

Fondation *Cartier*
pour l'art contemporain

**GUIDE
PÉDAGOGIQUE**



**auto
photo**
De 1900 à nos jours

20 avril › 24 septembre 2017

Informations pratiques

La Fondation Cartier pour l'art contemporain accueille les groupes scolaires (minimum 10 élèves) du mardi au vendredi, en visites libres ou en visites guidées.

Quelques réservations de groupes sont envisageables exceptionnellement le samedi à 11 h et 12 h sur demande.

Visites libres : 4 € / élève
et gratuité pour les accompagnateurs.

Visites guidées avec un médiateur de la Fondation Cartier
(durée de la visite : environ 1 heure) : 5 € / élève
et gratuité pour les accompagnateurs.

La Fondation Cartier pour l'art contemporain propose également des visites architecturales du bâtiment de Jean Nouvel un samedi par mois à 11 h. Celles-ci peuvent être couplées avec une visite de l'exposition.

Visites architecturales : 5 €/élève et enseignant

Visites couplées : 7 €/élève et enseignant

Réservation indispensable auprès
du Service des Publics :
info.reservation@fondation.cartier.com
Tél. : 01 42 18 56 67

Accès

261, boulevard Raspail 75014 Paris
Métro Raspail ou Denfert-Rochereau (lignes 4 et 6)
RER Denfert-Rochereau (ligne B)
Bus 38, 68, 88, 91
Station Vélib' et stationnement réservé
aux visiteurs handicapés devant le
2, rue Victor Schoelcher.

Sommaire

1 La Fondation Cartier pour l'art contemporain

2 L'exposition Autophoto

- Présentation
- Avant-propos par les commissaires
de l'exposition Xavier Barral et Philippe Séclier

3 Parcours de l'exposition

4 Pistes pédagogiques

5 Notions complémentaires

- Histoire – *Auto/Photo : histoires croisées*
- Technologie – *Turtle 1*

6 Pour aller plus loin

Publications, Guide à la visite et site Internet de la Fondation Cartier
Bibliographie / Sitothèque



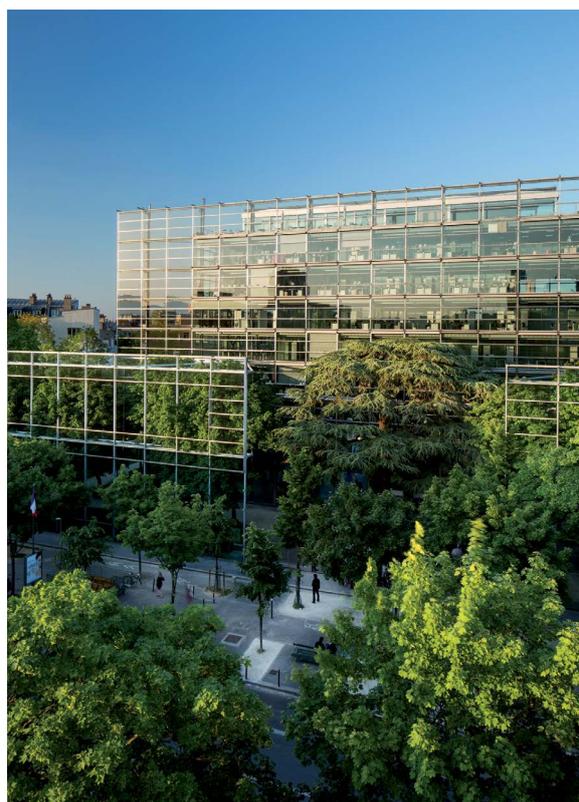
Bernard Plossu, *Sur la route d'Acapulco, Mexique*, série *Le Voyage mexicain*, 1966. Courtesy de l'artiste / Galerie Camera Obscura, Paris. © Bernard Plossu

La Fondation Cartier pour l'art contemporain

Le 20 octobre 1984, Cartier inaugure la Fondation Cartier pour l'art contemporain. En pionnière, avec une vision claire et déterminée du mécénat, elle invente une manière unique de croiser tous les domaines de la création, d'ouvrir tous les champs de la curiosité. En 1994, la Fondation Cartier s'installe à Paris, dans un bâtiment de verre et d'acier dessiné par Jean Nouvel. Revendiqué par l'architecte comme son « monument pour Paris », le bâtiment du boulevard Raspail répond à un parti pris audacieux, celui de concevoir un espace muséal ouvert et transparent qui remplace les murs par la possibilité infinie de toujours réinventer le lieu d'exposition. Ce geste radical a souvent inspiré les artistes qui ont répondu de façon d'autant plus puissante à l'esprit des lieux.

Depuis plus de trente ans, la Fondation Cartier invite le public à partager une expérience de l'art et de la pensée d'aujourd'hui, à travers des expositions à la fois exigeantes et populaires, ouvrant les portes de l'art contemporain à une large audience. De commandes en expositions, la Fondation Cartier accompagne les artistes sur la durée, de Raymond Depardon à William Eggleston, de Raymond Hains à Pierrick Sorin. Du chamanisme aux mathématiques ou au vaudou, la Fondation Cartier élargit constamment le champ de la curiosité, entraîne le visiteur vers des territoires inattendus, provoque des conversations ininterrompues entre des artistes, des scientifiques ou des Indiens d'Amazonie, et fait dialoguer l'art contemporain avec l'art populaire. Lieu du dépaysement constant, elle montre les créateurs les plus connus sous un jour inédit, surprenant ou décalé, comme avec la boulangerie imaginée par Jean Paul Gaultier. Elle renouvelle la manière d'exposer des cinéastes avec David Lynch, Takeshi Kitano ou Agnès Varda. Elle s'intéresse aux expressions de la culture populaire comme le graffiti ou le rock'n'roll. Régulièrement, elle expose la pensée avec la complicité de philosophes.

Internationale dans sa programmation et ses acquisitions, la Fondation Cartier pour l'art contemporain l'est aussi à travers les itinérances qui entraînent ses expositions de Tokyo à Buenos Aires, Copenhague ou Rio de Janeiro. Ce rayonnement repose sur les liens privilégiés tissés au fil des années avec les plus grandes institutions culturelles. Mais que ce soit en France ou à travers le monde, l'esprit de la Fondation Cartier reste le même : porter toujours plus d'attention aux artistes et privilégier curiosité et dépaysement, ouverture et liberté, singularité et pluralité.



© Jean Nouvel / ADAGP, Paris 2017. Photo © Luc Boegly

L'exposition Autophoto

2

PRÉSENTATION

20 AVRIL › 24 SEPTEMBRE 2017

Trente ans après l'exposition *Hommage à Ferrari*, la Fondation Cartier pour l'art contemporain met de nouveau à l'honneur l'automobile en présentant *Autophoto*, une exposition consacrée aux relations entre la photographie et l'automobile. Dès son invention, la voiture a façonné le paysage et bouleversé notre conception du temps et de l'espace. Elle influence ainsi les pratiques et les recherches artistiques des photographes, leur offrant à la fois un nouveau sujet, une nouvelle manière de découvrir le monde et un nouveau moyen d'expression. *Autophoto* invite à découvrir les multiples facettes de l'univers automobile – esthétiques, sociales, industrielles, environnementales – à travers plus de 450 œuvres du début du xx^e siècle à nos jours. Elle réunit plus de quatre-vingt-dix photographes historiques et contemporains du monde entier tels que Jacques Henri Lartigue, Lee Friedlander, Rosângela Rennó ou Yasuhiro Ishimoto, qui partagent une fascination pour l'automobile et ses formes ou qui l'utilisent comme outil pour capter le monde qui les entoure.

› PLUS DE 450 ŒUVRES

› PLUS DE 90 PHOTOGRAPHES

› DU DÉBUT DU XX^E SIÈCLE À NOS JOURS

Commissaires

Xavier Barral et Philippe Séclier

Commissaire associée

Leanne Sacramonne

Commissaire adjointe

Marie Perennes

Scénographie

Constance Guisset

AVEC

Robert Adams

Eve Arnold

Bernard Asset

Éric Aupol

Theo Baart et

Cary Markerink

Sue Barr

Valérie Belin

Martin Bogren

Nicolas Bouvier

David Bradford

Brassaï

Alain Bublex

Edward Burtynsky

Andrew Bush

Ronni Campana

Gilles Caron

Alejandro

Cartagena

Kurt Caviezel

Philippe Chancel

Larry Clark

Langdon Clay

Stéphane

Couturier

Bruce Davidson

Jean Depara

Raymond

Depardon

John Divola

Robert Doisneau

William Eggleston

Elliott Erwitt

Walker Evans

Barry Feinstein

Pierre De Fenoÿl

Alain Fleischer

Robert Frank

Lee Friedlander

Bernhard Fuchs

Paolo Gasparini

Oscar Fernando

Gómez

Jeff Guess

Andreas Gursky

Fernando

Gutiérrez

Jacqueline

Hassink

Anthony

Hernandez

Yasuhiro Ishimoto

Peter Keetman

Seydou Keïta

Germaine Krull

Seiji Kurata

Justine Kurland

Jacques Henri

Lartigue

O. Winston Link

Peter Lippmann

Marcos López

Alex MacLean

Ella Maillart

Man Ray

Mary Ellen Mark

Arwed Messmer

Ray K. Metzker

Sylvie Meunier

et Patrick

Tourneboeuf

Joel Meyerowitz

Kay Michalak

et Sven Völker

Óscar Monzón

Basile Mookherjee

Daido Moriyama

Patrick Nagatani

Arnold Odermatt

Catherine Opie

Trent Parke

Martin Parr

Mateo Pérez

Jean Pigozzi

Bernard Plossu

Matthew Porter

Edward Quinn

Bill Rauhauser

Rosângela Rennó

Luciano Rigolini

Miguel Rio

Branco

Ed Ruscha

Sory Sanlé

Hans-Christian

Schink

Antoine Schnek

Stephen Shore

Malick Sidibé

Guido Sgriste

Raghubir Singh

Melle Smets et

Joost Van Onna

Jules Spinatsch

Dennis Stock

Hiroshi Sugimoto

Juergen Teller

Tendance Floue

Thierry Vernet

Weegee

Henry Wessel

Alain Willaume

AVANT-PROPOS PAR LES COMMISSAIRES DE L'EXPOSITION XAVIER BARRAL ET PHILIPPE SÉCLIER

Un panorama cadré par le rectangle du pare-brise. Un long ruban d'asphalte, comme une ligne de fuite qui s'étire vers l'horizon. Depuis plus d'un siècle, on peut saisir cette image et parcourir le monde en automobile, cette « boîte » photographique ambulante. L'automobile et la photographie, deux outils à modeler le paysage, deux mécaniques de la traction et de l'attraction, ont fait émerger à la fin du XIX^e siècle, par le biais de nouveaux rythmes et de nouveaux rites, la société des temps modernes. Si la photographie permet de multiplier les points de vue et de les répertorier, de mémoriser le mouvement et de laisser une trace, l'automobile permet de se déplacer dans l'espace. La photographie, outil de l'immobilité, a bénéficié de l'automobile, outil de la mobilité. Et si l'automobile comme la photographie sont en constante évolution, ces deux inventions n'ont fait qu'emprunter des voies parallèles pour mieux maîtriser l'espace-temps. « Rouler est une forme spectaculaire d'amnésie. Tout à découvrir, tout à effacer¹ », écrit Jean Baudrillard.



Bernard Plossu, *Chiapas, Mexique*, série *Le Voyage mexicain*, 1966.
Courtesy de l'artiste / Galerie Camera Obscura, Paris. © Bernard Plossu

Mais revenons au départ. Il y a un peu plus de deux cents ans, les frères Niépce, Nicéphore et Claude, inventeurs invétérés, s'intéressent à la fois aux phénomènes de la lumière et au moteur à combustion interne. Ils mettent au point le pyrèolophore, un moteur à air dilaté par la chaleur alimenté par un mélange de charbon

et de résine additionné à du pétrole, qui deviendra l'ancêtre du moteur à explosion. Breveté en 1807, le pyrèolophore est avant tout destiné à propulser des bateaux². Malheureusement, à cause des recherches incessantes de Claude, les dettes s'accumulent et Nicéphore abandonne ses projets de moteur pour reporter ses efforts sur l'héliographie, un procédé de reproduction des images associant *camera obscura* et gravure. Vers 1826, Nicéphore Niépce signe l'acte de naissance de la première image photographiée. Prise depuis la fenêtre de sa maison de Saint-Loup-de-Varenes, en Saône-et-Loire, cette photographie intitulée *Point de vue du Gras* est obtenue avec du bitume de Judée déposé sur une plaque d'étain. Louis Daguerre, William Henry Fox Talbot ou encore Hippolyte Bayard vont ensuite perfectionner cette invention, officiellement datée de 1839, en utilisant différents procédés (daguerréotype, calotype) et supports (plaque d'argent, papier mat). Vers 1880, Eadweard Muybridge et Étienne-Jules Marey se mesurent, quant à eux, au mouvement et mettent au point le chronophotographe, qui en permet la décomposition, afin de capturer des hommes ou des animaux en action. Si du côté de l'automobile les recherches sur les moteurs se poursuivent tout au long du siècle, il faut attendre 1889 pour voir les prémices du moteur à quatre temps, développé par l'entreprise allemande Deutz AG. Une double révolution est donc en marche. L'automobile et la photographie évoluent méthodiquement et rapidement au XX^e siècle, à la faveur de leur industrialisation et de leur démocratisation, permise par la production en série. L'hippomobile disparaît peu à peu et l'automobile prend d'autant plus facilement le relais qu'elle « se plie à toutes les volontés, conduit là où l'on souhaite, à n'importe quelle heure du jour et de la nuit. L'automobile est semblable en cela à un cheval, mais un cheval infatigable, puissant comme quatre, comme huit... De là ce sentiment d'action et de liberté. De là cette différence avec le chemin de fer qui, lui, impose

parcours et horaires et induit une forme de passivité chez le passager, le faisant participer malgré lui à une grande machinerie, rigide et disciplinée³», souligne l'urbaniste Marc Desportes. Grâce à ces nouveaux chevaux-vapeur, les premiers records de vitesse sont établis : d'abord en France, à Achères, où la barre des 100 km/h est franchie en 1899 ; puis à Ostende, en Belgique, où les 130 km/h sont dépassés en 1903 ; et à Daytona Beach, en Floride, où les 170 km/h sont presque atteints en 1905.



Jacques Henri Lartigue, *Une Delage au Grand Prix de l'Automobile Club de France, circuit de Dieppe, 26 juin 1912*. Donation Jacques Henri Lartigue, Charenton-le-Pont. Photographie Jacques Henri Lartigue. © Ministère de la Culture – France / AAJHL

En raison de son prix élevé, l'automobile s'adresse dans un premier temps à une clientèle huppée, qui se plaint du réseau routier laissant à désirer. La plupart des voies empruntées sont des chemins de terre. Il faut organiser le déplacement, constituer un maillage des routes, les cartographier, les nommer. En 1900, les frères André et Édouard Michelin entreprennent des relevés topographiques pour répertorier les routes françaises et leur état puis lancent, dans les années 1930, une mission photographique sur les grands axes routiers de la planète.



Relevé photographique des voies de circulation mondiales réalisé par Michelin, c. 1930. Collection Michelin, Clermont-Ferrand. © Michelin

De Damas à Buenos Aires, de Santiago du Chili à Tombouctou, en passant par Berlin ou Prague, partout le constat est le même : les routes sont dangereuses, inadaptées aux automobiles et les entraves au confort nombreuses. Les voies doivent être refaites, élargies, sécurisées. Peu à peu, une toile va se tisser et s'étendre sur tous les continents, quitte à générer toujours plus de trafic.

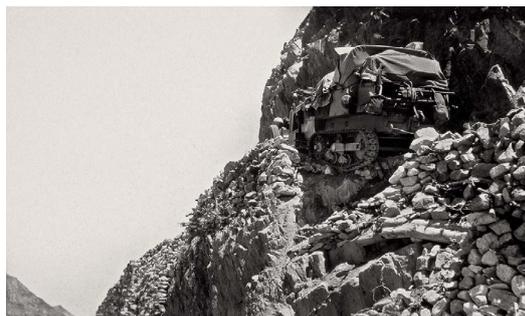


Alain Willaume, #5069, série *Échos de la poussière et de la fracturation*, 2012. Collection de l'artiste. © Alain Willaume (Tendance Floue)

Nous sommes désormais bien loin des tourbillons de poussière levés par le véhicule, annonciateurs d'une présence plus ou moins bienveillante venant à la rencontre des villageois. Bien loin également des traces laissées par la « Croisière noire » (28 000 km à travers l'Afrique) et la « Croisière jaune » (30 000 km à travers l'Asie) organisées par Citroën en 1924 et 1931. Avant que l'asphalte n'inonde les routes, asphyxiant les traces de pneus sur les chemins, les automobiles dessinaient une sorte de fil d'Ariane, nous raccrochant à l'espace et au temps.

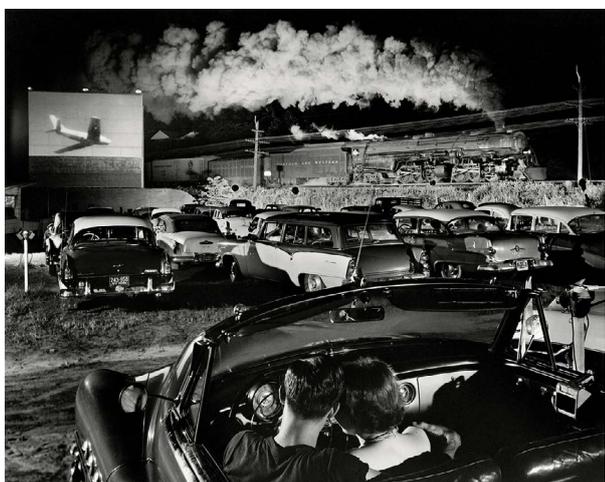


La « Croisière noire » ou « Expédition Citroën Centre-Afrique », 1924-1925. L'Aventure Peugeot Citroën DS. © Citroën Communication / DR



La « Croisière jaune » ou « Expédition Citroën Centre-Asie », 1931-1932. L'Aventure Peugeot Citroën DS. © Citroën Communication / DR

L'essor de l'automobile, initié par des constructeurs artisanaux français tels que Panhard & Levassor et De Dion-Bouton, prend un tournant décisif à partir de 1910. L'industrialisation et le développement de nouvelles méthodes d'assemblage, notamment l'introduction du travail à la chaîne, permettent de répondre à la demande de plus en plus forte et aux impératifs de rentabilité. Aux États-Unis, avec le lancement de son fameux modèle T, Henry Ford est le premier à reprendre les principes de l'organisation scientifique du travail énoncés par l'ingénieur américain Frederick Winslow Taylor. Après le taylorisme, le «fordisme» est né et va faire de la ville de Détroit, dans le Michigan, la capitale mondiale de l'automobile. Toute une économie nouvelle émerge et avec elle une histoire sociale, dont témoignent également les photographes des deux côtés de l'Atlantique. Avec l'apparition du boîtier Kodak en 1888, dont la légèreté et la maniabilité sont incontestablement les atouts majeurs, puis du Pocket Kodak en 1895 et surtout du Kodak Brownie en 1900, vendu un dollar, l'industrie des appareils photo et des surfaces sensibles (négatifs) est également lancée. La réduction du temps de pose, grâce à l'amélioration de la vitesse de l'obturateur et de l'instantanéité, permet enfin de fixer le sujet en mouvement. En 1925, le premier appareil utilisant le format 24 × 36, le fameux Leica, est commercialisé par l'Allemand Oskar Barnack. L'autre avancée majeure est la restitution de la couleur : la réalité visible à l'œil nu est reproductible avec les premiers autochromes apparus au début du xx^e siècle, bientôt suivis par d'autres procédés dans les années 1920 et 1930 (Agfacolor, Kodachrome, Ektachrome...). Même si le noir et blanc reste dominant à cette époque, les photographes trouvent là un nouveau moyen d'expression artistique.



Winston Link, *Hot Shot Eastbound*, 1956. Collection Mathé Perrin, Bruxelles.
© O. Winston Link

La route, elle, se décline dorénavant en autoroutes, rocades, stations-service, parkings, motels, *drive-in*... Cette première «conquête de l'espace» s'accélère dans les années 1950 : toujours plus vite, toujours plus loin. Le mythe du *road trip* est né et s'amplifie, notamment avec la publication de *Sur la route* de Jack Kerouac en 1957 et *Les Américains* de Robert Frank en 1958, deux ouvrages fondateurs de la Beat Generation. Puis, avec l'émergence de la société de consommation dans les années 1960, l'automobile devient le symbole de l'autonomie, de la liberté et de la réussite sociale, auxquelles s'intéressent de nombreux photographes. «Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques : je veux dire une grande création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique⁴», analyse Roland Barthes. Chaque année, de Paris à Shanghai en passant par Francfort, Détroit, Genève, Los Angeles ou Tokyo, des millions d'adorateurs se pressent à la grand-messe des salons automobiles, où l'on découvre les innovations en termes de déplacement, de positionnement et de vision, pour repousser toujours plus loin les limites de la route.



Bill Rauhauser, série *Detroit Auto Show*, c. 1975.
Detroit Institute of Arts, don de l'artiste en mémoire de Doris Rauhauser.
© 2007 Rauhauser Photographic Trust. All Rights Reserved

L'univers intime de l'habitat, transposé dans un habitacle mobile, s'expose à toutes les formes du regard. Il va même parfois jusqu'à piéger ses occupants : l'exosquelette d'acier, qui fait corps avec ses usagers, peut devenir, une fois lancé sur la route et sans crier gare, une enveloppe métallique fracassante, parfois mortelle. Abandonné aux paysages ou dans les cimetières de voitures, il est lui-même périssable.



Peter Lippmann, *Peugeot 201*, série *Paradise Parking*, 2012.
Collection de l'artiste © Peter Lippmann

Depuis deux décennies, l'automobile a surtout engendré un monstre tentaculaire. Les axes de circulation sont de plus en plus saturés, entraînant une pollution dorénavant considérée, elle aussi, comme un danger public. De même, le champ photographique, que l'on devinait de plus en plus fertile avec l'avènement du numérique et d'Internet, frôle lui aussi l'encombrement total. Cette dilatation à la fois dans l'espace et dans le temps connaît depuis peu une autre forme d'accélération liée conjointement aux technologies hybrides (essence/électricité, téléphone/appareil photo), à la connectique et aux réseaux sociaux (covoiturage, partage d'images). Mais, déjà, une nouvelle ère approche, celle de la voiture semi ou totalement autonome, bardée d'algorithmes, de caméras et de capteurs...



Stéphane Couturier, *MELT, Toyota n° 8*, série *Melting Point*, *Usine Toyota, Valenciennes*, 2005. Collection de l'artiste, courtesy La Galerie Particulière, Paris / Bruxelles © Stéphane Couturier

Avant que nous ne lâchions définitivement le volant, l'exposition *Autophoto* raconte, notamment à travers plusieurs séries photographiques, comment, depuis plus d'un siècle, l'automobile, par le révélateur de la photographie, a métamorphosé le paysage et suscité des thèmes récurrents pour modifier à jamais notre société et notre regard.

- 1 – Jean Baudrillard, *Amérique*, Grasset, Paris, 1986, p. 15.
- 2 – Voir Paul Jay et Michel Frizot, *Nicéphore Niépce*, Centre national de la photographie, Paris, 1983.
- 3 – Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècle*, Gallimard, Paris, 2005, p. 237.
- 4 – Roland Barthes, *Mythologies*, Le Seuil, Paris, 1970, p. 150.

Rez-de-chaussée – Petite salle

Ouvrir la voie

Depuis le début du xx^e siècle, l'automobile et son impact sur le paysage constituent un sujet de prédilection pour de nombreux photographes, influençant à la fois la forme et le contenu de leur travail.

Jacques Henri Lartigue, Germaine Krull, Robert Doisneau ou encore Brassai comptent parmi les premiers photographes à capter le frisson nouveau de la vitesse automobile, le chaos du trafic parisien ou encore le spectacle des phares dans la nuit, témoignant d'une société en pleine mutation, à l'aube de la modernité. D'autres photographes de cette époque s'emparent de la promesse de liberté et de mobilité qu'offre l'automobile et s'élancent sur les routes pour parcourir le monde, à l'image des écrivains et photographes suisses Ella Maillart et Nicolas Bouvier (respectivement dans les années 1930 et 1950) qui traversent l'Asie à bord d'une automobile, un appareil photo à la main, documentant ces premiers *road trips*.

Auto Portraits

L'exposition *Autophoto* présente également un ensemble d'« auto portraits » réalisés entre le milieu du xx^e siècle et aujourd'hui. Les photographies de Yasuhiro Ishimoto et de Langdon Clay, profils de voitures garées dans des rues désertes, plongent le visiteur dans des époques et des atmosphères différentes. Dans la série en noir et blanc de Yasuhiro Ishimoto réalisée à Chicago dans les années 1950, les formes galbées de voitures se détachent sur la neige qui a recouvert les rues, tandis que dans les photographies en couleur de Langdon Clay prises à New York dans les années 1970, des châssis cabossés et défraîchis reposent sous un éclairage nocturne d'une inquiétante étrangeté.

D'autres œuvres comme la série de photographies vernaculaires de Sylvie Meunier et Patrick Tourneboeuf ou les joyeux portraits réalisés par les photographes africains Seydou Keïta et Sory Sanlé montrent de fiers propriétaires posant devant leur voiture, soulignant ainsi le rôle de l'automobile comme emblème de la réussite sociale.



Brassai, *Avenue de l'Observatoire, phares de voiture*, 1934.
© Estate Brassai, Paris



Yasuhiro Ishimoto, *Chicago, Snow and Car*, 1948-1952. Collection of the Museum of Art, Kochi. © Kochi Prefecture, Ishimoto Yasuhiro Photo Center



Langdon Clay, série *Cars – New York City*, 1975.
Collection de l'artiste © Langdon Clay

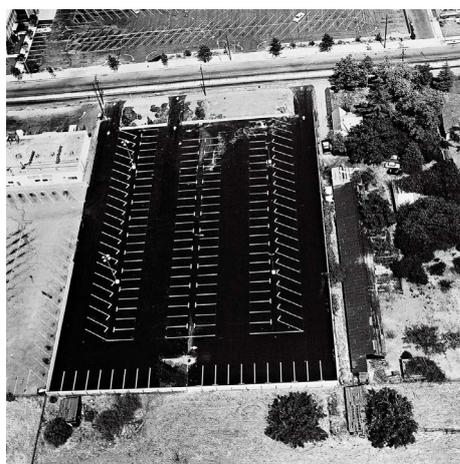
Paysages photomobiles

Nombreux sont les photographes à avoir exploré les possibilités techniques et esthétiques offertes par l'automobile, l'utilisant comme un outil ou comme un prolongement de leur appareil photo pour saisir le paysage environnant à travers les vitres ou son reflet dans les rétroviseurs.

Dans les séries de photographies de Joel Meyerowitz, Daido Moriyama, John Divola ou encore David Bradford, réalisées à bord de voitures en mouvement, l'automobile bouscule les cadrages tout en offrant une multitude d'images surprenantes à saisir. Sur ces photographies, une enseigne insolite est aperçue à travers un pare-brise, une voiture blanche apparaît derrière un grillage, des chiens courent le long de chemins poussiéreux et la ligne blanche des routes s'étire vers l'infini. D'autres photographes comme Sue Barr, Robert Adams, Ed Ruscha et Alex MacLean explorent les transformations du paysage générées par l'automobile. Dans leurs images, celui-ci n'est plus composé de superbes montagnes, de merveilleuses cascades ou d'immenses canyons, mais d'infrastructures routières, de lotissements de banlieue, de parkings.



Joel Meyerowitz, *Upstate New York*, 1977. Collection Joel Meyerowitz Photography, New York. © Joel Meyerowitz, courtesy Polka Galerie, Paris



Ed Ruscha, *7133 Kester, Van Nuys*, série *Thirtyfour Parking Lots*, 1967. Chipmunk Collection. © Ed Ruscha, courtesy Gagosian Gallery

Étage inférieur – Grande salle

Vies automobiles

La culture automobile, de son industrie et son influence sur l'environnement à son rôle dans l'histoire et la société, fascine également de nombreux photographes. Certains s'intéressent à la vie des usines automobiles, aux machines, aux chaînes de production et au travail des ouvriers, à l'image de Robert Doisneau et de sa série sur l'usine Renault de Boulogne-Billancourt des années 1930, et de Robert Frank qui a photographié l'usine Ford de Rouge River dans les années 1950. Portant un regard attentif sur les ouvriers des chaînes de montage, leurs photographies contrastent avec le travail de Stéphane Couturier, dont la série réalisée à l'usine Toyota de Valenciennes, distanciée et impersonnelle, reflète la nature de plus en plus déshumanisée de l'industrie contemporaine.



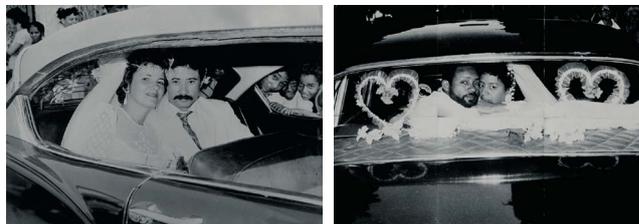
Robert Doisneau, *Chaîne de montage Juvaquatre et Primaquatre, Usine Renault, Boulogne-Billancourt*, 1945. Atelier Robert Doisneau, Montrouge © Robert Doisneau / Gamma-Rapho

Étage inférieur – Grande salle

Vies automobiles

D'autres photographes révèlent l'importance du rôle joué par la voiture dans l'histoire et dans notre quotidien. La série d'Arwed Messmer, tirée des archives de la Stasi, dévoile ainsi les utilisations singulières qui en étaient faites pour fuir l'Allemagne de l'Est, tandis que celle de Fernando Gutiérrez est consacrée à la voiture symbolique de la dictature argentine dans les années 1970, la Ford Falcon. Suivant une approche sociologique, la projection immersive de Jacqueline Hassink s'intéresse pour sa part au statut et à l'utilisation des femmes dans les salons automobiles du monde entier. Dans sa série *From A to B*, Martin Parr, quant à lui, dresse un portrait des Britanniques au volant, révélant leurs rêves et leurs angoisses. Les œuvres de Rosângela Rennó, Óscar Monzón, Kurt Caviezel ou encore Bruce Davidson montrent, enfin, l'intimité qui se crée dans l'habitacle de l'automobile, qui devient alors une « extension » de la maison, un espace dans lequel on vit, on dort, on se dispute, on s'aime, on se marie.

La Fondation Cartier a par ailleurs invité l'artiste Alain Bublex à réaliser pour l'exposition une série de dix modèles réduits de voitures qui portent un regard nouveau sur l'histoire du design automobile. Mêlant photographies, dessins et maquettes, cette installation explore les étapes décisives de l'évolution de l'automobile à travers les techniques, les formes et les usages.



Rosângela Rennó, série *Cerimônia do Adeus*, 1997-2003.
Courtesy de l'artiste / Cristina Guerra Contemporary Art, Lisbonne. © Rosângela Rennó



Martin Parr, série *From A to B. Tales of Modern Motoring*, 1994.
Collection de l'artiste. © Martin Parr / Magnum Photos / Kamel Mennour

Étage inférieur – Petite salle

Vestiges automobiles

Loin de ces industries robotisées, l'artiste Melle Smets et le sociologue Joost Van Onna tirent parti des déchets de l'industrie automobile pour créer de toutes pièces *Turtle 1*, une voiture unique destinée au marché africain. Composée de photographies et de vidéos, leur installation documente l'ensemble du projet mené en collaboration avec des artisans de la région de Suame Magazine au Ghana, où l'on démonte des voitures pour en revendre les pièces.

Les photographes Philippe Chancel, Éric Aupol et Edward Burtynsky s'inquiètent quant à eux des dommages causés à l'environnement par l'industrie automobile. Alors que l'œuvre de Philippe Chancel s'intéresse à l'impact de la délocalisation de l'usine General Motors sur la ville américaine de Flint, celles d'Éric Aupol et d'Edward Burtynsky révèlent la beauté sculpturale, bien que dramatique, des sites de déchets industriels.



Edward Burtynsky, *Oxford Tire Pile #9a/#9b*, Westley, California, USA, 1999.
© Edward Burtynsky, courtesy Flowers Gallery, Londres / Nicholas Metivier Gallery, Toronto

« Une double révolution est donc en marche.
L'automobile et la photographie évoluent de façon parallèle
au XX^e siècle, à la faveur de leur industrialisation
et de leur démocratisation, permise par la production en série. »
Avant-propos au catalogue de l'exposition, par Xavier Barral et Philippe Séclier

Avant l'exposition

Cycle 3

Sciences et technologies. Approfondir ses connaissances : matériaux et objets techniques

- En préambule à l'exposition, préparer une courte description du processus photographique et du fonctionnement d'une automobile.
- Avant ou après la visite, présenter en quelques dates, avec illustrations, les grandes évolutions de la photographie et de l'automobile.

Histoire des arts

Chaque élève choisit une photographie et essaye de la situer en reliant ses caractéristiques à des usages ainsi qu'aux contextes historique et culturel de sa création.

Première STL

Mathématiques/Physique-Chimie : nombre d'ouvertures d'un objectif photographique

Le photographe Guido Sigriste (1864-1915) était un inventeur. Il a mis au point un appareil photographique dont l'obturateur permettait de fixer le mouvement le plus rapide. Avant même Jacques Henri Lartigue, il a ainsi pu prendre des photographies de voitures en mouvement. À partir du travail de ces deux photographes, définir en classe les différents réglages d'ouverture possibles et les effets obtenus.

« Photographier, c'est un métier.
Un métier d'artisan. Un métier
qu'on apprend, qu'on fait plus ou
moins bien, comme tous les métiers.
Le photographe est un témoin.
Le témoin de son époque. Le vrai
photographe, c'est le témoin
de tous les jours, c'est le reporter. »
Germaine Krull



Germaine Krull, *Place de l'Étoile, avenue de la Grande-Armée, avenue du Bois-de-Boulogne*, 1926.
© Estate Germaine Krull, Museum Folkwang, Essen. Photo © Centre Pompidou, MNAM-CCI, Dist. RMN-Grand Palais / Jacques Faujour

Cycle 3**Histoire des arts**

– Chaque élève choisit une photographie et essaye de la situer en reliant ses caractéristiques à des usages ainsi qu'au contexte historique et culturel de sa création.

Cycle 4**Histoire des arts**

– Chaque élève choisit une photographie, en propose une interprétation et une analyse critique simple.
– Après la visite, chaque élève prépare un court exposé sur un grand nom de la photographie de son choix parmi les photographes dont les œuvres sont présentées dans la galerie centrale.

Technologie

Réfléchir sur la problématique
« Comment mesurer la distance correspondante à un déplacement sur terre ? »

CM2**Géographie : se déplacer**

– « **Croisière noire** » (1924-1925).
Dessiner sur une carte du continent africain les 28 000 km de routes de l'« Expédition Citroën Centre Afrique ». Indiquer les distances entre chaque ville. Préciser l'échelle retenue.

– « **Croisière jaune** » (1931-1932).

Dessiner sur une carte du continent asiatique les 30 000 km de routes de la « mission Centre-Asie ». Indiquer les distances entre chaque ville. Préciser l'échelle retenue.

Classe de 5^e**Français : les romans d'aventures**

La « littérature de voyage » de Nicolas Bouvier et Ella Maillart. Relier la thématique du déplacement avec celle du roman d'aventures étudié en classe et/ou des lectures personnelles de romans d'aventures.

Français : poèmes de voyages et de séduction de l'ailleurs

Le récit poétique. Relier la thématique du déplacement avec les poèmes de voyages étudiés en classe.

EPI en classes de 4^e – 3^e**Physique-Chimie / Mathématiques / Technologie / Histoire et Géographie : les instruments scientifiques pour se repérer dans le temps et dans l'espace**

Étudier quelques procédés cartographiques et présenter les instruments scientifiques utilisés au cours des siècles pour se repérer dans l'espace.

« Mais c'est le propre des longs voyages que d'en ramener tout autre chose que ce que l'on allait y chercher. »
Nicolas Bouvier



Nicolas Bouvier, *Entre Prilep et Istanbul, Turquie*, 1953. Musée de l'Élysée, Lausanne.
© Fonds Nicolas Bouvier / Musée de l'Élysée, Lausanne

Cycle 3

La recherche documentaire sur Internet

Les photographies de Eve Arnold, Edward Quinn et Jean Pigozzi.

Choisir une personnalité et en faire une brève présentation écrite après la visite en la reliant au champ d'activité auquel elle appartient.

Cycle 4

Français : pratiquer l'écriture d'invention

Voitures iconiques : rédiger une histoire inventée dont le point de départ serait une photographie choisie parmi ces autoportraits.

Histoire des Arts

Construire un exposé de quelques minutes sur une série au choix :

– Contempler bien attentivement les photographies de **Seydou Keïta, Basile Mookherjee** ou **William Eggleston** par exemple.

Associer une œuvre à une époque et une civilisation à partir des éléments observés.

– **Chinese studio** : observer les photographies de studio d'anonymes où des Chinois se font photographier dans un décor de voitures « passe-tête ».

À partir des éléments observés, associer cette série d'œuvres à une époque et une civilisation.

AUTOMOBILE ET VITESSE**Technologie**

Réfléchir sur la problématique : « Quelles solutions techniques pour assurer la propulsion d'un véhicule ? »

Physique-Chimie

Thème 2 : « Mouvements et interactions » / « Caractérisation d'un mouvement »

La thématique de la vitesse présentée ici est à relier avec l'étude du mouvement en Physique-Chimie. Élaborer et mettre en œuvre un protocole pour appréhender la notion de mouvement et de mesure de la valeur de la vitesse d'un objet. Mouvement dont la valeur de la vitesse (module) est constante ou variable (accélération, décélération) dans un mouvement rectiligne.

Classe de 2^{nde}**Physique-Chimie**

L'étude du mouvement : l'observation, l'analyse de mouvements et le chronométrage.

« Plus on a de connaissances sur le plan mécanique ou sur le plan aérodynamique, plus on maîtrise le risque et la vitesse. Il faut pouvoir être en total contrôle pour aller vite. »

Alain Prost



Bernard Asset, *Passager d'Alain Prost (Alain Prost au volant d'une Renault RE30B, tests F1 sur le circuit Dijon-Prenois), 1982.* Collection de l'artiste © Bernard Asset

LE PAYSAGE

Cycle 3**Arts plastiques**

Chaque élève décrira et verbalisera les éléments du langage plastique (forme, espace, lumière, couleur, matière, corps, support, outil et temps) dans une œuvre de son choix.

CM2**Géographie : se déplacer**

À partir du projet de Tendance floue, essayer de retracer la Nationale Zéro sur une carte de l'Europe (feuille A3). Échelle 0,5 cm = 50 km.

Classe de 2nde**Enseignement d'exploration Création et activités artistiques. Les arts visuels**

Suite à la visite de l'exposition, les élèves définiront un protocole photographique de leur choix, comme l'a fait le collectif Tendance Floue, puis développeront, concevront et réaliseront un travail personnel lié à la production d'images photographiques.

Enseignement d'exploration Littérature et société. Écrire pour changer le monde : l'écrivain et les grands débats de société

Jack Kerouac et la naissance de la Beat Generation : En quoi le livre de Jack Kerouac *Sur la route* (1957) fut-il un tournant dans l'histoire de la littérature et de la société ?

LES NOUVELLES STRUCTURES URBAINES ET PÉRIURBAINES

Classe de 6^e**Géographie : habiter une métropole**

Les métropoles sont des organismes urbains spatialement étalés, mais également discontinus et hétérogènes, intégrant des espaces bâtis et des zones rurales. À partir des photographies présentées ici, définir les différents éléments qui constituent le paysage urbain.

Classe de 4^e**Géographie : L'urbanisation du monde**

Dans le cadre d'un EPI « Langues et cultures étrangères », chaque élève fera une brève présentation d'une grande ville étrangère de son choix située dans le pays de la langue étudiée.

Classe de 2nde**Enseignement facultatif. Les arts. Culture artistique et Histoire des arts**

Rapprocher la série de Luciano Rigolini sur les stations-services avec d'autres œuvres relevant de domaines artistiques différents (ex : Edward Hopper pour la peinture, Wim Wenders pour le cinéma, etc.).

Classes de 1^{re} - Terminale STI2D**Mathématiques / Physique-Chimie / Sciences et techniques industrielles : le raccordement routier**

Effectuer une étude du raccordement routier.

« Pour photographier une route qui n'existait pas, il fallait la tracer. Au début de l'année 2003, nous avons décidé de photographier l'Europe en suivant une route qui traverserait les vingt-cinq pays de l'Union de 2004, une transeuropéenne, la Nationale Zéro. Nous avons voulu ramener des images de cette réalité. À quoi ressemble l'Europe ? Cette route à suivre ne figurait sur aucune carte. Nous étions dix à l'avoir dans la tête. Elle commencerait à Chypre et se terminerait à Gibraltar. Elle passerait par les dix États entrants, inconnus, et par les quinze anciens, méconnus. Nous avons acheté un break d'occasion. Nous avons

découpé notre itinéraire imaginaire en dix et confié à chacun une partie de cette voie à ouvrir, les uns après les autres. Une seule contrainte : s'arrêter tous les cinquante kilomètres et prendre une photo. Poser une borne photographique. À l'instant où l'un d'entre nous prendrait la photo, il ferait exister une portion de la route. Aujourd'hui cette route fait 23 000 kilomètres. Elle est irrégulière, syncopée, illogique, anarchique. Elle est sans raccourci. La Nationale Zéro n'est pas un sujet photographique. C'est un trait dans l'Union. »

Collectif Tendance Floue



Tendance Floue, *Nationale Zéro*, Bornes, Europe, 2003. Collection des artistes © Tendance Floue

AUTOMOBILE ET INDUSTRIE

CM2

Histoire : L'âge industriel en France

Définir en classe les notions d'industrialisation et d'industrie automobile.

Comparer le travail à l'usine avec le travail à la mine, à l'atelier, au grand magasin... et en déduire une idée concrète de la condition ouvrière au travail.

Classe de 6^e**Géographie. En lien avec le parcours citoyen**

Suite à la visite, l'enseignant organisera de courts débats autour de la notion de progrès et des conditions de travail et de vie.

Classe de 2nde**Enseignement facultatif. Les arts : compétences techniques et artistiques. Enseignement d'exploration. Création et culture design****Design de produits : les pratiques exploratoires**

En s'inspirant du procédé utilisé par Alain Bublex, chaque élève réalisera une maquette d'automobile de son choix en 3D.

Enseignement d'exploration

« Sciences économiques et sociales ».

Enseignement d'exploration « Les principes fondamentaux de l'économie et de la gestion »

Ces enseignements d'exploration peuvent être reliés au thème de l'industrie automobile.

Terminale STD2A

Design et arts appliqués, enseignement d'exploration

– Tout comme Alain Bublex raconte « son » histoire de l'automobile, les élèves présenteront par petits groupes « leur » histoire du design automobile.

Le même exercice pourra être effectué pour le design des appareils photos.

– Les élèves présenteront par petits groupes un nouveau projet de modèle automobile en tenant compte de son impact sur l'environnement, mais aussi des contraintes liées aux matériaux et aux procédés de fabrication.

Premières ES et L

Histoire : Croissance économique, mondialisation et mutations des sociétés depuis le milieu du XIX^e siècle

Le thème de l'industrie automobile peut être relié à cette partie du programme d'histoire. Les élèves définissent la croissance qui est mise en relation avec le processus de mondialisation. Ils identifient l'industrialisation comme socle de la croissance et observent sa diffusion à d'autres aires géographiques après les années 1970-1980. Ils repèrent les changements de localisation des activités. Le processus de croissance peut être analysé en s'appuyant sur un exemple significatif. Dans la même thématique, les enseignants pourront aborder l'organisation du travail à travers le « fordisme » et le « taylorisme ».

Histoire des arts

La question « croissance et mondialisation » peut être appréhendée à partir de l'étude de mouvements artistiques qui ont détourné des biens de consommation, tels que le Pop Art. L'enseignant peut aussi puiser dans des œuvres cinématographiques – *Les Temps modernes* de Charlie Chaplin –, ou musicales – *La Complainte du progrès* de Boris Vian – ainsi que dans la production publicitaire sous toutes ses formes.

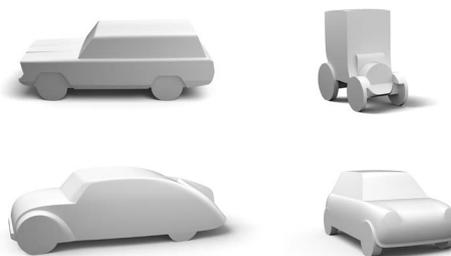
Première ES

Sciences économiques et sociales.**Les grandes questions que se posent les économistes / La production dans l'entreprise / La coordination par le marché**

Cet enseignement peut être relié au thème de l'industrie automobile présenté dans l'exposition.

« Une Histoire même brève de l'automobile devrait ainsi s'ouvrir par la première du genre, la première voiture à moteur, ou la première à se déplacer par ses propres moyens. La nôtre sera une Histoire très courte. (...) plus ou moins trente voitures marquantes qui partageraient la caractéristique d'être chacune une étape décisive dans l'évolution de l'automobile, en retenant l'innovation pour critère principal. »

Alain Bublex



Alain Bublex, *À l'abri du vent et de la pluie*, 2017.

Modélisations numériques au 1/10. © Alain Bublex / ADAGP, Paris 2017

ASSR 1 et 2

La série de photographies d'Arnold Odermatt, *Karambolage*, est l'occasion de retenir quelques grandes dates pour réfléchir aux dangers de la route et revoir les mesures prises au cours du temps en matière de sécurité routière.

- En 1921, le premier code de la route est instauré en France où la vitesse est limitée à 12 km/h. Afin de pallier l'encombrement des chaussées, le préfet de police impose le sens unique dans certaines rues et réglemente le stationnement. Cette mesure a été prise à New York quatre ans plus tôt.

- En 1951, Ford réalise ses premiers crashs tests.
- En 1959, Volvo brevète la ceinture de sécurité avec une sangle abdominale et diagonale et en équipe tous ses modèles.
- En 1980, l'airbag fait son apparition chez Mercedes-Benz.
- En 1990, selon l'Institute for Health and Evaluation, le nombre de morts sur les routes s'élève à 907900 personnes dans le monde).
- En 2010, selon l'OMS, le nombre de morts sur les routes s'élève à 1,3 million dans le monde.
- En 2015, et depuis leur lancement en 2003, 2 181 radars de vitesse ont été déployés sur les routes de France.

« Ford est un endroit absolument fantastique. (...) À l'une des extrémités de l'usine toutes les voitures sortent (...). À l'autre bout, c'est l'entrée des bâtiments, des bateaux y apportent le minerai de fer à partir duquel on fabrique les voitures dans leur intégralité. »

Robert Frank



Robert Frank, *Assembly Line, Detroit*, série *The Americans*, 1955.
Detroit Institute of Arts, Founders Society Purchase, Coville Photographic Fund
© Robert Frank, from *The Americans*

« Dans tous les pays du monde, chaque être humain est un usager de la route, qu'il soit piéton, cycliste, usager des transports en commun ou conducteur. »

Jean Todt



Henry Wessel, *Pennsylvania*, 1968. Courtesy Galerie Thomas Zander, Cologne.
© Henry Wessel, courtesy Galerie Thomas Zander, Cologne.

AUTOMOBILE ET HISTOIRE

Classe de 3^e**Histoire : le monde depuis 1945**

– À partir des photographies d'Arwed Messmer, faire un court exposé sur les passages de l'Allemagne de l'Est vers l'Allemagne de l'Ouest pendant la Guerre froide.

Histoire : le parcours citoyen

Après la visite de l'exposition, débattre en classe des notions de liberté et de démocratie, revenir sur la construction européenne.

Terminale**Espagnol LV1 ou LV2**

L'étude d'une photographie de Fernando Gutiérrez peut s'inscrire dans l'épreuve orale du baccalauréat, ainsi le domaine « Arts » et la notion « lieux et formes du pouvoir ».

Allemand LV1 ou LV2

L'étude d'une photographie d'Arwed Messmer peut s'inscrire dans l'épreuve orale du baccalauréat, ainsi le domaine « Arts » et la notion « lieux et formes du pouvoir ».

AUTOMOBILE ET SOCIÉTÉ

Classe de 2nde**Histoire-Géographie : EMC**

Un débat peut être mené en classe sur la distinction entre les termes « discriminatoire » et « discriminant ». Reprendre la loi du 1^{er} juillet 1972 de lutte contre les discriminations : raciales, antisémites, religieuses, xénophobes, sexistes, homophobes, etc. De quelle catégorie relève l'image de la femme-objet présentée dans les salons automobiles ?

AUTOMOBILE ET CINÉMA

Cycle 4**Arts plastiques**

Les élèves débattront en classe sur les questionnements suivants : « La représentation ; images, réalité et fiction » ; « La matérialité de l'œuvre ; l'objet et l'œuvre » ; « L'œuvre, l'espace, l'auteur, le spectateur ».

Classe de 2nde**Enseignement d'exploration. Littérature et société. Images et langages : donner à voir, se faire entendre**

Pour finir, les élèves s'essaieront à développer une réflexion nuancée sur la place et l'usage des images dans la société.

Arrivés en fin de visite, les élèves débattront sur la distinction entre les différents statuts de l'image, selon qu'elle relève du réel ou de la fiction, du document ou de l'œuvre d'art, du domaine public ou du domaine privé.

« Le point de départ de ce travail était d'enregistrer un des symboles de la répression pendant la dernière dictature militaire (1976-1983). La Ford Falcon est la voiture argentine par excellence ; ce fut l'un des rares modèles Ford fabriqué intégralement en Argentine, apprécié pour sa robustesse. Il s'est transformé en un symbole de la dictature militaire. Il était utilisé aussi bien par les forces de sécurité – l'armée, la marine, l'aéronautique, la police – comme par les groupes paramilitaires. Cette voiture s'est transformée en terreur des rues et, pour de nombreux habitants, en un symbole de la répression illégale. »

Fernando Gutiérrez



Fernando Gutiérrez, série *Secuelas*, 2000-2003.
Collection de l'artiste. © Fernando Gutiérrez

LA SECONDE VIE DE L'AUTOMOBILE :
POLLUTION ET RECYCLAGE

Classe de 4^e

Histoire : l'industrialisation

& Géographie : l'urbanisation du monde

À partir des photographies d'Edward Burtynsky représentant des décharges entières de pneus, mettre en place une réflexion sur les thématiques suivantes : la notion de gaspillage engendré par l'industrialisation, les modes de vie bousculés par l'urbanisation et la gestion des déchets.

Classe de 2nde

Enseignement d'exploration.

Création et innovation technologiques

En contrepoint au projet *Turtle 1*, prendre l'automobile comme étude de cas pour appréhender les bases d'une culture de l'innovation technologique :

- par les produits : en amenant à une étude des évolutions constatées entre plusieurs produits répondant à une même fonction ;
- par l'innovation technologique : en passant par l'étude de l'intégration d'une innovation dans des produits différents ;
- par l'évolution d'un grand secteur d'activité : à partir de l'étude des évolutions constatées ou envisagées de systèmes globaux (sociaux, économiques et technologiques).

« Nous voulions construire une voiture qui rendrait compte de la créativité et de l'habileté des mécaniciens et des artisans de l'une des plus grandes régions automobiles du monde : Suame Magazine à Kumasi, au Ghana. Nous voulions la construire sans idées préconçues. Nous voulions nous laisser guider par les préférences locales et par ce que l'on trouvait autour de nous. Cette voiture devait être un mélange de parties de voiture recyclées et une création unique et artisanale des concepteurs de Suame. »

Melle Smets and Joost Van Onna



Melle Smets et Joost Van Onna, *Turtle 1. Building a Car in Africa*, 2016.
Courtesy des artistes / Paradox, Edam. © Melle Smets et Joost Van Onna



HISTOIRE — AUTO/PHOTO : HISTOIRES CROISÉES

1769

L'ingénieur militaire français Nicolas Joseph Cugnot invente un fardier qui est le premier véhicule capable de se déplacer par ses propres moyens. Ce chariot à trois roues, propulsé par une chaudière à vapeur, peut rouler pendant 15 minutes à une vitesse de 4 km/h environ.

c. 1824

Nicéphore Niépce met au point l'héliographie, le premier procédé photographique permettant d'obtenir une reproduction en négatif à l'aide d'une plaque d'étain recouverte de bitume de Judée. Il parvient deux ans plus tard à réaliser la première photographie, *Point de vue du Gras*.

1839

Poursuivant les recherches de Nicéphore Niépce, Louis Daguerre met au point le daguerréotype, un procédé permettant de fixer une image sur une plaque de cuivre polie recouverte d'argent. Après l'annonce de cette invention par François Arago à l'Académie des sciences, l'État français acquiert le brevet. Le daguerréotype est dès lors commercialisé et se diffuse rapidement dans toute la France, puis en Europe et dans le reste du monde.

1873

Le Français Amédée Bollée conçoit l'Obéissante, la première automobile à vapeur. Elle peut transporter douze personnes et atteindre une vitesse de 40 km/h.

1876

L'Allemand Gottlieb Daimler met au point le premier moteur fixe à gaz, reposant sur le principe de moteur

à explosion à quatre temps développé par l'ingénieur français Alphonse Beau de Rochas en 1862.

1883

En France, Étienne-Jules Marey met au point la chronophotographie, un procédé permettant d'enregistrer une succession d'images à intervalles de temps réguliers afin de décomposer et d'étudier le mouvement.

1885

L'Allemand Carl Benz brevète la Patent-Motorwagen, un tricycle propulsé par un moteur à combustion interne alimenté en pétrole. Capable de rouler à 16 km/h, ce tricycle est considéré comme la première véritable automobile industrielle.

1888

Sept ans après avoir fondé à Rochester l'Eastman Dry Plate Company, destinée à la commercialisation de plaques au gélatino-bromure, George Eastman lance le Kodak n° 1, un appareil photographique portatif très maniable vendu 25 dollars avec un film pour cent photos rondes. Le développement des appareils instantanés met la photographie à la portée d'un large public d'amateurs et fait émerger le premier mouvement artistique photographique international : le pictorialisme. Constitué autour de l'idée de faire entrer la photographie parmi les beaux-arts, ce mouvement place l'acte artistique au cœur de la pratique photographique à travers la recherche d'effets spéciaux (objectifs spéciaux, recherche du flou, bougés) et d'interventions manuelles au moment du tirage.

1891

En France, les frères André et Édouard Michelin brevettent le premier pneumatique démontable avec chambre à air, améliorant ainsi le bandage pneumatique en caoutchouc à l'usage des bicyclettes imaginé par le Britannique John Boyd Dunlop en 1888.

1895

À la suite de la course « Paris-Bordeaux-Paris », première grande course automobile organisée en France, le comte Albert de Dion et le baron Étienne de Zuylen de Nyevelt créent l'Automobile Club de France.

1898

Le premier Salon international de l'automobile et du cycle (qui deviendra le Mondial de l'automobile de Paris en 1988) se tient au jardin des Tuileries.

1899

L'ingénieur automobile belge Camille Jenatzy dépasse pour la première fois la barre des 100 km/h au volant de sa Jamais Contente, un véhicule électrique très profilé.

1900

Le premier appareil Kodak Brownie, fourni avec une pellicule de six poses et destiné aux enfants, est mis en vente aux États-Unis au prix d'un dollar.

L'inventeur français et pionnier de l'industrie du cinéma Léon Gaumont crée le premier radar automobile, à partir d'un appareil photographique sur lequel il a installé un obturateur à deux fentes de manière à obtenir deux images sur une même plaque.

Le temps écoulé entre les deux prises de vue étant connu, il suffit de mesurer le déplacement du véhicule entre chaque image pour connaître sa vitesse.

La première édition du *Guide Michelin* offert gracieusement aux chauffeurs est publiée. Ce guide permet aux conducteurs de savoir où se loger, se restaurer, faire le plein d'essence et trouver un réparateur partout en France.

1907

Les frères Lumière commercialisent les plaques autochromes, premier procédé mettant la photographie couleur à la portée de tous. Cette technique consiste à enduire une plaque de verre de particules de fécule de pomme de terre teintées en bleu, vert et rouge, jouant le rôle de filtres. Une fois développée en diapositive, la plaque restitue par transparence les couleurs originales.

1908

Henry Ford instaure la production à la chaîne reposant sur la stratégie du modèle unique. La Ford T est la première voiture produite en grande série. Entre 1908 et 1927, l'usine de Rouge River à Détroit produit 16,5 millions d'exemplaires.

Un congrès international se tient à Paris pour aborder les problèmes d'adaptation liés à la motorisation et réglementer la circulation et la signalisation routières. D'autres congrès seront organisés à Bruxelles en 1910, à Londres en 1913, à Séville en 1923, à Milan en 1926 et à Washington en 1930.

1909

Michelin met à disposition des communes des panneaux nominatifs et une série de quatre panneaux de signalisation annonçant un danger : croisement, virage, passage à niveau, dos d'âne. Un siècle plus tard, on dénomblera 384 panneaux de signalisation différents.

1910

André Michelin met au point les premières cartes routières à l'échelle

1/200 000. Le principe d'orientation repose sur un système de renvois entre la carte et des bornes numérotées placées sur le bord des routes. En trois ans, toute la France est cartographiée à travers 47 cartes.

1914

La Première Guerre mondiale est le premier conflit motorisé de l'histoire. Les taxis parisiens sont notamment réquisitionnés pour le transport des troupes pour la bataille de la Marne.

L'American Traffic Signal Company installe les premiers feux de signalisation électriques à Cleveland dans l'Ohio. Ces signaux à deux couleurs (rouge et vert) sont commandés manuellement par un policier installé dans une cabine ; une sonnerie se fait entendre lors des changements. Il faut attendre 1923 pour que le même principe de feu soit installé à Paris. Le premier feu tricolore est installé à New York en 1918 et à Paris en 1936.

1923

La première édition des 24 Heures du Mans réunit 33 voitures.

1924

André Citroën lance la « Croisière noire », une expédition menée par huit autochenilles à travers le continent africain, depuis Colomb-Béchar en Algérie jusqu'à Tananarive à Madagascar.

1925

L'ingénieur allemand Oskar Barnack commercialise le Leica, un petit appareil instantané au format 24 × 36 permettant de prendre 36 vues sur une pellicule. Son succès est retentissant : en 1932, 100 000 exemplaires auront été vendus. Ce type d'appareils favorise le développement des reportages photographiques dans la presse. De nombreux photographes professionnels comme Brassai, Germaine Krull, Robert Capa et Henri Cartier-Bresson réalisent de grands reportages sur des événements historiques.

Le scientifique allemand Paul Vierkötter invente le flash électrique, consistant en une

ampoule renfermant un filament d'aluminium dans une atmosphère d'oxygène, enflammé grâce au passage d'un courant électrique. Brevetées en 1927 par l'ingénieur allemand Johann Ostermeier, ces ampoules supplantent la poudre de magnésium utilisée jusqu'alors à l'air libre, hautement inflammable et donc dangereuse. En 1935, le physicien français Marcel Laporte inventera le flash électronique, composé d'un tube au xénon alimenté électroniquement, qui dispensera de remplacer l'ampoule après chaque utilisation.

1928

Walter Percy Chrysler fonde Chrysler Motors Corporation, le troisième groupe automobile américain qui constitue, avec General Motors et Ford, les « Big Three ».

1931

André Citroën lance la « Croisière jaune », une expédition dédiée à la découverte de l'Asie. De Beyrouth à Pékin, ce voyage de dix mois sur plus de 12 000 kilomètres rassemble 43 hommes à bord de 14 autochenilles. Cette exploration démontre la qualité et la résistance des voitures Citroën tout en assurant à la marque une renommée internationale.

1933

Dès son arrivée au pouvoir, Adolf Hitler, qui perçoit l'automobile comme l'industrie de l'avenir, annonce la mise en place d'un grand réseau autoroutier qui permettra de relancer l'emploi. Il s'attribue le mérite de l'invention de l'Autobahn, dont les projets avaient été ébauchés sous la république de Weimar.

1934

La technique de la traction est adoptée en France sur la Citroën 7 CV. Cette voiture combine une carrosserie monocoque et quatre roues indépendantes, dont celles de l'avant sont motrices.

1936

L'ingénieur italien Dante Giacosa crée la Fiat 500. Surnommée « Topolino » (« petite souris »), cette automobile compacte et bon marché peut accueillir deux personnes.

1938

Adolf Hitler présente la KdF, la première Volkswagen, mise au point par Ferdinand Porsche, qui deviendra la Coccinelle.

1945

La production de la Coccinelle est relancée au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Le modèle connaît un grand succès : en 1950, 100 000 véhicules sortent des usines de Wolfsburg pour atteindre 1 million en 1955.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, près de 650 000 exemplaires de la Jeep ont été produits par Bantam, Willys et Ford afin de répondre aux besoins de l'armée américaine. Des commandes ont également été passées par le Royaume-Uni et l'Union soviétique.

1948

L'inventeur et scientifique américain Edwin Land crée le Polaroid, un appareil photographique instantané permettant de produire une image monochrome sépia sur papier photo en une minute. L'entreprise Polaroid se positionnera dès les années 1960 en principale rivale de Kodak.

1949

Citroën lance la 2CV. Les commandes pour ce modèle sont tellement nombreuses que Citroën est contraint de vendre en priorité aux agriculteurs, médecins de campagne, curés... La 2CV devient le symbole des Trente Glorieuses.

1950

La Fédération internationale de l'automobile (FIA) instaure le Grand Prix de Formule 1, dont la première édition est disputée à Silverstone en Angleterre.

1954

D'après une étude réalisée par Kodak, plus de 70 % des foyers américains disposent d'un appareil photographique.

1955

L'industrie automobile japonaise s'établit autour des entreprises Toyota et Nissan, qui commercialisent leurs premiers modèles de grande série et concurrencent la suprématie de Détroit.

1956

Le « National Interstate and Defense Highways Act » prévoit l'expansion du réseau autoroutier américain sur plus de 65 000 kilomètres, afin d'uniformiser le revêtement routier, les croisements et le système national de signalétique. Stations-service, motels et *diners* se multiplient le long des autoroutes, tandis que les *drive-in* et les parkings fleurissent dans les villes et les banlieues.

1959

Les Big Three se lancent dans la production de *compact cars* avec la Chevrolet Corvaire chez General Motors, la Falcon chez Ford et la Valiant chez Chrysler.

Le constructeur anglais Austin lance la Mini, une voiture familiale compacte, économe en carburant, vendue 520 livres. Plus de 5,3 millions d'exemplaires seront produits avant l'arrêt du modèle en 2000.

Volvo brevète la ceinture de sécurité avec une sangle abdominale et diagonale et en équipe tous ses modèles.

1961

La Renault 4L succède à la 4CV. Ce modèle répond aux besoins des Français en privilégiant la praticité avec des portières avant et arrière et un hayon relevable. Fabriquée en France et dans 27 pays étrangers dont le Chili et l'Australie, il s'agit de la deuxième voiture française la plus vendue de l'histoire avec 8,1 millions d'unités, derrière la Peugeot 206 à 8,4 millions.

1964

Ford commercialise la Mustang. Adoptée par la jeunesse américaine, elle favorise l'individualisation du véhicule en permettant au consommateur de choisir parmi différents types de carrosseries, de moteurs, de transmissions et d'équipements. Deux ans plus tard, un million d'exemplaires ont été vendus.

La Trabant sort des usines de Zwickau, en Allemagne de l'Est. Pouvant atteindre une vitesse de 100 km/h, elle est jusqu'à la chute du mur de Berlin en 1989 la voiture la plus populaire dans les pays du bloc de l'Est.

Le flash électronique, fonctionnant sur le principe de la lampe à décharge, supprime les ampoules à usage unique.

1971

Alors que la ceinture de sécurité est montée en série sur les véhicules des fabricants du monde entier depuis l'année précédente, son port est rendu obligatoire en Australie. La France en fera autant en 1973, après avoir enregistré 18 000 victimes en 1972, son année la plus meurtrière sur les routes. L'Allemagne attendra pour sa part 1976, le Royaume-Uni 1983 et l'État de New York dans les années 1990.

Le Lunar Roving Vehicle réalise sa première expédition sur la Lune à l'occasion de la mission Apollo 15. L'engin est propulsé par quatre moteurs électriques placés dans les roues.

1978

BMW et Mercedes-Benz adoptent l'ABS, un système d'assistance permettant d'éviter le blocage des roues pendant le freinage, développé par Bosch. Ils seront rapidement suivis par les autres constructeurs.

Première édition du rallye Paris-Dakar, auquel concourent à la fois motos, camions et voitures.

1980

Le Japon détrône les États-Unis en devenant le premier pays producteur d'automobiles. Les entreprises japonaises comme Honda, Nissan ou Toyota multiplient les unités de fabrication en Occident.

Développé dès les années 1970 par les constructeurs américains qui avaient fini par l'abandonner, l'airbag fait son apparition chez Mercedes-Benz, qui propose ce dispositif côté conducteur sur le modèle Classe S. Les deux airbags frontaux se généraliseront aux places avant des voitures dans les années 1990. Progressivement, les constructeurs les installent à l'arrière et dans différentes parties de l'habitacle.

1989

Le Magellan NAV 1000, premier système de géopositionnement par satellite (GPS) portable, est commercialisé aux États-Unis.

1990

Selon l'Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME), le nombre de morts sur les routes s'élève à 907 900 personnes dans le monde pour l'année. En France, les mesures prises par la Sécurité routière permettent de réduire les accidents mortels à 10 289 contre 12 510 en 1980 ; on en dénombre 7 643 en 2000 et 3 992 en 2010.

Logitech commercialise le FotoMan, premier appareil photo numérique grand public (également produit par Dycam sous le nom de « Dycam Model 1 »). Pouvant stocker 36 photos sur sa mémoire intégrée de 1 MB, il est vendu 995 dollars américains.

L'appareil photo reflex numérique voit le jour avec le DCS 100 de Kodak, premier d'une longue série d'appareils professionnels souvent conçus à partir de boîtiers à pellicule Nikon.

Les premiers logiciels de retouche d'images apparaissent : Adobe lance Photoshop (1990), précédé de Digital Darkroom (1988), PhotoMac (1988) et Letraset Color Studio (1989).

1997

Toyota conçoit la Prius, première voiture offrant une propulsion hybride reposant sur la récupération de l'énergie des freinages.

1998

La production mondiale d'automobiles s'élève à 53 millions par an. Le Japon est le plus gros producteur avec plus de 8 millions d'unités fabriquées, suivi des États-Unis (plus de 5,5 millions) et de l'Allemagne (plus de 5,3 millions).

2000

Le premier téléphone portable avec appareil photo intégré est créé pour le marché sud-coréen :

le Samsung SCH-V200.

Pouvant stocker jusqu'à 20 photos d'une résolution de 0,35 Mpx, il ne permet cependant pas de visualiser les photographies sur son écran.

2004

S'élevant à 76 millions, les ventes d'appareils numériques à travers le monde dépassent pour la première fois celles des appareils argentiques, qui plafonnent à 43 millions. Deux ans plus tard, il se vendra 107 millions d'appareils numériques contre 12 millions d'appareils argentiques.

2007

L'entreprise américaine Apple lance le premier iPhone, un téléphone mobile équipé d'un appareil photo faisant également caméra, d'un système de géolocalisation, d'un baladeur numérique et d'un accès Internet. L'iPhone est l'un des premiers smartphones à devenir un produit de consommation de masse.

Google lance Street View, une plateforme permettant de visualiser un panorama à 360 degrés d'un lieu situé sur une voie urbaine ou rurale à partir de multiples photographies, et de s'y déplacer virtuellement. Toutes les photographies sont prises par des voitures équipées d'un appareil photo sur le toit, qui parcourent le monde pour réaliser ces images.

2012

L'homme d'affaires américain Elon Musk fabrique la Tesla S, un modèle électrique haut de gamme capable de passer de 0 à 100 km/h en seulement 2,7 secondes. Équipée de deux moteurs électriques, cette automobile à la pointe du progrès en matière de pilotage automatique peut atteindre une vitesse de 250 km/h. En 2015, 120 000 unités auront été vendues.

Le robot Curiosity de la Nasa se pose sur Mars afin d'explorer le sol à la recherche de traces de vie microbienne. Ce rover équipé de 75 kilos de matériel scientifique et de 17 caméras peut parcourir 4,5 cm par seconde.

2013

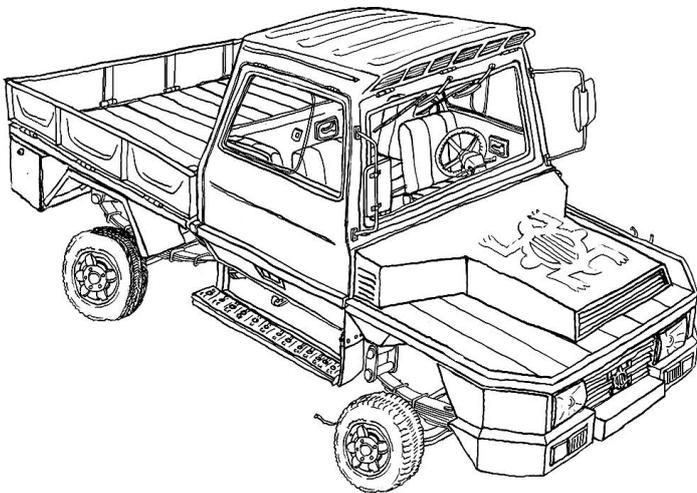
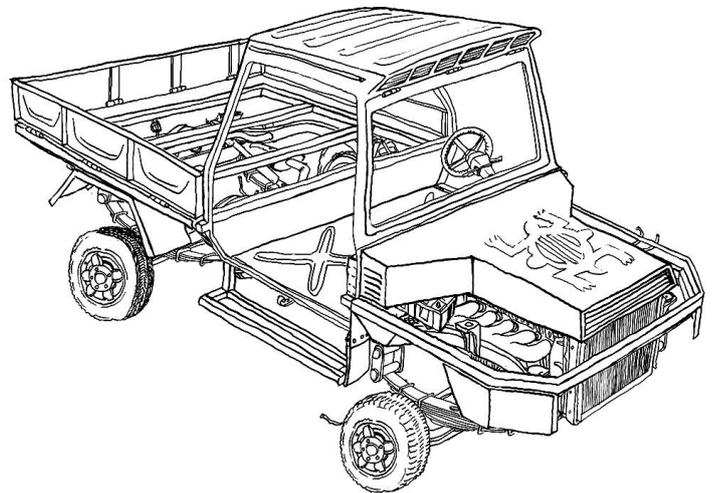
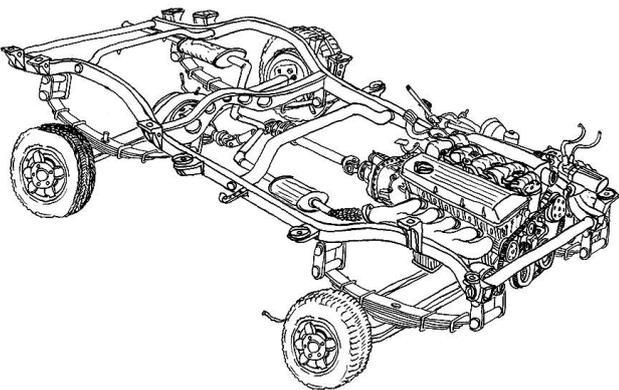
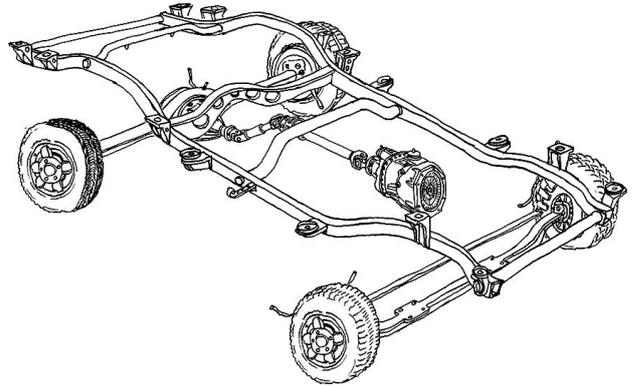
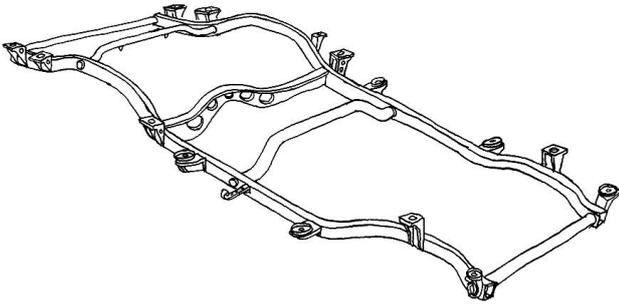
La photographie est le premier usage du smartphone, devant l'envoi de SMS, les appels et l'accès à Internet. La concurrence est rude entre Apple, Sony, LG, Samsung, HTC et Panasonic qui privilégient avant tout les performances de l'appareil photo. Il se vend dans le monde un appareil photo numérique pour 32 smartphones.

2015

Cinq ans après avoir annoncé la conception d'un système de pilotage automatique pour voiture, Google obtient l'autorisation de tester la Google Car sur les routes américaines. Cette voiture sans conducteur, ni volant, ni pédales est équipée d'un système de pilotage automatique aidé par des radars, un GPS, des caméras et des capteurs numériques. Les premiers prototypes, dont la vitesse est limitée à 40 km/h, parcourent 1,5 million de kilomètres en 2015. Fin 2016, Google annonce qu'elle renonce à produire la Google Car pour se consacrer au développement de son système de pilotage automatique.

2016

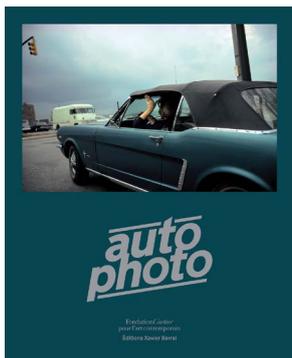
Le parc automobile mondial compte environ 1,3 milliard de voitures, soit une pour six êtres humains.



Melle Smets et Joost Van Onna, *Turtle 1*.
Building a Car in Africa, 2016. Courtesy des artistes / Paradox, Edam.
 © Melle Smets et Joost Van Onna

PUBLICATIONS, GUIDE À LA VISITE ET SITE INTERNET DE LA FONDATION CARTIER

LE CATALOGUE AUTOPHOTO



Coédition Fondation Cartier pour l'art contemporain, Paris / Éditions Xavier Barral, Paris
Versions française et anglaise
Relié, 21 × 26 cm, 464 pages, 700 reproductions couleur et noir et blanc
Prix : 49 € / Parution : avril 2017
Diffusion : Actes Sud

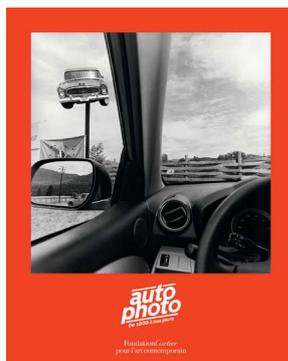
Réunissant près de 700 images, le catalogue publié à l'occasion de l'exposition *Autophoto* révèle comment la photographie, outil de l'immobilité, a bénéficié de l'automobile, outil de la mobilité. Il présente les images iconiques de photographes historiques et contemporains ayant porté sur l'automobile, objet populaire, un regard passionné et créatif. Des citations d'artistes, une chronologie du design automobile ainsi que des entretiens et des textes de spécialistes viennent compléter ce vaste panorama en croisant les approches esthétiques, sociologiques et historiques.

Xavier Barral et Philippe Séclier, *Autophoto*
Marc Desportes, *Paysages photo-mobiles*
Simon Baker, *Drive-By Shooting*
Nancy W. Barr, *Motor City Madness*
Clément Chéroux, *Panégyrique de l'accident photographique*
Entretiens avec Alain Prost et Jean Todt
Pascal Ory, *Faire corps*
Alain Bublex, *À l'abri du vent et de la pluie.*
Une brève histoire du design automobile

SUR INTERNET

Sur Internet, la Fondation Cartier pour l'art contemporain prolonge sa vocation à promouvoir la création contemporaine et à être un lieu de rencontres entre l'art et le grand public : le site Internet de la Fondation Cartier offre un prolongement éditorial à chaque exposition et à toute la programmation associée. Il offre également une exploration richement illustrée et commentée des archives de toutes les expositions et publications depuis 1984.
fondation.cartier.com

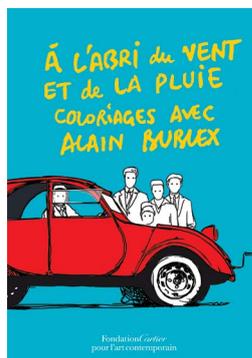
L'ALBUM DE L'EXPOSITION



Autophoto
Édition Fondation Cartier pour l'art contemporain, Paris
Version française
Broché, 21 × 27 cm, 48 pages. 10 €

Un album de 48 pages publié à l'occasion de l'exposition *Autophoto*.

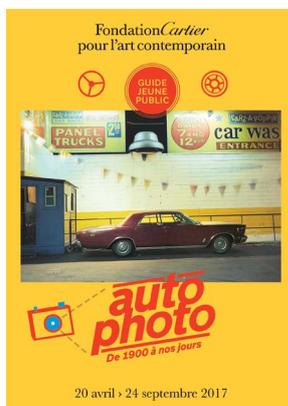
LE CAHIER DE COLORIAGE



À l'abri du vent et de la pluie.
Coloriages avec Alain Bublex
Édition Fondation Cartier pour l'art contemporain, Paris
Version française. Broché, 24 × 34 cm, 28 pages. 9 €

Un cahier de dessins spécialement réalisés par Alain Bublex à l'occasion de l'exposition *Autophoto*.

GUIDE JEUNE PUBLIC



Un guide destiné au jeune public de 6 à 13 ans. La Fondation Cartier pour l'art contemporain propose des parcours en famille, des visites découvertes ainsi que des ateliers créatifs pour les enfants de 6 à 13 ans.

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

Ouvrages généraux sur la photographie

- Michel Poivert,
Brève Histoire de la photographie, Hazan, 2015
- Quentin Bajac,
La Photographie. Du daguerréotype au numérique, Gallimard, 2010
- Serge Tisseron,
Le Mystère de la chambre claire, Flammarion, 2008
- Alain Buckingham,
Histoire de la photographie, Gallimard, 2005
- André Rouillé,
La Photographie, Gallimard, 2005
- Pierre-Jean Amar,
L'ABCdaire de la photographie, Flammarion, 2003
- Naomi Rosenblum,
Une histoire mondiale de la photographie, Abbeville, 1997
- László Moholy-Nagy,
Peinture Photographie Film. Et autres écrits sur la photographie, Jacqueline Chambon, 1993
- Roland Barthes,
La Chambre claire. Note sur la photographie, Cahiers du cinéma / Gallimard / Le Seuil, 1980

Ouvrages généraux sur l'automobile

- Car. The Definitive Visual History of the Automobile*, DK, 2011
- John Heitmann,
The Automobile and American Life, McFarland, Jefferson, 2009
- Mathieu Flonneau,
Les Cultures du volant xx-xxe siècles. Essai sur les mondes de l'automobilisme, Autrement, 2008
- Marc Desportes,
Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace, xviii-xxe siècle, Gallimard, 2005
- Beverly Rae Kimes,
Pioneers, Engineers, and Scoundrels: The Dawn of The Automobile in America, Society of Automotive Engineers Inc, 2004
- Peter Wollen, Joe Kerr,
Autopia: Cars and Culture, Reaktion, 2002
- Alex De Rijke, Jonathan Bell,
Architecture: When the Car and the City Collide, Birkhäuser, 2001
- Patrick Fridenson,
Histoire des usines Renault, Le Seuil, 1998
- David Gartman,
Auto Opium. A Social History of American Automobile Design, Routledge, 1994
- James J. Flink,
The Automobile Age, MIT Press, 1990

- Peter E. Marsh, Peter Collett,
Driving Passion: The Psychology of the Car, Faber and Faber, 1986
- Gerald Silk,
Automobile and Culture, Harry N. Abrams, 1985
- David L. Lewis,
Laurence Goldstein,
The Automobile and American Culture, University of Michigan Press, 1983
- Hermann Harz,
Das Erlebnis der Reichsautobahn: ein Bildwerk, Reichsministerium Speer, 1943

Ouvrages relatifs aux artistes présentés

- Sylvie Meunier & Patrick Tourneboeuf,
American Dream, Textuel, 2017
- Langdon Clay,
Cars New York City 1974-1976, Steidl, 2016
- Melle Smets & Joost Van Onna,
Turtle 1: Building a Car in Africa, Paradox, Edam, 2016
- Germaine Krull, Hazan, 2015
- Luciano Rigolini, *Mask*, Éditions Patrick Frey, 2015
- Arwed Messmer,
Reenactment Mfs, Hatje Cantz, 2014
- Hiroshi Sugimoto,
On the Beach, Amana, 2014
- Martin Bogren,
Tractor Boys, Dewi Lewis, 2013
- Joel Meyerowitz, Daido Moriyama et John Divola,
Pictures from Moving Cars, Adad Books, 2013
- Alain Willaume,
in *Transition, paysages d'une société*, Éditions Xavier Barral, 2013
- Arnold Odermatt,
Karambolage, Steidl, 2013
- Edward Quinn, *Stars and Cars of the 50's*, TeNeues, 2011
- Jacqueline Hassink,
Car Girls, Aperture, 2009
- Andrew Bush,
Drive, Yale University Press, 2008
- Robert Frank,
Les Américains, Steidl, 2008
- Lartigue et les autos de courses*, Éditions Motors Mania, 2008
- David Bradford,
Drive-By Shooting, Könemann, 2005
- Tendance Floue, *Nationale Zéro*, 2004, Filigranes et le Centre des Arts Enghien-les-Bains, 2004
- Peter Keetman,
Volkswagen: A Week at the Factory, Chronicle Books, 1992
- Ella Maillart,
La Voie cruelle, Petite Bibliothèque Payot / Voyageurs, 1988
- Bernard Plossu,
Le Voyage mexicain 1965-1966, Contrejour, 1979
- Robert Adams,
The New West, Aperture, 1974
- Nicolas Bouvier,
L'Usage du monde, Librairie Droz, 1963

SITOTHÈQUE

Nous attirons votre attention sur le fait que de nombreux artistes présents dans l'exposition *Autophoto* disposent de leur propre site officiel (Bernard Asset, Éric Aupol, Valérie Belin, Edward Burtynsky, Andrew Bush, Alejandro Cartagena, Philippe Chancel, Larry Clark, Langdon Clay, Stéphane Couturier, John Divola, Robert Doisneau, William Eggleston, Elliott Erwitt, Pierre de Fenôyl, Bernhard Fuchs, Paolo Gasparini, Jeff Guess, Jacqueline Hassink, Anthony Hernandez, Seydou Keïta, Jacques Henri Lartigue, Peter Lippmann, Alex MacLean, Ella Maillart, Mary Ellen Mark, Arwed Messmer, Joel Meyerowitz, Daido Moriyama, Patrick Nagatani, Martin Parr, Edward Quinn, Rosângela Rennó, Ed Ruscha, Hans-Christian Schink, Raghubir Singh, Melle Smets, Hiroshi Sugimoto, Tendance Floue...) facilement identifiables via un moteur de recherche.

Ouvrir la voie

Présentation de Brassai sur le site Esprits Nomades : <http://www.espritsnomades.com/artsplastiques/brassai/brassai.html>

Portrait de Germaine Krull à l'occasion de sa rétrospective au Jeu de Paume *Germaine Krull (1897-1985) Un destin de photographe* (02.06/27.09.2015) : <http://www.jeudepaume.org/?page=article&idArt=2208>

Archive de l'Ina : Man Ray est convié à l'occasion de son livre « Autoportrait » à évoquer son travail ainsi que la naissance du mouvement Dada (10 juin 1964) : <http://www.ina.fr/video/I05298102>

SITOTHÈQUE

Présentation du travail de Walker Evans sur le site Focus Numérique :

<https://www.focus-numerique.com/grand-photographe/dossiers/walker-evans-953.html>

Portrait de Nicolas Bouvier sur France Info par Nadine Laporte à l'occasion de la sortie de son livre *Nicolas Bouvier, passeur de notre temps* (2016) :

<https://www.youtube.com/watch?v=0DTxcn5DQIg>

Documentaire par Citroën sur la Croisière Noire :

<https://www.youtube.com/watch?v=PI0oPA8nlig>

«La Croisière Jaune, sur les traces de Marco Polo», émission réalisée avec le concours des Archives André Citroën et les témoignages d'André Cécillon et Robert Conté, mécaniciens de la Croisière Jaune Citroën (1931-1932) :

<https://www.youtube.com/watch?v=IMtVSHhCzKg>

Auto Portraits

Présentation de Yasuhiro Ishimoto sur le site Esprits Nomades :

<http://www.espritsnomades.com/artsplastiques/Ishimoto/ishimoto.html>

Portrait de Jean Depara dans *Revue Noire* :

<http://www.revuenoire.com/jean-depara/>

Portfolio de Sory Sanlé :

<http://doubles-portraits-afrique.blogspot.fr/p/ibrahim-sanle-sory.html>

Site consacré à Seydou Keita à l'occasion de sa rétrospective au Grand Palais (31.03/11.07.2016) :

<http://www.grandpalais.fr/fr/article/seydou-keita-toute-lexpo>

Paysages photomobiles

Portrait de Robert Adams à l'occasion de sa rétrospective au Jeu de Paume *L'endroit où nous vivons* (11.02/18.05.2014) :

<http://www.jeudepaume.org/?page=article&idArt=2007>

Le site de la Laurence Miller Gallery présentant le travail de Ray Metzker :

<http://www.laurencemillergallery.com/artists/ray-metzker/featured-works?view=slider#11>

Entretien de Catherine Opie, in *The Drive to Describe: An Interview with Catherine Opie*, réalisé par Maura Reilly et publié dans *Art Journal*, été 2001 :

<http://www.americansuburbx.com/2013/05/interview-catherine-opie-the-drive-to-describe-an-interview-with-catherine-opie-2001.html>

Portrait de Lee Friedlander par Douglas Sloan :

<https://www.youtube.com/watch?v=9I2asDXS0h8>

Entretien de Joel Meyerowitz, publié sur le site American Photo Mag, 25 avril 2014, au sujet de son *road trip* européen :

<http://www.americanphotomag.com/interview-reliving-joel-meyerowitzs-european-road-trip>

Présentation du travail de Bernard Plossu sur le site de la galerie Camera Obscura :

https://www.galeriacameraobscura.fr/artistes/plossu/artist_main_index.html

Diaporama de la série d'Alain Willaume *Échos de la poussière et de la fracturation* (Afrique du Sud, 2012) :

<http://tendancefloue.net/alainwillaume/series/echos-de-la-poussiere/>

Arte, 3 avril 2016, «Robert Frank : la beauté de l'instant», 5 vidéos de Robert Frank à New York pour son exposition à la New York University :

<http://info.arte.tv/fr/robert-frank-la-beaute-de-linstant>

Petit Journal #48 du Jeu de Paume :

«Robert Frank, un regard étranger» :

<http://www.jeudepaume.org/?page=document&idArt=813&idDoc=628>

Vies automobiles

Entretien avec Robert Frank, réalisé par Met Media le 9 octobre 2009, dans lequel celui-ci parle notamment de son livre *The Americans*, mais également de sa série de photographies prises à River Rouge :

<http://www.metmuseum.org/metmedia/audio/exhibitions/060-special-exhibition-an-evening-with-robert-frank>

Présentation de Peter Keetman sur le site Only Photography :

http://www.only-photography.com/pages/artists/e_peter_keetman_1.html

Présentation du travail de Sylvie Meunier et Patrick Tourneboeuf :

http://www.instantanesordinaires.net/les_series/american_dream.html

Présentation du travail d'Arnold Odermatt et portfolio de la série *Karambolage* sur le site de la galerie Vallois :

http://www.galerie-vallois.com/artistes/arnold-odermatt.html+image/odermatt_21.jpg/

Présentation du travail de Bill Rauhauser sur le site de la Kresge Foundation :

<http://kresge.org/sites/default/files/2014-Kresge-Eminent-Artist-Rauhauser.pdf>

Interview de 2014 du photographe Martin Bogren sur la série *Tractor Boys* (2011-2012) :

<https://www.lensculture.com/articles/martin-bogren-video-interview-martin-bogren-on-tractor-boys>

Postcast WTF with Marc Maron Episode 749, 10 octobre 2016 : Larry Clark

<https://www.youtube.com/watch?v=NS0QDFYnf-4>

Présentation de Bruce Davidson et portfolio de la série *Brooklyn Gang* sur le site de Magnum Photos :

https://pro.magnumphotos.com/C.aspx?VP3=CMS3&VF=MAGO31_10_VForm&ERID=24KL53ZTH6#/CMS3&VF=MAGO31_10_VForm&ERID=24KL53ZTH6&POPUPID=2K7O3RE2MXT&POPUPPN=107

Magnum Photos. Eve Arnold – USA. Nevada and California. «The Misfits», a film by John HUSTON. 1960 :

<https://pro.magnumphotos.com/Catalogue/Eve-Arnold/1960/USA-Nevada-and-California-The-Misfits-a-film-by-John-HUSTON-1960-NN113317.html>

Article sur Matthew Porter dans *The New York Times* «Hot Wheels in Hot Pursuit of Artifice» du 11 janvier 2013 :

<http://www.nytimes.com/2013/01/13/arts/design/matthew-porters-muscle-car-photographs.html>

Vestiges automobiles

Trailer du projet *Turtle 1* :

<https://www.youtube.com/watch?v=tpigWsmYY3A>

Présentation du projet *Turtle 1* :

<http://www.setupshop.eu/>