



Fondation *Cartier*
pour l'art contemporain

**auto
photo**
De 1900 à nos jours

20 avril > 24 septembre 2017

Responsable des relations presse

Matthieu Simonnet

matthieu.simonnet@fondation.cartier.com

Tél. 01 42 18 56 77

Attachée de presse

Maïté Perrocheau

maite.perrocheau@fondation.cartier.com

Tél. 01 42 18 56 65

Fondation Cartier pour l'art contemporain

261, boulevard Raspail, 75014 Paris

fondation.cartier.com

L'exposition *Autophoto*



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.

Sur une idée de Xavier Barral et Philippe Séclier, *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. L'exposition réunit près de 100 photographes historiques et contemporains du monde entier, parmi lesquels des grands noms de la photographie comme Jacques Henri Lartigue, William Eggleston, Lee Friedlander ou Andreas Gursky, ainsi que de très nombreux artistes peu connus du grand public comme Justine Kurland et Jacqueline Hassink. Tous partagent une fascination pour l'automobile et ses formes ou l'utilisent comme outil pour capter le monde qui les entoure.

L'AUTOMOBILE, UN NOUVEAU SUJET POUR LA PHOTOGRAPHIE

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 des 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 Tournebœuf ou les portraits réalisés par les photographes africains Seydou Keita et Sory Sanlé montrent de fiers propriétaires posant près de leur voiture, soulignant ainsi le rôle de l'automobile comme emblème de la réussite sociale.

↑ William Eggleston, Série *Los Alamos*, c. 1974. Tirage jet d'encre 56 × 73,5 cm. Courtesy David Zwirner New York / Londres © Eggleston Artistic Trust, Memphis

NOUVELLES PERSPECTIVES SUR LE PAYSAGE

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, observent 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.

LA CULTURE AUTOMOBILE : INDUSTRIE, HISTOIRE ET NOUVEAUX MODES DE VIE

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 avec 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.

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.

D'autres photographes soulignent 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 Rosàngela Rennó, Óscar Monzón, Kurt Cavezuel 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 Bubleux à réaliser pour l'exposition une série de onze modèles réduits de voitures portant ainsi 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.

Malgré les crises énergétiques, les mouvements écologiques et la mauvaise gestion industrielle, l'automobile demeure un objet essentiel du quotidien. Alors que l'on questionne aujourd'hui son rôle et son avenir au sein de notre société, l'exposition *Autophoto* porte un regard tantôt nostalgique, tantôt critique mais aussi tendre et plein d'humour sur ce symbole de rêve et de liberté du XX^e siècle.

Exposition *Autophoto*

présentée du 20 avril au 24 septembre 2017
à la Fondation Cartier pour l'art contemporain
261, boulevard Raspail, 75014 Paris

Commissaires : Xavier Barral et Philippe Sécier

Commissaire associée : Leanne Sacramone

Commissaire adjointe : Marie Perennes

Scénographie : Constance Guisset

↑ Bernard Plossu, *Sur la route d'Acapulco*, Mexique, 1966. Tirage gélatino-argentique, 18 × 27 cm. Courtesy de l'artiste / Galerie Camera Obscura, Paris. © Bernard Plossu.

✓ Portrait réalisé en studio, Chine, c. 1950, collecté par Thomas Sauvin. Tirage gélatino-argentique d'époque rehaussé. Collection Beijing Silvermine / Thomas Sauvin, Paris. Photo droit réservé.

✓ Juergen Teller, *OJ Simpson no. 5*, Miami, 2000. Impression giclée, 51 × 61 cm. Collection de l'artiste. © Juergen Teller, 2017.

Avant-propos

par Xavier Barral et Philippe Séclier,
commissaires de l'exposition

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.

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-Varennes, 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 capter 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. 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. 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. 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 rattachant à l'espace et au temps.

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

↑ Peter Keetman, *Hintere Kotflügel*, 1953. Série *Eine Woche im Volkswagenwerk*. Tirage gélatino-argentique, 27 × 24,5 cm. © Nachlass Peter Keetman / Stiftung F.C. Gundlach, Hambourg.

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 Brownie en 1900, vendu moins d'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 x 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.

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, dont témoignent 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. 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 à voitures, il est lui-même périssable.

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...

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.



Xavier Barral

Diplômé de l'École supérieure d'arts graphiques Penninghen en 1977, Xavier Barral commence des études de scénographie et se consacre ensuite à de nombreux voyages en mer. Dans les années 1980, il devient photographe de presse puis directeur artistique de plusieurs revues et magazines, dont *Impact médecin*, *Photographies*, *L'Autre Journal* et *L'Événement du jeudi*. En 1992, il fonde avec Annette Lucas l'agence de création visuelle et de communication culturelle Atalante, à l'origine des identités visuelles de plusieurs institutions. Il collabore en parallèle avec de nombreux éditeurs. En 2002, il fonde les Éditions Xavier Barral, dédiées aux acteurs du monde de l'art et de la science, et accompagne plusieurs de ses ouvrages d'expositions à travers le monde.

Philippe Séclier

Philippe Séclier est rédacteur en chef du magazine *AUTOhebdo* depuis 2008, et ancien rédacteur en chef adjoint au *Parisien* et *Aujourd'hui en France*. En parallèle de son métier de journaliste, Philippe Séclier pratique la photographie avec pour thème de prédilection le déplacement. Entre 1995 et 2000, il sillonne la planète pour photographier des ports et des cargos, images qu'il regroupe dans l'ouvrage *Hôtel Puerto* (Images En Manœuvres Éditions, Marseille, 2001). En 2000, il entreprend un périple de deux mois le long des côtes italiennes pour suivre les traces de l'écrivain et cinéaste Pier Paolo Pasolini ; il rassemble les photographies de son voyage et des documents inédits sur la vie de l'artiste au sein de l'ouvrage *La Longue Route de sable* (Éditions Xavier Barral, Paris, 2005), récompensé par le Grand Prix du livre Thomas Cook en 2005. Entre 1999 et 2002, il part à la rencontre du photographe chilien Sergio Larrain et publie *El camino de Tulahuén. En busca de Sergio Larrain* (LOM Ediciones, Santiago du Chili, 2014). En 2004, il réalise le documentaire *Instant d'année* consacré au photographe français Marc Riboud. En 2005, c'est sur les traces du photographe américain Robert Frank qu'il se lance pour raconter l'histoire de son livre *Les Américains*. Après plusieurs voyages aux États-Unis entre 2005 et 2008, il réalise en 2009 le film documentaire *Un voyage américain*. Depuis 2007, Philippe Séclier collabore également avec le photographe et cinéaste Raymond Depardon.

↑ Stéphane Couturier, *MELT, Toyota n° 8*, 2005. Série *Melting Point*, Usine Toyota, Valenciennes. Tirages chromogènes, 92 x 137 cm. Collection de l'artiste, courtesy La Galerie Particulière, Paris/Bruxelles. © Stéphane Couturier.

- 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*, Seuil, Paris, 1970, p. 150.

À propos de la scénographie

par Constance Guisset, scénographe de l'exposition

« La scénographie de l'exposition *Autophoto* propose au visiteur un *road trip*, sur différentes routes et à travers toutes sortes de paysages. Dès son arrivée à la Fondation, le visiteur est plongé dans le sujet, l'automobile en photographie, grâce à une immense vitrophanie sur la façade reprenant une œuvre de Martin Bogren.

L'immersion continue au rez-de-chaussée. Le parcours commence dans un espace aux circulations rectilignes, évoquant les rues d'une ville nord-américaine. Des portraits d'automobiles y sont rassemblés. Au centre, un espace fermé accueille les œuvres historiques, sensibles à la lumière. Il devient un building pris dans le flux du trafic.

Le visiteur poursuit son voyage dans une salle dédiée au *road trip* et plus particulièrement aux paysages et infrastructures rencontrés au long de la route. La circulation sinueuse rappelle le circuit automobile et ses routes en lacets. Les sections des cimaises sont travaillées de façon à évoquer la carrosserie des voitures et la vitesse. Des assises circulaires renforcent cette impression de mouvement et d'accélération. À chaque virage en épingle, les vues ont été particulièrement travaillées : certaines œuvres deviennent des sorties en trompe-l'œil.

Le circuit est visible depuis la librairie au demi-étage. En prenant de la hauteur, le parcours et les cimaises donnent l'impression d'un échangeur d'autoroute.

Au sous-sol est notamment exploré le thème de l'industrie. On retrouve les choix scénographiques du rez-de-chaussée, mais dans un parcours plus linéaire comme si l'on suivait une chaîne de montage. Après avoir étudié l'intérieur même de la voiture, la section suivante amène le visiteur à s'interroger sur les liens entre automobile et société. Dans la dernière salle, de grandes assises circulaires évoquant la roue et le mouvement invitent le visiteur à s'installer confortablement pour contempler les œuvres et repenser au chemin parcouru. »

Constance Guisset

Après des études à l'ESSEC et à Sciences Po, puis une année au parlement de Tokyo, Constance Guisset choisit de se tourner vers la création et entre à l'ENSCI – Les Ateliers dont elle sort diplômée en 2007. En 2008, elle reçoit le Grand Prix du design de la Ville de Paris, le prix du public à la Design Parade de la Villa Noailles et deux Aides à Projets du VIA. En 2010, elle est nommée designer de l'année au salon Maison & Objet et obtient le Audi Talents Award.

Spécialisé en design, architecture intérieure et scénographie, Constance Guisset Studio a été fondé en 2009. Le studio travaille avec de nombreuses maisons d'édition de mobilier françaises et étrangères et conçoit parallèlement des objets industriels ou des objets de voyage. Depuis 2009, Constance Guisset réalise également des scénographies de spectacles, notamment celles des ballets *Le Funambule*, *Les Nuits* et *La Fresque* d'Angelin Preljocaj, du concert de Laurent Garnier à la Salle Pleyel ou de la chorégraphie *Everyness* de Wang Ramirez. Elle conçoit aussi des scénographies d'exposition pour le musée des Arts décoratifs à Paris, le musée du quai Branly à Paris et le palais des Beaux-Arts de Lille et travaille pour des marques comme Molteni (2011, prix de la meilleure scénographie, D'Days, Paris).

De septembre 2016 à janvier 2017, une rétrospective a lieu au Mudac (musée de design et d'arts appliqués contemporains) de Lausanne. Une monographie a été publiée à cette occasion.



Dès le début du ^{xx}e siècle, l'automobile et son impact sur le paysage et la société constituent le sujet de prédilection de nombreux photographes. Germaine Krull, Robert Doisneau ou encore Brassai comptent parmi les premiers photographes à capter le chaos du trafic parisien ou le spectacle des phares dans la nuit, témoignant d'une société en pleine mutation, à l'aube de la modernité. Apparus avec l'automobile, le frisson nouveau de la vitesse et les distorsions étranges que produit le mouvement deviennent également un sujet d'étude pour des photographes comme Jacques Henri Lartigue ou Man Ray. D'autres s'emparent de la promesse de liberté 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 qui traversent l'Asie à bord de leurs voitures, l'appareil photo à la main. D'autres encore participent à la « Croisière noire » et à la « Croisière jaune », expéditions organisées par André Citroën afin d'apporter la preuve que l'automobile peut être un merveilleux outil de découverte, même sur les terrains les plus difficiles. À la fin des années 1920, l'entreprise Michelin entreprend d'ailleurs un relevé photographique des routes du monde entier avec pour ambition de développer un pneu universel.

L'ensemble des œuvres de cette salle raconte les prémices de la rencontre entre l'automobile et la photographie, tout en présentant les préoccupations esthétiques qui demeureront au cœur du travail de nombreux photographes contemporains.

ARTISTES

Nicolas Bouvier

Né en 1929 au Grand-Lancy, Suisse. Mort en 1998 à Genève, Suisse.

Brassai

Né en 1899 à Braşov, Hongrie (auj. Roumanie). Mort en 1984 à Beaulieu-sur-Mer, France.

Robert Doisneau

Né en 1912 à Gentilly, France. Mort en 1994 à Montrouge, France.

Germaine Krull

Née en 1897 à Poznań, Allemagne (auj. Pologne). Morte en 1985 à Wetzlar, Allemagne.

Jacques Henri Lartigue

Né en 1894 à Courbevoix, France. Mort en 1986 à Nice, France.

Ella Maillart

Née en 1903 à Genève, Suisse. Morte en 1997 à Chandolin, Suisse.

Man Ray

Né en 1890 à Philadelphie, États-Unis. Mort en 1976 à Paris, France.

Guido Sigriste

Né en 1864 à Aarau, Suisse. Mort en 1915 à Pau, France.

Thierry Vernet

Né en 1927 au Grand-Saconnex, Suisse. Mort en 1993 à Paris, France.

L'aventure Michelin

La Croisière jaune et la Croisière noire

↑ Jacques Henri Lartigue, *Une Delage au Grand Prix de l'Automobile Club de France, circuit de Dieppe, 26 juin 1912*. Tirage gélatino-argentiques, 30 x 40 cm. Donation Jacques Henri Lartigue, Charenton-le-Pont. Photographie Jacques Henri Lartigue. © Ministère de la Culture - France / AAJHL.

Cet ensemble de portraits de voitures réalisés entre le milieu du xx^e siècle et aujourd'hui révèle l'intérêt partagé par de nombreux photographes pour l'automobile et ses formes, tout en nous plongeant dans des époques et des atmosphères différentes.

Dans les séries de Yasuhiro Ishimoto et de Langdon Clay les profils galbés de voitures garées dans des rues désertes se détachent sur la neige ou dans la nuit. À l'inverse, William Eggleston capte de manière fugace et instantanée certaines parties d'automobiles américaines aux couleurs vives : phares avant, capot, habitacle, portières, rétroviseurs. Les photographes Bernard Asset et Antoine Schneck s'intéressent quant à eux à l'aérodynamisme des Formule 1. Le premier réalise des photographies « embarquées », juché sur la voiture du pilote Alain Prost, tandis que le second produit une multitude de prises de vues afin de dévoiler les moindres détails de la carrosserie d'une Ferrari.

D'autres œuvres soulignent le rôle de l'automobile comme emblème de la réussite sociale. Que ce soit dans la série de photographies américaines collectées par Sylvie Meunier et Patrick Tournebœuf, dans les portraits réalisés par les photographes africains Seydou Keïta ou Sory Sanlé, dans les images de riches émiriens de Basile Mookherjee ou encore dans les portraits de stars d'Edward Quinn, de fiers propriétaires posent avec leur voiture.

De la plus ordinaire, celle que l'on croise dans la campagne allemande chez Bernhard Fuchs, à la plus iconique, symbole d'un pays comme l'Ambassador de Raghbir Singh, en passant par les modèles mythiques comme l'impressionnante Rolls-Royce de Raymond Depardon, de tout temps, l'automobile fascine.



ARTISTES

Bernard Asset

Né en 1955 au Raincy, France. Vit à Astoria, États-Unis.

Langdon Clay

Né en 1949 à New York, États-Unis. Vit à Sumner, États-Unis.

Jean Depara

Né en 1928 à Kibokolo, Angola. Mort en 1997 à Kinshasa, République démocratique du Congo.

Raymond Depardon

Né en 1942 à Villefranche-sur-Saône, France. Vit à Paris, France.

William Eggleston

Né en 1939 à Memphis, États-Unis. Vit à Memphis.

Bernhard Fuchs

Né en 1971 à Haslach an der Mühl, Autriche. Vit à Düsseldorf, Allemagne.

Jeff Guess

Né en 1965 à Seattle, États-Unis. Vit à Paris, France.

Yasuhiro Ishimoto

Né en 1921 à San Francisco, États-Unis. Mort en 2012 à Tokyo, Japon.

Seydou Keïta

Né en 1921 à Bamako, Mali. Mort en 2001 à Paris, France.

Marcos López

Né en 1958 à Santa Fe, Argentine. Vit à Buenos Aires, Argentine.

Sylvie Meunier

Née en 1973 à Fontenay-sous-Bois, France. Vit à Fontenay-sous-Bois.

Basile Mookherjee

Né en 1987 à Paris, France. Vit à Paris.

Edward Quinn

Né en 1920 à Dublin, Irlande. Mort en 1997 à Altendorf, Suisse.

Luciano Rigolini

Né en 1950 à Tesserete, Suisse. Vit entre Paris, France et Lugano, Suisse.

Sory Sanlé

Né en 1948 à Nianiagara, Haute-Volta (auj. Burkina Faso). Vit à Bobo-Dioulasso, Burkina Faso.

Antoine Schneck

Né en 1963 à Suresnes, France. Vit à Paris, France.

Stephen Shore

Né en 1947 à New York, États-Unis. Vit à New York.

Malick Sidibé

Né en 1936 à Soloba, Mali. Mort en 2016 à Bamako, Mali.

Raghbir Singh

Né en 1942 à Jaipur, Inde. Mort en 1999 à New York, États-Unis.

Patrick Tournebœuf

Né en 1966 à Paris, France. Vit à Fontenay-sous-Bois, France.

↑ William Eggleston, Série *Los Alamos*, 1965-1968. Tirage Dye Transfer, 40,5 × 50,5 cm. Courtesy David Zwirner New York / Londres © Eggleston Artistic Trust, Memphis

↑ Luciano Rigolini, *Tribute to Giorgio de Chirico*, 2017. Duratrans dans une boîte lumineuse, 124 × 154 cm. Collection de l'artiste. © Luciano Rigolini (appropriation - photographie inconnu, 1958).

← Seydou Keïta, *Sans titre*, 1952-1955. Tirage gélatino-argentique, 50,5 × 60,5 cm. CAAC - The Pigozzi Collection, Genève. © SKPEAC (The Seydou Keita Photography Estate Advisor Corporation).

De nombreux photographes explorent les différentes possibilités esthétiques qu'offre l'automobile: jeux de cadrage et de lumières à travers les vitres ou dans les rétroviseurs. Certains l'utilisent même comme un véritable prolongement de leur appareil photo, à l'exemple de Joel Meyerowitz, Daido Moriyama et John Divola qui saisissent des images surprenantes à bord de leur voiture en mouvement. Elle est pour d'autres un outil pour rendre compte de la beauté d'une région ou des singularités d'un pays, comme dans les photographies de Pierre de Fenoÿl ou de Lee Friedlander, ou encore dans celles des chauffeurs de taxi David Bradford et Óscar Fernando Gómez qui captent avec humour et tendresse la vitalité des villes de New York et de Monterrey.

D'autres photographes s'intéressent aux métamorphoses que l'automobile entraîne sur le paysage, où de superbes montagnes et d'immenses canyons ont cédé la place à des infrastructures routières tentaculaires et à des lotissements de banlieue ou des parkings toujours plus grands. Sue Barr et Hans-Christian Schink, par exemple, confrontent l'idée romantique d'une nature vierge à la réalité à la fois austère et impressionnante des constructions humaines. Seiji Kurata, Ray K. Metzker et Ed Ruscha révèlent la beauté formelle de ces infrastructures, tandis que Robert Adams et Alex MacLean s'attachent à leur impact écologique. Anthony Hernandez ou le duo de photographes Theo Baart et Cary Markerink s'intéressent quant à eux aux lieux liés à l'automobile et auxquels on prête peu d'attention, tentant d'en faire des espaces à part entière.

ARTISTES

Robert Adams

Né en 1937 à Orange, États-Unis. Vit à Astoria, États-Unis.

Theo Baart

Né en 1957 à Amsterdam, Pays-Bas. Vit à Hoofddorp, Pays-Bas.

Sue Barr

Née en 1971 à Londres, Royaume-Uni. Vit à Londres.

David Bradford

Né en 1951 à New York, États-Unis. Vit à New York.

Edward Burtynsky

Né en 1955 à Saint Catharines, Canada. Vit à Toronto, Canada.

Andrew Bush

Né en 1956 à Saint-Louis, États-Unis. Vit à Los Angeles, États-Unis.

John Divola

Né en 1949 à Los Angeles, États-Unis. Vit à Riverside, États-Unis.

Walker Evans

Né en 1903 à Saint-Louis, États-Unis. Mort en 1975 à New Haven, États-Unis.

Pierre de Fenoÿl

Né en 1945 à Caluire-et-Cuire, France. Mort en 1987 à Castelnau-de-Montmiral, France.

Robert Frank

Né en 1924 à Zurich, Suisse. Vit à New York, États-Unis.

Lee Friedlander

Né en 1934 à Aberdeen, États-Unis. Vit à New York, États-Unis.

Paolo Gasparini

Né en 1934 à Gorizia, Italie. Vit à Caracas, Venezuela.

Óscar Fernando Gómez

Né en 1970 à Monterrey, Mexique. Vit à León de los Aldamas, Mexique.

Andreas Gursky

Né en 1955 à Leipzig, Allemagne. Vit à Düsseldorf, Allemagne.

Anthony Hernandez

Né en 1947 à Los Angeles, États-Unis. Vit à Los Angeles.

Seiji Kurata

Né en 1945 à Tokyo, Japon. Vit à Tokyo.

O. Winston Link

Né en 1914 à New York, États-Unis. Mort en 2001 à Katonah, États-Unis.

Alex MacLean

Né en 1947 à Seattle, États-Unis. Vit à Lincoln, États-Unis.

Cary Markerink

Né en 1951 à Medan, Indonésie. Vit entre Amsterdam, Pays-Bas et Relíquias, Portugal.



Ray K. Metzker

Né en 1931 à Milwaukee, États-Unis. Mort en 2014 à Philadelphie, États-Unis.

Joel Meyerowitz

Né en 1938 à New York, États-Unis. Vit à New York.

Daido Moriyama

Né en 1938 à Ikeda, Japon. Vit à Tokyo, Japon.

Catherine Opie

Née en 1961 à Sandusky, États-Unis. Vit à Los Angeles, États-Unis.

Trent Parke

Né en 1971 à Newcastle, Australie. Vit à Adélaïde, Australie.

Martin Parr

Né en 1952 à Epsom, Royaume-Uni. Vit à Bristol, Royaume-Uni.

Bernard Plossu

Né en 1945 à Đà Lạt, Vietnam. Vit à La Ciotat, France.

Luciano Rigolini

Né en 1950 à Tesserete, Suisse. Vit entre Paris, France et Lugano, Suisse.

Ed Ruscha

Né en 1937 à Omaha, États-Unis. Vit à Los Angeles, États-Unis.

Hans-Christian Schink

Né en 1961 à Erfurt, Allemagne. Vit à Leipzig, Allemagne.

Dennis Stock

Né en 1928 à New York, États-Unis. Mort en 2010 à Sarasota, États-Unis.

Tendance Floue

Collectif créé en 1991.

Henry Wessel

Né en 1942 à Teaneck, États-Unis. Vit à Point Richmond, États-Unis.

Alain Willaume

Né en 1956 à Saverne, France. Vit à Paris, France.

↑ Andrew Bush, *Woman Waiting to Proceed South at Sunset and Highland Boulevards, Los Angeles, at Approximately 11:59 a.m. One day in February 1997, 1997. Série Vector Portraits. Tirage chromogène, 122×151 cm. Courtesy M+B Gallery, Los Angeles. © Andrew Bush.*

↑ Ray K. Metzker, *Washington, DC, 1964. Tirage gélatino-argentique, 20×25,5 cm. Courtesy Les Douches la Galerie, Paris / Laurence Miller Gallery, New York. © Estate Ray K. Metzker*

Dans cette grande salle, sont réunis plusieurs photographes qui prennent comme sujet le rôle de l'automobile dans l'histoire et la société. Certains racontent la vie au sein des usines de production et le travail des ouvriers, à l'image de Robert Doisneau et de Robert Frank. Stéphane Couturier rend compte, pour sa part, de la nature de plus en plus déshumanisée du travail dans l'industrie contemporaine. D'autres s'intéressent à l'utilisation de l'automobile dans l'histoire : la série d'Arwed Messmer dévoile ainsi la manière invraisemblable dont les Allemands de l'Est se cachaient dans des voitures pour tenter de fuir leur pays, tandis que celle de Fernando Gutiérrez est consacrée à l'un des symboles de terreur de la dictature argentine : la Ford Falcon.

Jacqueline Hassink souligne dans sa projection la façon dont les femmes sont mises en scène dans les salons automobiles du monde entier, et Martin Parr dresse un portrait des Britanniques au volant, révélant leurs rêves et leurs angoisses, dans sa série *From A to B*. Les œuvres d'Óscar Monzón, de Kurt Caviezel ou encore de Bruce Davidson montrent quant à elles l'intimité qui se crée dans l'habitacle de l'automobile, un espace dans lequel on vit, on dort, on se dispute, on s'aime, on se marie.

Enfin, certains artistes s'intéressent au culte voué à l'automobile et à son «anthropomorphisation». Les moteurs de Valérie Belin deviennent ainsi de véritables cœurs humains, et les châssis de Kay Michalak et Sven Völker prennent l'apparence d'entrailles. L'automobile est également un corps que l'on soigne, comme le montre la série de voitures aux «pansements» insolites de Ronni Campana.

ALAIN BUBLEX, À L'ABRI DU VENT ET DE LA PLUIE

Après avoir travaillé à la Régie Renault, Alain Bublex quitte son poste de designer industriel en 1992 pour se consacrer à son activité artistique, située au carrefour de l'urbanisme, de la photographie et de l'installation. L'automobile occupe souvent une place centrale dans son œuvre, elle est à la fois un sujet, un outil de déplacement et un médium, au même titre que l'appareil photo. Faisant appel à sa connaissance dans la matière, la Fondation Cartier l'invite à réaliser pour le catalogue de l'exposition *Autophoto* une histoire du design automobile pour laquelle il sélectionne trente-deux voitures marquantes qui constituent «par leur innovation une étape décisive dans l'évolution de l'automobile». De ce projet est née l'installation *À l'abri du vent et de la pluie*, commandée à l'artiste par la Fondation Cartier. Cette œuvre est constituée de onze maquettes dont les volumes des silhouettes sont simplifiés à l'extrême afin de mettre l'accent sur leur essence même. L'artiste a sélectionné ces véhicules non en raison de leur notoriété, mais parce qu'elles représentent pour lui une innovation dans le domaine des techniques, des formes ou des usages. Au-dessus et en dessous des maquettes, l'artiste intègre des photographies «sources» sur lesquelles il a dessiné. Elles représentent des voitures qui sont conceptuellement liées aux maquettes réalisées par l'artiste et lui permettent d'élargir cette «brève histoire» à d'autres modèles importants. Alain Bublex glisse parmi ses maquettes une onzième voiture de sa propre invention, l'*Aérofiat*. Conçu à partir d'une Fiat 126, l'artiste l'envisage comme un chaînon manquant de l'histoire de l'automobile. Laissant transparaître «les errances, les hésitations et les tensions» propres cette activité créative qu'est le design, cette installation porte à réfléchir sur la définition même de l'automobile et de ce que constitue une «bonne» voiture.

ARTISTES

Eve Arnold

Née en 1912 à Philadelphie, États-Unis. Morte en 2012 à Londres, Royaume-Uni.

Valérie Belin

Née en 1964 à Boulogne-Billancourt, France. Vit à Paris, France.

Martin Bogren

Né en 1967 à Malmö, Suède. Vit à Malmö.

Alain Bublex

Né en 1961 à Lyon, France. Vit à Paris, France.

Ronni Campana

Né en 1987 à Milan, Italie. Vit à Milan.

Gilles Caron

Né en 1939 à Neuilly-sur-Seine, France. Mort en 1970 au Cambodge.

Alejandro Cartagena

Né en 1977 à Saint-Domingue, République dominicaine. Vit à Monterrey, Mexique.

Kurt Caviezel

Né en 1964 à Coire, Suisse. Vit à Zurich, Suisse.

Larry Clark

Né en 1943 à Tulsa, États-Unis. Vit à Los Angeles, États-Unis.

Stéphane Couturier

Né en 1957 à Neuilly-sur-Seine, France. Vit à Paris, France.

Bruce Davidson

Né en 1933 à Chicago, États-Unis. Vit à New York, États-Unis.

Raymond Depardon

Né en 1942 à Villefranche-sur-Saône, France. Vit à Paris, France.

Robert Doisneau

Né en 1912 à Gentilly, France. Mort en 1994 à Montrouge, France.

Elliott Erwitt

Né en 1928 à Paris, France. Vit à New York, États-Unis.

Barry Feinstein

Né en 1931 à Philadelphie, États-Unis. Mort en 2011 à Woodstock, États-Unis.

Alain Fleischer

Né en 1944 à Paris, France. Vit entre Paris et Rome, Italie.

Robert Frank

Né en 1924 à Zurich, Suisse. Vit à New York, États-Unis.

Fernando Gutiérrez

Né en 1968 à Buenos Aires, Argentine. Vit à Buenos Aires.

Jacqueline Hassink

Née en 1966 à Enschede, Pays-Bas. Vit à New York, États-Unis.

Peter Keetman

Né en 1916 à Elberfeld, Allemagne. Mort en 2005 à Marquartstein, Allemagne.

Justine Kurland

Née en 1969 à Warsaw, États-Unis. Vit à New York, États-Unis.

Mary Ellen Mark

Née en 1940 à Philadelphie, États-Unis. Morte en 2015 à New York, États-Unis.

Arwed Messmer

Né en 1964 à Schopfheim, Allemagne. Vit à Berlin, Allemagne.

Kay Michalak

Né en 1967 à Brême, Allemagne. Vit entre Brême et Berlin, Allemagne.

Óscar Monzón

Né en 1981 à Malaga, Espagne. Vit à Madrid, Espagne.

Martin Parr

Né en 1952 à Epsom, Royaume-Uni. Vit à Bristol, Royaume-Uni.

Mateo Pérez Correa

Né en 1973 à Medellín, Colombie. Vit à Bogotá, Colombie.

Jean Pigozzi

Né en 1952 à Paris, France. Vit entre Paris et New York, États-Unis.

Matthew Porter

Né en 1975 à State College, États-Unis. Vit à New York, États-Unis.

Bill Rauhauser

Né en 1918 à Détroit, États-Unis. Vit à Détroit.

Rosângela Rennó

Née en 1962 à Belo Horizonte, Brésil. Vit à Rio de Janeiro, Brésil.

Miguel Rio Branco

Né en 1946 à Las Palmas de Gran Canaria, Espagne. Vit à Rio de Janeiro, Brésil.

Jules Spinatsch

Né en 1964 à Davos, Suisse. Vit à Zurich, Suisse.

Juergen Teller

Né en 1964 à Erlangen, Allemagne. Vit à Londres, Royaume-Uni.

Sven Völker

Né en 1974 à Coesfeld, Allemagne. Vit à Berlin, Allemagne.

Vestiges automobiles

LE PARCOURS DE L'EXPOSITION

Pour certains, l'automobile n'est plus l'objet de désir qu'elle a été. Pour d'autres, une nouvelle ère semble s'amorcer, le secteur de l'automobile démontrant une grande capacité d'évolution et de diversification. Les œuvres présentées dans cette salle évoquent à la fois les problèmes liés à l'automobile – accidents de la route, pollution, désindustrialisation – et « sa disparition ». Ainsi, Hiroshi Sugimoto met au jour des pièces enfouies sur une plage de Nouvelle-Zélande, Patrick Nagatani retrace l'histoire de modèles de voitures iconiques découverts sur des sites archéologiques et Peter Lippmann dévoile de vieilles voitures ensevelies sous la végétation. Edward Burtynsky, Éric Aupol ou Philippe Chancel montrent quant à eux les ravages de l'industrie automobile sur l'environnement et l'économie dans des photographies de paysages en ruines ou de débris d'une beauté apocalyptique. Enfin, le projet *Turtle 1 – Building a Car in Africa* propose une alternative à l'accumulation des déchets automobiles – la réalisation d'une voiture robuste et modulable à partir de pièces recyclées – tout en révélant l'ingéniosité et la créativité des mécaniciens et artisans ghanéens.



ARTISTES

Éric Aupol

Né en 1969 à Charlieu, France. Vit à Paris, France.

Edward Burtynsky

Né en 1955 à Saint Catharines, Canada. Vit à Toronto, Canada.

Philippe Chancel

Né en 1959 à Issy-les-Moulineaux, France. Vit à Paris, France.

Peter Lippmann

Né en 1956 à New York, États-Unis. Vit à Paris, France.

Patrick Nagatani

Né en 1945 à Chicago, États-Unis. Vit à Albuquerque, États-Unis.

Arnold Odermatt

Né en 1925 à Oberdorf, Suisse. Vit à Oberdorf.

Hiroshi Sugimoto

Né en 1948 à Tokyo, Japon. Vit à New York, États-Unis.

Weegee

Né en 1899 à Zolotchiv, Autriche (auj. Ukraine). Mort en 1968 à New York, États-Unis.

Melle Smets

Né en 1975 à Rotterdam, Pays-Bas. Vit à Rotterdam.

Joost van Onna

Né en 1976 à Cologne, Allemagne. Vit à Rotterdam, Pays-Bas.

POUR PROLONGER L'EXPOSITION : RENDEZ-VOUS SUR LE COMPTE INSTAGRAM DE LA FONDATION CARTIER

Sur Internet, la Fondation Cartier pour l'art contemporain propose de découvrir des photographies inédites des artistes exposés dans *Autophoto*. Avec une mise en ligne quotidienne de photographies sur Instagram, l'objectif est de prolonger l'expérience des visiteurs. En complément des œuvres de l'exposition et du catalogue, elles enrichissent la découverte des artistes et des séries présentées dans *Autophoto*. Ces séries seront mises en ligne tout au long de l'exposition. Des commandes inédites seront également présentées sur le site web et les réseaux sociaux de la Fondation Cartier.

#UNSEEN #AUTOPHOTO

↑ Peter Lippmann, Citroën Traktion 7, 2012. Série Paradise Parking. Tirage chromogène, 75×100 cm. Collection de l'artiste. © Peter Lippmann.

MELLE SMETS ET JOOST VAN ONNA, *TURTLE 1. BUILDING A CAR IN AFRICA*

Fasciné par la relation qu'entretient l'homme avec son environnement, l'artiste Melle Smets étudie, tel un « archéologue du présent », les sociétés et tente de comprendre le monde dans lequel nous vivons. Dans le cadre du projet *Turtle 1. Building a car in Africa*, Melle Smets et le sociologue Joost van Onna ont construit, en l'espace de trois mois, un *concept-car* à Suame Magazine, une chaotique et gigantesque zone industrielle (sans doute la plus importante d'Afrique subsaharienne) située à une dizaine de kilomètres de Kumasi, au sud du Ghana.

La *Turtle 1* n'est pas le produit d'une entreprise multinationale mais bien plutôt le fruit d'une collaboration avec les artisans et mécaniciens hautement qualifiés de Suame Magazine, où travaillent environ 200 000 personnes dans près de 12 000 échoppes ou ateliers liés à la réparation, au démantèlement et au réassemblage de voitures. La conception et le design de la *Turtle 1* a été guidée par une étude du marché ghanéen, notamment par l'adaptation du véhicule aux besoins de ce pays au climat chaud, où les routes sont en mauvais état et où la réparation des voitures est rendue difficile par le manque d'outils et de matériel.

L'automobile a été fabriquée à partir de pièces provenant de quinze modèles de voitures différentes, disponibles à Suame Magazine et pouvant être servies à divers usages : dépannage, livraison, taxi. Bien que relativement lente, la *Turtle 1* est robuste, fonctionnelle et peut être facilement réparée avec des outils basiques. Son nom lui-même rappelle son endurance au sein du milieu africain – la tortue étant un symbole de force au Ghana – voilà pourquoi Melle Smets et Joost van Onna ont imaginé ce slogan : « lente mais résistante ».

Après avoir remporté un franc succès auprès du roi ghanéen Otumfuo Nana Osei Tutu II et fait l'objet d'une grande attention de la part des médias nationaux, la *Turtle 1* est exportée aux Pays-Bas pour une tournée promotionnelle. Elle paraît dans de nombreux magazines, journaux, et émissions télévisées, et participe à plusieurs salons automobiles. En exportant leur *concept-car* en Europe, Melle Smets et Joost van Onna s'inscrivent dans une économie circulaire : ils proposent aux entreprises occidentales une voiture constituée de pièces qu'elles ont initialement fabriquées.

Auto et photo : Histoires croisées

- 1769**
Nicolas Joseph Cugnot invente un fardeur, le premier véhicule capable de se déplacer à une vitesse de 4 km/h grâce à une chaudière à vapeur.
- c. 1824**
Nicéphore Niépce invente l'héliographie, un procédé photographique permettant d'obtenir une reproduction en négatif à l'aide d'une plaque d'étain recouverte de bitume de Judée.
- 1839**
Louis Daguerre met au point le daguerréotype, un procédé photographique permettant de fixer une image sur une plaque de cuivre polie recouverte d'argent.
- 1873**
Amédée Bollée crée la première automobile à vapeur : l'Obéissante. Elle peut transporter douze personnes et atteindre une vitesse de 40 km/h.
- 1876**
Gottlieb Daimler invente le premier moteur fixe à gaz.
- 1883**
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**
Carl Benz brevète la Patent-Motorwagen, un tricycle propulsé par un moteur à combustion interne alimenté en pétrole, considéré comme la première véritable automobile industrielle.
- 1888**
George Eastman lance le Kodak n° 1, un appareil photographique portatif très maniable vendu 25 dollars avec un film permettant de réaliser 100 photographies de format rond.
- 1891**
Les frères André et Édouard Michelin brevettent le premier pneumatique démontable avec chambre à air.
- 1895**
À la suite de la course automobile « Paris-Bordeaux-Paris », 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 Mondial de l'automobile de Paris en 1988) se tient au jardin des Tuileries.
- 1899**
L'ingénieur Camille Jenatton 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, est mis en vente aux États-Unis au prix d'un dollar.
- 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.**
- Publication de la première édition du *Guide Michelin offert gracieusement aux chauffeurs*, permettant 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.
- 1908**
Henry Ford instaure la production à la chaîne. La Ford T est la première voiture produite en grande série : entre 1908 et 1927, 16,5 millions d'exemplaires sortent de l'usine de Rouge River à Détroit.
- 1909**
Michelin met à disposition des communes françaises des panneaux nominatifs et une série de quatre panneaux de signalisation annonçant un danger : croisement, virage, passage à niveau et dos d'âne. Un siècle plus tard, on dénombre 384 panneaux de signalisation différents.
- 1910**
André Michelin met au point les premières cartes routières à l'échelle 1/200 000. 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 (Ohio). 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.
- Par la suite, en 1931, il envisage une nouvelle expédition, la « Croisière jaune », 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.
- 1925**
Oskar Barnack commercialise le Leica, un appareil instantané au format 24 x 36 permettant de prendre 36 vues sur une pellicule.
- 1928**
Walter Percy Chrysler fonde Chrysler Motors Corporation, le troisième groupe automobile américain qui constitue, avec General Motors et Ford, les « Big Three ».
- 1934**
La technique de la traction est adoptée en France sur la Citroën 7CV.
- 1936**
L'ingénieur italien Dante Giacosa crée la Fiat 500.
- 1938**
Adolf Hitler présente la KdF, la première Volkswagen, mise au point par Ferdinand Porsche, qui deviendra la Coccinelle.

1945

Pendant la Seconde Guerre mondiale, près de 650 000 exemplaires de la Jeep ont été produits. En Allemagne, 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.

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.

1949

Citroën lance la 2CV, un modèle qui rencontre un grand succès auprès des Français et 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.

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. 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.

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.

1971

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.

Première édition du rallye Paris-Dakar.

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.

L'airbag fait son apparition chez Mercedes-Benz, qui propose ce dispositif côté conducteur sur le modèle Classe S.

1989

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

1990

Logitech commercialise le FotoMan, premier appareil photo numérique grand public.

L'appareil photo reflex numérique voit le jour avec le DCS 100 de Kodak.

1997

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

2000

Le premier téléphone portable avec appareil photo intégré est créé pour le marché sud-coréen : le Samsung SCH-V200.

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.

2007

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.

2012

L'homme d'affaires américain Elon Musk fabrique la Tesla S, un modèle équipé de deux moteurs électriques, à la pointe du progrès en matière de pilotage automatique et pouvant atteindre une vitesse de 250 km/h.

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.

2016

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