un des plus grands réseaux de tramways unifiés du monde ». Le tramway est aussi présent dans les représentations des « utopies » urbaines (séquence 4) où le déplacement collectif « idéal » est fortement mécanisé et devient un lieu d'une coexistence mobile.



La Bourse au niveau de la rue Réaumur, Paris II^{*}, vers 1900. © Parisienne de photographie / Neusdein - Fonds Roger-Viollet.



Le pont de Bir-Hakeim et la tour Eiffel, Paris xvr', 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, junvier 1909.

Source: El poder de la anticipación, Imagenes Itinerantes del futuro metropolitano en sorno al Centenario,
Margarita Gutman, Ediciones Infinito, Buenos Aires (Argentine), 2011.



Collection Albert Robida

Le tramway, Séquence 3 : « Tous les transports mécaniques » Source : Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes, <u>Dossier de presse</u>, p. 15.

L'exposition montre que la concurrence entre les modes de transports collectifs urbains est à la fois une cause des aménagements des espaces urbains et une conséquence de la représentation de la ville et des circulations « idéales ». Ainsi, l'autobus « supplante les tramways dans la plupart des villes du monde

dès les années 1940 ». Du tramway en site propre à l'autobus en site partagé, puis au métropolitain en site propre souterrain ou aérien, c'est la question de la place des transports mécanisés collectifs dans la ville qui se pose par ces choix. Aujourd'hui, la multimodalité, avec le retour dans de nombreuses villes du tramway¹¹, est au cœur d'une mobilité « durable ». L'exposition revient sur les différentes temporalités du développement des transports en commun dans la ville, du tramway à l'autobus qui « sans doute [...] paraissait plus proche du piéton », de l'autobus au métro, « premier réseau de transport installé dans les villes en dehors des rues [...] en souterrain ou en aérien ». Réinventant la notion de réseau en dehors de la voierie, le métro « fabrique » la ville mobilitaire : comme le train, le métropolitain va entraîner dans la ville des chantiers qui visent alors à « éventrer la ville puis tout refermer comme si rien ne s'était passé ». Il faut « tout inventer », la forme des stations (entre design, architecture, modalités pratiques et logistiques) et les voies souterraines – « cette invention unique de l'architecture publique souterraine » – et aériennes. Les « bouches » de métro présentent des formes diverses, comme le montrent les photographies de stations à Vienne, Leningrad, Barcelone, Londres, Paris, Berlin ou encore New York. C'est principalement la ville « occidentale », et plus encore la ville européenne, qui est au cœur de cette histoire de la ville et des transports.

Au cœur d'une exposition questionnant le désir de mobilité dans la ville, défendant une ville où les transports seraient des objets de plaisir, les modes doux ont une grande importance. A la fois dans la première partie de l'exposition où les séquences présentent l'histoire de la ville par le prisme de la marche à pied dans la ville ou du développement du tramway, et dans les autres séquences depuis la partie « Utopies » où l'imaginaire laisse place à une mobilité durable urbaphile, en passant par l'espace-jeu pour les enfants où les modes collectifs et les modes doux sont à l'honneur (dans leur diversité : le skateboard, les patins à roulettes, la marche avec la poussette...), pour aboutir à la séquence sur « La ville recomposée » qui clôture l'exposition autour de l'innovation actuelle dans les techniques et

¹¹ LE TRAMWAY SUR LE SITE DES *CAFÉS GÉOGRAPHIQUES* :

DES LECTURES SUR LE TRAMWAY:

- Michel Carmona, 2001, *Tramway, le coût d'une mode*, Paradigme.
- Bernard Fritsch, 2007, « <u>Tramway et prix des logements à Nantes</u> », *L'Espace géographique*, vol. 36, n°2/2007, pp. 97-113.
- Jacques Stambouli, 2007, « <u>Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable</u> », *Développement durable et territoires*, dossier 4 : « La ville et l'enjeu du Développement Durable », juin 2007.
- Jean Tricoire, 2007, Le tramway en France, La Vie du rail.
- Philippe Hamman, 2011, *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, Presses Universitaires de Rennes.
- Le tramway à Reims. Une image de la modernité, CRDP de Champagne-Ardenne, 2011.
- François Laisney, 2011, Atlas du tramway dans les villes françaises, Recherches.

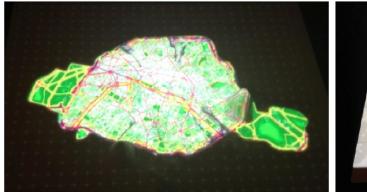
DES RESSOURCES PÉDAGOGIQUES :

- Compte-rendu de conférence : Jean-François Troin, « <u>Ville et urbanisation : un tramway nommé désir !</u> », Académie de Dijon, 14 juillet 2008.
- Séance pédagogique : « Le tramway à Dijon : un développement durable ? », Académie de Dijon, 20 octobre 2011.
- Séance pédagogique : « <u>Aménager un territoire proche : le tramway d'Angers</u> », Académie de Nantes, 8 décembre 2011
- Séance pédagogique : « <u>Un tramway au Havre en 2012</u> », Académie de Rouen, 23 janvier 2012.
- Schéma : « <u>Approches des territoires du quotidien : le tramway du Mans</u> », *Le Webpédagogique*, 13 mars 2012.
- Séance pédagogique : « <u>Le tramway toulousain, un aménagement urbain soumis au débat</u> », Académie de Toulouse, 26 mai 2012.

⁻ Jean-Pierre Peyon, Bernard Fritsch et Marc Elion, « <u>Le tramway, image ou développement durable ?</u> », *Des Cafés*, 20 novembre 2000.

⁻ Christian Montès, « Pour ou contre le tramway lyonnais ? », Des Cafés, 7 octobre 2003.

technologies, autour de projets devenus célèbres tels que les « SmartBike » (les vélos en libre service tels que le Vélo'v à Lyon, le Vélib à Paris...) ou d'innovations en cours (avec la présentation de « concepts de mobilité personnelle »). Parallèlement aux modes doux, c'est aussi la question de « l'homme mobile » qui est au cœur des séquences sur « la ville recomposée » (dernière partie de l'exposition présentant les innovations technologiques des partenaires de l'exposition, telles que les nouvelles applications pour téléphones portables visant à faciliter le déplacement dans la ville pour produire une mobilité désirée et désirable), sur le « kaléidoscope de l'homme en mouvement » (où l'on découvre de passionnantes représentations des empreintes du mouvement par géolocalisation de six volontaires habitant et travaillant dans l'agglomération parisienne, à partir de critères tels que le nombre d'appels émis, d'appels reçus, de sms émis, de sms reçus... mais aussi tels que l'occupation des sols et les bruits dans la ville). Si l'ensemble de l'exposition s'intéresse davantage à l'histoire des circulations dans la ville, elle se penche aussi sur l'homme en mouvement, notamment par le prisme des technologies accompagnant les individus dans les transports, tels que les « portables qui vont bouleverser leur manière de vivre et de circuler ».





Empreintes du mouvement d'un Parisien par géolocalisation (15 décembre 2011 – 15 janvier 2012) Cartographie tridimensionnelle, « résultat d'un dispositif de géolocalisation enregistrant le temps et le positionnement de personnes volontaires sur une temporalité longue et des zones assez larges »

Géolocalisation d'Elisabeth, 50 ans, Paris 20^{ème} arrondissement. Elle travaille à Vanves, et se déplace en métro, à vélo et à pied. <u>Photo de gauche :</u> Carte du bruit // <u>Photo de droite :</u> Appels reçus

L'exposition s'arrête aussi sur les liens entre imaginaires, mobilités et ville. La séquence « Les utopies », très courte, revient sur quelques représentations de la ville du futur, telle qu'elle était pensée il y a un siècle : « au début du XX esiècle, on rêve de « l'an 2000 » et on dessine les villes du futur en pensant que les hommes vont inventer de nouvelles formes de villes autour de tous les moyens mécaniques. On imagine un nouvel ordre de l'espace ». Ces villes imaginaires, présentes sur trois panneaux par le biais de dessins dans la mouvance de la science fiction (avec par exemple La ville future. Une solution hardie du problème de circulation de Harvey Wiley Corbett, dont le dessin original a servi de base à l'affiche de l'exposition), reposent sur une hyper-multimodalité, avec des transports investissant tous les espaces de la ville, souterrains, terrestres et aériens. Au final, la « ville du futur » est davantage, dans l'exposition, présentée par les réalisations que par l'utopie : la séquence « Les utopies » présente ainsi les théories telles que la Charte d'Athènes et les principes directeurs de la reconstruction. Dans cette partie de l'exposition, le visiteur découvre des réalisations qui relevaient de

l'imaginaire mais sont devenues des réalités, avec les aéroports¹², « gigantesques territoires aménagés pour installer des aéroports et leurs aérogares », accueillant des avions qui offrent « une nouvelle vision de l'espace » vue du ciel. C'est aussi la question de la vie « drive-in », qui se développe, principalement aux Etats-Unis, avec le déclin du tram puis du train dans les années 1960. Là encore, l'imaginaire et la réalité entrent en concordance : « l'avion et l'automobile sont perçus comme les moyens de circuler qui ont un avenir ». Et des cinémas en plein air, des parkings gigantesques, des motels, des stations services, des restaurants drive-in vont être des lieux nés de cette utopie du tout-automobile des années 1960.

Les transports par la voie des airs et le tout-automobile sont aussi présents dans la séquence consacrée au septième Art, qui entretient un lien profond avec les transports urbains. « Le cinéma et les transports sont inventés en même temps, en 1895 ». Mais surtout, le cinéma est le premier art qui permet de saisir et de montrer le mouvement. Il accompagne l'ensemble de l'exposition dès les premières séquences, avec par exemple l'un des premiers films de l'histoire qui saisissait l'arrivée du train en gare de la Ciotat et qui « représente le mouvement de cet engin mécanique qui allait changer la face du monde, la locomotive ». Une séquence de l'exposition lui est consacrée, et montre combien le cinéma participe des représentations de nos mobilités urbaines entre urbaphobie (mobilités pénibles et contraintes) et urbaphilie (mobilités désirées et « idéales »). Des scènes de films (tels que Minority Report) sont présentés dans des alcôves aux marges d'une grande salle-bibliothèque présentant des ouvrages-clés sur les mobilités et les transports dans la ville (parmi lesquels les géographes sont à l'honneur!). Là encore, l'exposition confronte réalités et imaginaires autour de la question des espaces de circulation.

Après la séquence sur « La ville éclatée » qui fait entrer le visiteur dans un sas où un collage de grandes photographies met en scène les « fragmentations des lieux à connecter dans la ville », l'exposition s'achève sur deux séquences, « Le kaléidoscope en mouvement » et « La ville recomposée », qui donnent à voir non plus la ville, mais l'urbain diffus face aux innovations en termes de transports et d'accompagnement de l'homme mobile. Sur de gigantesques panneaux, des vidéos sont projetées sur des draps, donnant des impressions futuristes. Ces séquences présentent non plus les transports, mais les mobilités, témoignant du passage d'un paradigme à l'autre, dans la recherche comme dans l'aménagement. Cette partie finale met surtout en scène les partenaires de l'exposition et leurs propositions pour une mobilité durable : sont ainsi présentés Cityval (« le métro sans conducteur nouvelle génération »), Inspiro (« le métro du XXI^e siècle »), des concepts car (tels que la Peugeot BB1), des concepts de mobilité personnelle, des mobiliers urbains adaptés aux (im)mobilités urbaines ou encore des systèmes d'informations accompagnant les déplacements quotidiens. Cette partie « publicitaire » présente l'avantage de montrer que l'histoire des transports dans la ville et dans les mobilités urbaines n'est pas figée, et continue sans cesse d'évoluer.

Tout au long de ces séquences, depuis l'évolution des modes de transports dans la ville jusqu'aux projets théoriques et utopiques pour une mobilité durable, c'est la question du lieu qui est posée dans cette exposition : les lieux fabriqués par les transports (tels que la gare, la station de métro...), mais aussi les transports comme lieux mobiles : « on a supprimé les tramways dans les années 30-40, le train on pensait qu'il était fini dans les années 60, le vélo on n'en parlait plus. Aujourd'hui, il y a des

¹² Voir sur le site des *Cafés géographiques* :

⁻ Michel Sivignon, « <u>Carte postale de l'aéroport international de Miami (Etats-Unis)</u> », *Cartes postales du monde*, 29 juin 2006.

Loic Avry, « <u>La concurrence territoriale autour du projet de l'aéroport de Notre Dame des Landes</u> », *Des Cafés*, compte-rendu du café géographique du 10 mars 2010, par Loïc Avry.

⁻ Lucie Demettre, « <u>De sécurité en sûreté : où en est l'espace aéroportuaire ?</u> », *Vox geographi*, 10 avril 2010.

trams, il y a des vélos, il y a des autos certes, il y a des trains, et tous ces transports-là sont des lieux où on passe beaucoup de temps et où l'on pourrait vivre beaucoup mieux »¹³. L'exposition intéressera tout autant ceux qui ne connaissent pas l'histoire des transports dans la ville, que ceux qui s'interrogent sur la manière dont les aménageurs pensent les liens entre transports, ville et architecture. Plus effacée dans les écrits des panneaux, la question de la patrimonialisation se pose également de manière sousjacente dans l'ensemble de l'exposition : des gares aux stations de métro, des aéroports aux bancs publics pour marcheurs dans la ville, les lieux aménagés pour une mobilité durable sont au cœur de cette exposition pédagogique, qui met le désir de mobilité au cœur de la ville.

Tours Paris Nice 1935 1995 1944 1956 1957 1956 1956 1957

Les transports et la croissance des villes

Photo de gauche : Le train et la ville

Extrait d'un panneau présentant des cartes de la croissance urbaine à Avignon, Besançon, Cannes, Grenoble, Lille, Marseille, Montpellier, Nice, Paris et Tours vis-à-vis de l'arrivée et l'extension du train (séquence 2 : « La voie ferrée »)

Photo de droite : Le métro et la ville

Extrait de cartes de la croissance de Paris (en haut), Londres (au milieu) et Berlin (en bas) en 1905, 1935 et 1995 vis-à-vis du développement du réseau métropolitain (séquence 3 : « Tous les modes mécaniques »)

¹³ Jean-Marie Duthilleul dans « <u>Circuler dans la ville de demain</u> », *Circulez, il y a le monde à voir*, France Info, 7 avril 2012. © Les Cafés Géographiques www.cafe-geo.net

Bénédicte Tratnjek.

Pour aller plus loin : les transports et la ville

Sur le site des Cafés géographiques :

- Gabriel Dupuy, « Les territoires de l'automobile », Des Cafés, 1999.
- Laurent Lopez, Isabelle Lesens, Jacques Lévy et Jean renard, « <u>Du vélo à la bicyclette, du Tour de France aux circulations urbaines : le "deux roues" entre sport et transport ?</u> », *Des Cafés*, 27 juin 2000.
- Jean-Pierre Peyon, Bernard Fritsch et Marc Elion, «<u>Le tramway, image ou développement durable?</u> », *Des Cafés*, 20 novembre 2000.
- Bruno Faivre d'Arcier, « Les mobilités urbaines à Lyon », Des Cafés, février 2001.
- Olivier Archambeau et Romain Garcier, « <u>2020 : 8 milliards d'hommes, 1 milliard d'automobiles</u> », *Des Cafés*, 14 février 2002.
- Guy Jalabert, Frédéric Leriche et Marc Zuliani, « <u>L'aéronautique et les villes : Airbus en Europe</u> (<u>Toulouse, Hambourg, Madrid, Chester, etc.</u>) », *Des Cafés*, 27 février 2002.
- Patrick Frenay, « Le RER, opportunité ou menace pour Bruxelles ? », Des Cafés, 5 février 2003.
- Christian Montès, « Pour ou contre le tramway lyonnais ? », Des Cafés, 7 octobre 2003.
- Christian Montès et Manuel Appert, 2005, « Quel avenir pour les transports urbains en Europe en 7 affirmations? », Des Cafés, 7 avril 2005.
- Henir Desbois, « <u>Circuler à Tokyo</u> », *Des Cafés*, 29 septembre 2005.
- Gilles Fumey, « Cars (John Lasseter) », Des films, 22 juin 2006.
- Jean-Luc Piveteau, « <u>L'automobile, un nouveau module d'habitat (ou l'auto, co-maison)</u> », *Vox geographi*, 24 septembre 2006.
- Olivier Milhaud, « A vélo, la ville rétrécit et se déforme », Brèves de comptoir, 13 octobre 2007.
- Gilles Fumey, « <u>Sous le joug des grèves : une géographie des distances de forte contrainte</u> », *Brève de comptoir*, 11 novembre 2007.
- Pierre Gentelle, « Cet obscur objet du désir, le taxi », Lettres de Cassandre, n°67, 7 décembre 2007.
- Bertrand Pleven, « Into the Wild (Sean Pean) », Des films, 11 février 2008.
- Bertrand Pleven, « *Gran Torino* (Clint Eastwood) », *Des films*, 1^{er} mars 2009.
- Robert Marconis, « Toulouse : des transports pour repenser la ville », Des Cafés, 3 juin 2009.
- Solène Gaudin, « Les enjeux du transport urbain à Nouakchott », Des Cafés, 20 janvier 2010.
- Sonia Lavadinho et François Bregnac, « <u>Marcher à Lyon, marcher dans la ville 2.0</u> », *Des Cafés*, 10 février 2010.
- Paul Lewis, « Montréal, à pied et à vélo », Des Cafés, 14 avril 2010.
- Antoine Beyer et Jean-Baptiste Schmider, « <u>Comment la ville réinvente-t-elle la voiture ?</u> », *Des Cafés*, 18 novembre 2010.
- Anne Jarrigeon et Sylvie Fol, « Mon RER et moi », Des cafés, 25 octobre 2011.

Sur l'exposition:

- <u>Présentation de l'exposition</u> sur le site de la Cité de l'architecture & du patrimoine.
- Emission : « <u>Circuler dans la ville de demain</u> », *Circulez, il y a le monde à voir*, France Info, 7 avril 2012.
- Catalogue de l'exposition : <u>Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville</u>, Editions Alternatives / Cité de l'architecture et du patrimoine, 2012.

Dossier de presse.

Pour aller plus loin : un complément biblio/sitographique :

Sélection non exhaustive de ressources bibliographiques et sitographiques en complément de ce compte-rendu d'exposition.



Complément biblio/sitographique au compte-rendu de l'exposition Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes

- Des revues spécialisées :

 Flux (cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires).

 Transports urbains (mobilités réseaux territoires).

- Des numéros de revues et des dossiers:

 « Le géographe et les transports », Annales de géographie, vol. 106, n°593-594, 1997.

 « Mobilités, flux et transports », Géoconfluences, ouvert en 2004.

 « Transport et tourisme », Cahiers de Géographie, collection Edytem, n°4, 2006.

 « Mobilités », Espaces Temps. net, ouvert en 2007.

 « Tram-train et les territoires », Transports urbahus, n°119, novembre 2011 (sommaire).

- Des ouvrages :

 Pierre Merlin, 1992, Les transports urbains, Presses Universitaires de France.

 Jean-Pierre O'Feiaul, 1994, Ja suis l'automobile, Editions de l'Aube.

 Francis Reurieur, 1996, Les transports publics et la ville, Editions Milan.

 Vincent Kaufmann et Jean-Marie Guidez, 1998, Les citadins face à l'automobilité, CERTU.

- Vincent Kaufmann et Jean-Marie Guidez, 1998, Les citadins face à l'automobilité, CERTU. Gabriel Dupuy, 1999, La dépendance automobile, Economica. Jean Ollivro, 2000, L'homme à toute vitesea. De la lienteur homogène à la rapidité différenciée, Presses Universitaires de Reunes. Vincent Kaufmann, 2000, Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal, Presses techniques et universitaires romandes.
 Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau (dir.), 2002, L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en quastion, L'Harmattan.
 Xavier Godard, 2002, Les transports et la ville en Afrique au sud du Schara, Karthala.
 Christian Montés, 2003, Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon, Géocarrefour.
 Vincent Kaufmann, Fritz Sager et Yves Ferrari (dir.), 2003, Coordonner transports et urbantsme, Presses polytechniques et universitaires romandes.
 Sylvain Allemand, François Ascher et Jacques Lévy (dir.), 2004, Le seus du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines, Belin.
 Guénola Capron, Geneviève Cortès et Béliem Guêtat-Bernard, 2005, Liens et lieux de la mobilité.

- et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines, Belin.

 Guénola Capron, Geneviève Cortès et Hélène Guétat-Bernard, 2005, Liens et lieux de la mobilité,
- Belin.

 Jean-Jacques Bavoux, Francis Beauvire, Laurent Chapelon et Pierre Zambri, 2005, Géographia des
- transports, Armand Colin.

 John Urry, 2005, Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie?, Armand
- Jean-Louis Chaléard, Chantal Chanson-Jabeur et Chantal Béranger, 2006, Le chemin de fer en
- Afrique, Karthala.

 Jean Tricoire, Le tramway en France, La Vie du rail.