

Environnement et mobilités : les nouveaux usages de l'arbre

Relier et relire

***avec Georges Pompidou
le tournant moral et réaliste
des années 1969-1970***

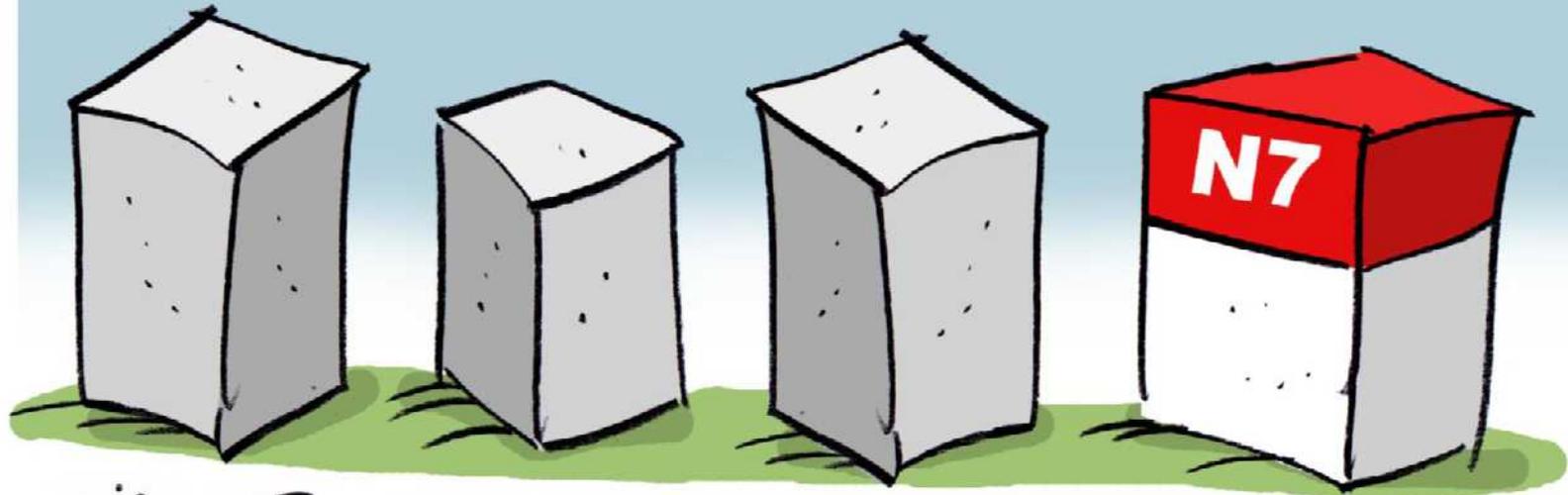


Mathieu FLONNEAU

Univ. Paris I-Panthéon Sorbonne, IRICE-CRHI, P2M, LabEx EHNE



SOCLES COMMUNS



LIBERTÉ

ÉGALITÉ

FRATERNITÉ

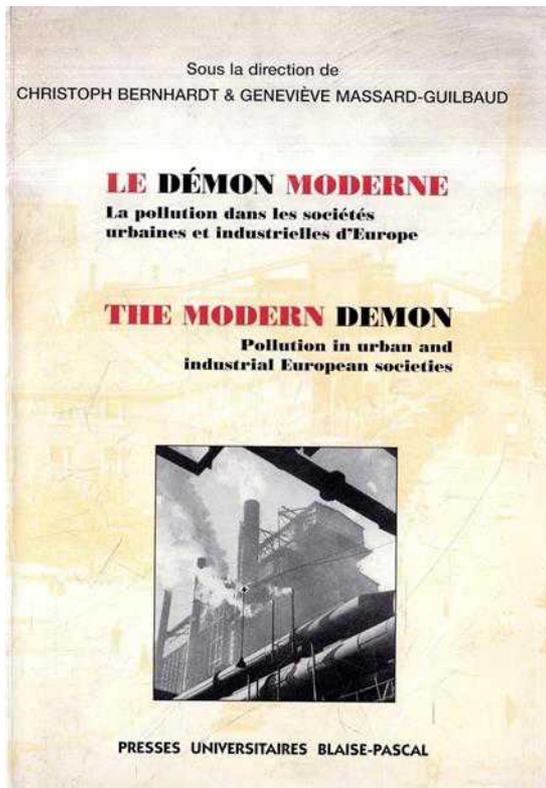
CHARLES
TRENET

Concette



Points de départ : « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise de l'automobile », revue *Vingtième Siècle*, 1999.

« Entre “morale” et politique, l'invention du ministère de l'impossible », in *Le Démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe / The Modern Demon. Pollution in Urban and Industrial European Societies*, Clermont-Ferrand, Presses universitaires Blaise-Pascal, 2002.



Georges Pompidou et l'automobile

les ingénieurs des Ponts et Chaussées, ces « nouveaux seigneurs de notre temps »¹...

○ LA POLITIQUE DE L'ARBRE ET L'INVENTION INSTITUTIONNELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Dans une lettre du 17 juillet 1970, à Jacques Chaban-Delmas, le premier personnage de l'État développait une conception romantique de la route, délicieusement surannée, presque littéraire et nûtinée de réminiscences gracquiennes². La sauvegarde des arbres le long des routes – et ailleurs, dans les squares menacés de devenir des parkings – fut un véritable souci pour le président qui y revint à maintes reprises avec virulence en Conseil des ministres, au point d'annoter rageusement certaines notes de ses conseillers³. Et Georges Pompidou, philosophe, de s'exprimer en des termes surprenants au regard de la réputation qui lui a été faite en ce domaine :

« La France n'est pas faite uniquement pour permettre aux Français de circuler en voiture, et quelle que soit l'importance des problèmes de sécurité routière, cela ne doit pas aboutir à défigurer son paysage. D'ailleurs, une diminution durable des accidents de la route ne pourra résulter que de l'éducation des conducteurs, de l'instauration de règles simples et adaptées à la configuration de la route, alors que la complication est recherchée comme à plaisir dans la signalisation sous toutes ses

formes. Elle résultera également de règles moins lâches en matière d'alcoolémie, et je regrette à cet égard que le Gouvernement se soit écarté de la position initialement retenue. La sauvegarde des arbres plantés au bord des routes – et je pense en particulier aux magnifiques routes du Midi bordées de platanes – est essentielle pour la beauté de notre pays, pour la protection de la nature, pour la sauvegarde d'un milieu humain⁴.

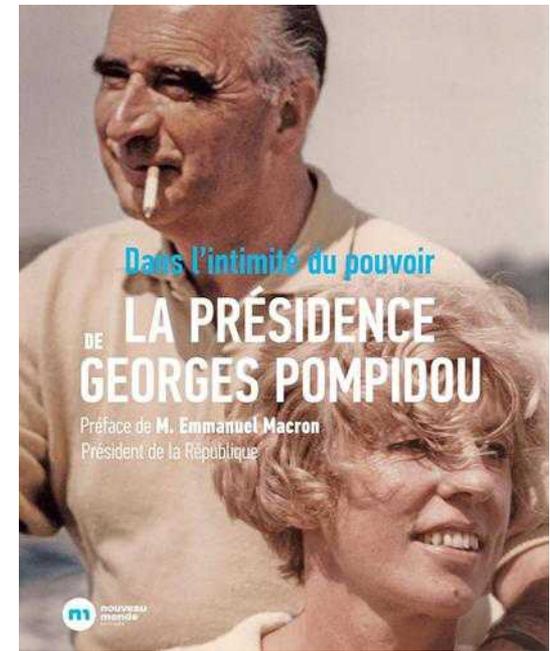
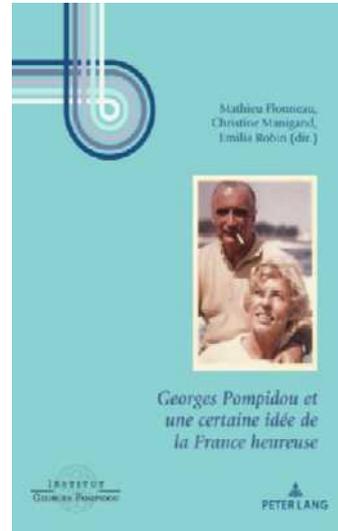
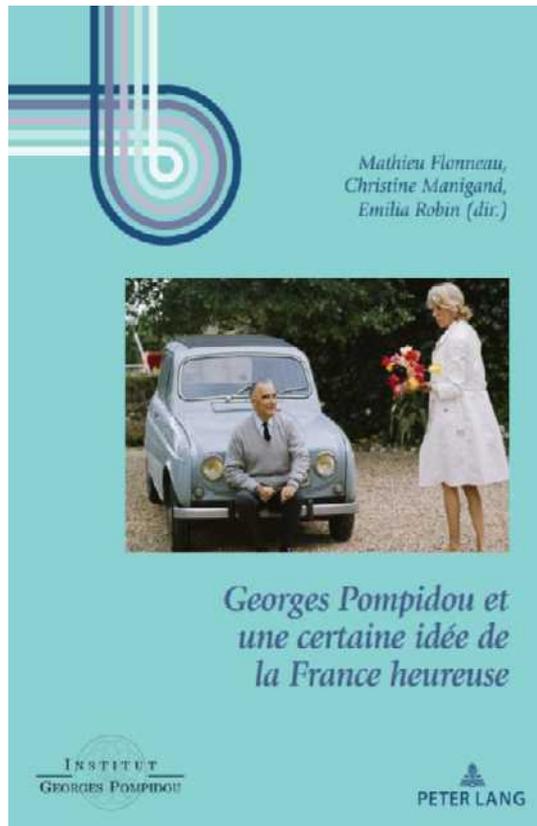
Plus inconsciemment que consciemment sans doute, Georges Pompidou distinguait ainsi des seuils qu'une modernisation de bon goût ne devait pas franchir. Ce qui pourrait être tenu pour une forme atténuée de schizophrénie a été analysé de façon lumineuse par Stéphane Riols : « Alors même que son discours n'éludait pas les conséquences ultimes de l'industrialisme et les acceptait pour la plupart, il ménageait, non parfois sans quelque ambiguïté, des limites au mouvement »⁵.

La mise en accusation des Ponts et Chaussées n'était pas le simple fait du chef de l'État ; elle s'étendait largement dans une société sensible à la nouvelle exigence du siècle, à savoir l'environnement. La demande du public face aux nuisances multiples engendrées par l'industrialisation, au rang desquelles l'expansionnisme automobile figurait en bonne place, eut pour effet, après 1968, la structuration de l'écologie en mouvement politique. Son rôle d'aiguillon et de fabrique d'idées fut fondamental, alors que son audience électorale restait marginale. Plus significative en la matière fut la constitution d'une politique publique dans laquelle les actions conjuguées de Georges Pompidou et de Jacques Chaban-Delmas occupèrent, outre à

1. AN 5M2-D81, lettre d'un particulier pour manifester son opposition au tracé de l'autoroute Aubagne-Toulon.

2. Cf., particulièrement, Julien Gracq : « Je ne suis pas de ceux qui vitupèrent avec monotonie le déferlement, le laisser-courir torrentiel de la voiture. Je lui dois, je lui devrai encore, j'espère, de magnifiques plaisirs. Le vide soudain

1974-2024



LE GRAND DESSEIN PARISIEN DE GEORGES POMPIDOU

MATHIEU FLONNEAU, PASCAL GENESTE, PHILIPPE NIVET ET ÉMILIE WILLAERT



Mathieu Flonneau

EN TOUS SENS

CIRCULER, PARTAGER, SÉCURISER

une histoire des équipements de la route

éditions Loubatières

« Ces morts, ces blessés,
ces familles meurtries
nous interpellent
et nous obligent. »

Cinquante ans de plaidoyers
en faveur de la sécurité routière

Toutes sélections et présentés
par Mathieu Flonneau

50
ANS
DE
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

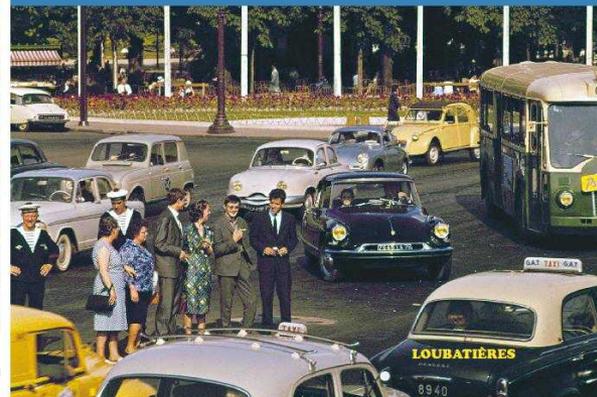
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE
VIVRE
ENSEMBLE

Mathieu Flonneau

L'AUTOMOBILE

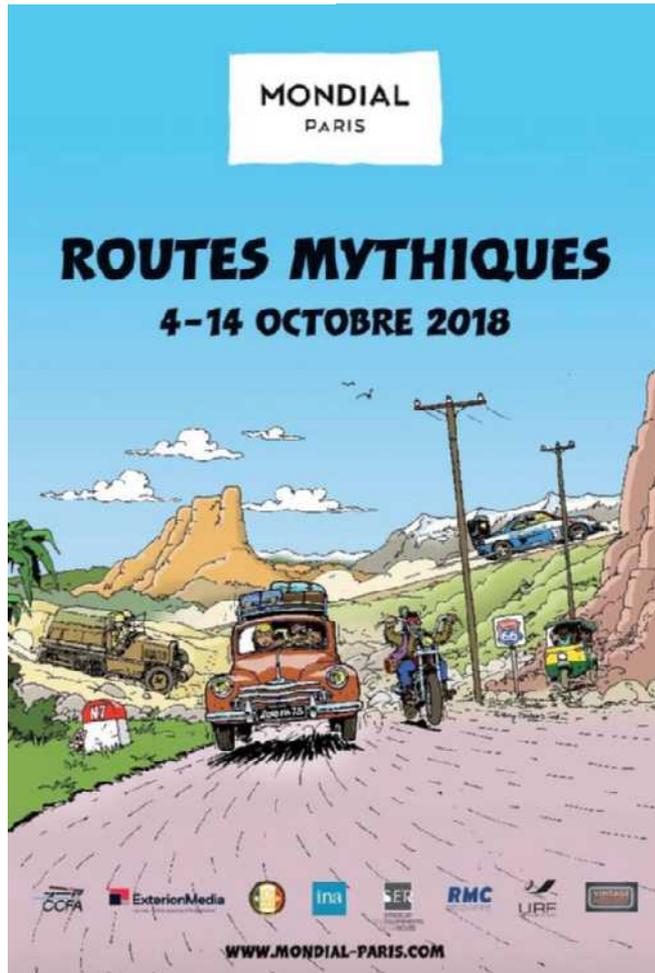
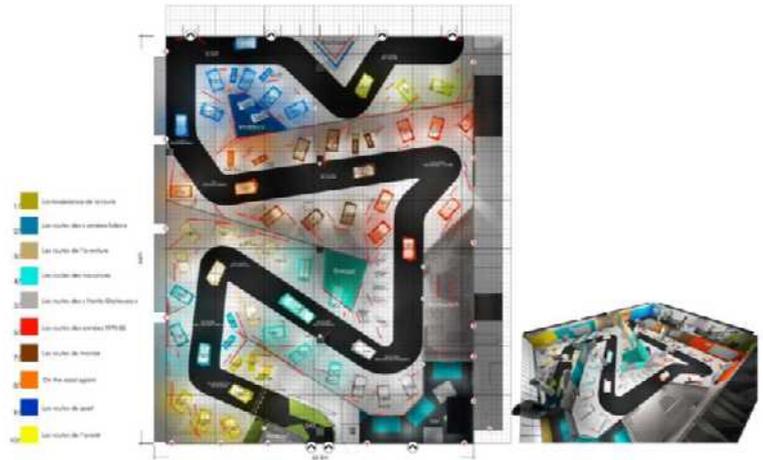
AU TEMPS DES TRENTE GLORIEUSES

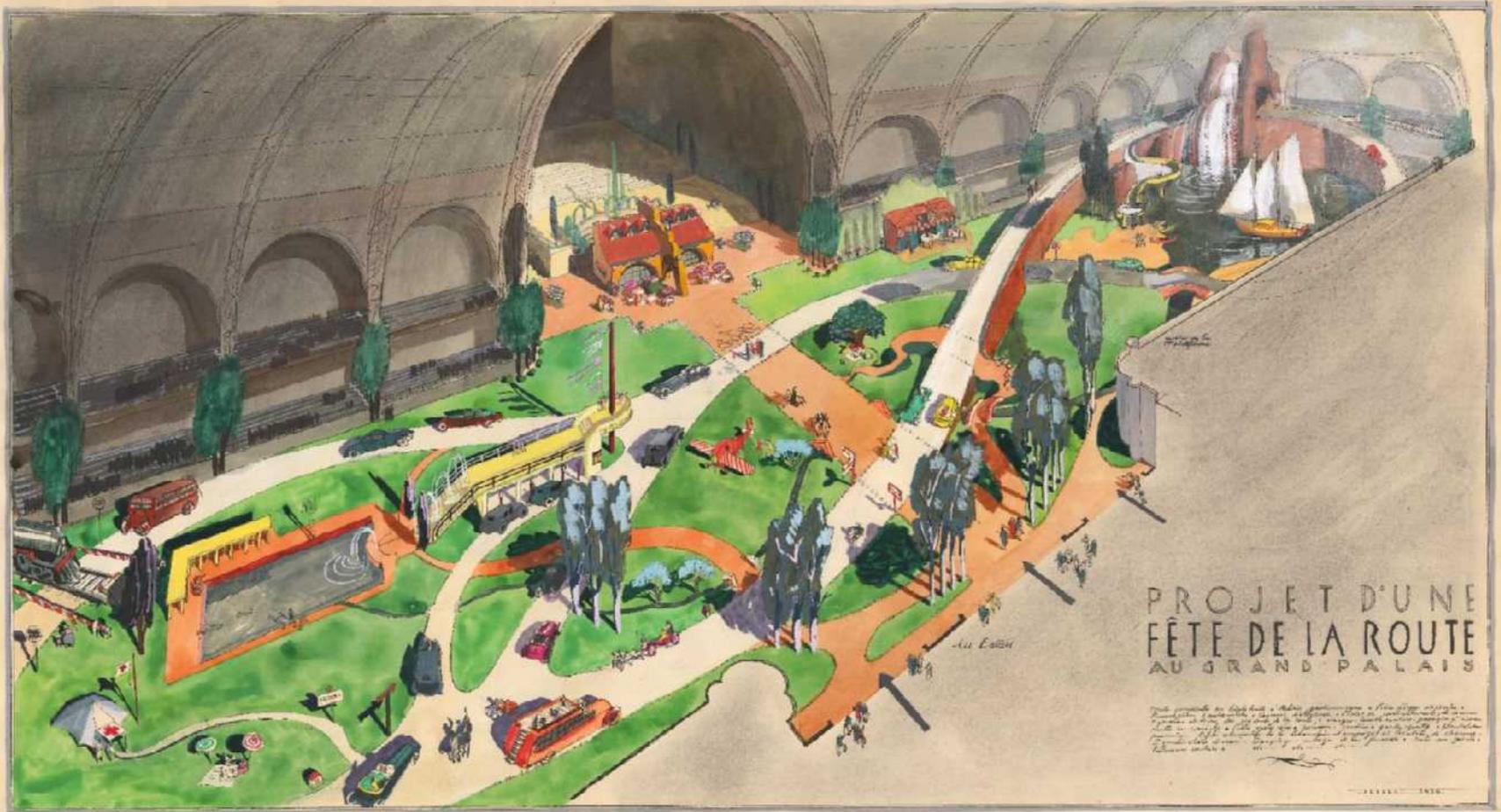
Un rêve d'automobilisme





MONDIAL DE L'AUTO routes mythiques



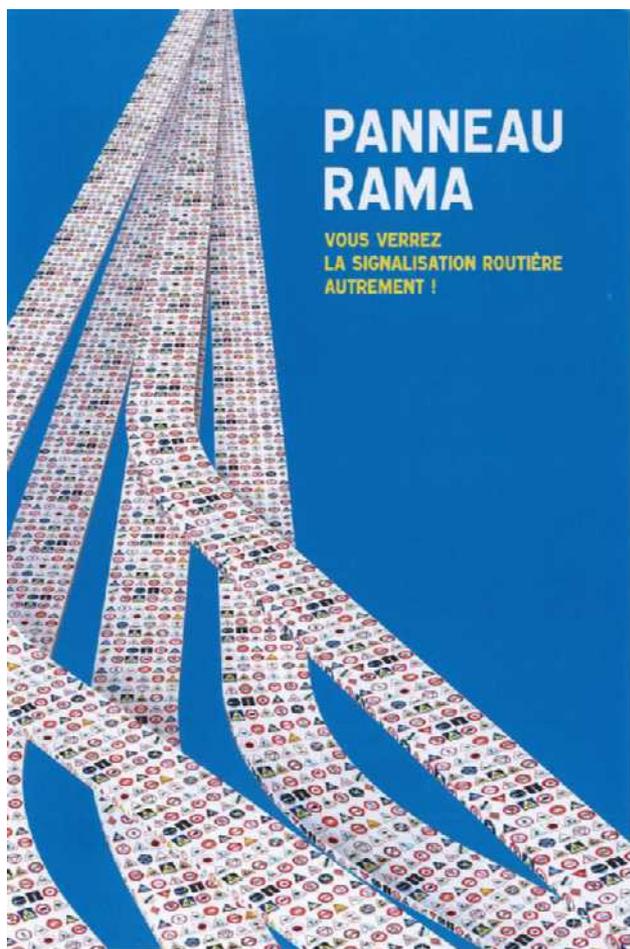


PROJET D'UNE FÊTE DE LA ROUTE AU GRAND PALAIS

Texte descriptif en petits caractères, probablement descriptif des installations et des activités prévues pour la fête.

INGÉ GENET
ARCHITECTE
4, RUE CASSEK
PARIS, XIV^e





PANNEAU RAMA

VOUS VERREZ
LA SIGNALISATION ROUTIÈRE
AUTREMENT !

L'ARBRE

UN SIGNAL NATUREL

C'est au 17^e siècle que les arbres sont plantés régulièrement le long des routes afin de fournir du bois d'ameublement en appoint des forêts royales. Ce sont de préférence des arbres au bois dur, comme l'orme. Sur des points singuliers, le choix des essences permet de donner des indications : le peuplier indique la présence d'eau, le tilleul marque les harreaux, le marronnier signale les châteaux.



Source : M. Laprouss

Les arbres sur les bas-côtés guident les voyageurs et les chevaux par mauvais temps de neige, brouillard, ou d'inondation et contribuent à la sécurité.

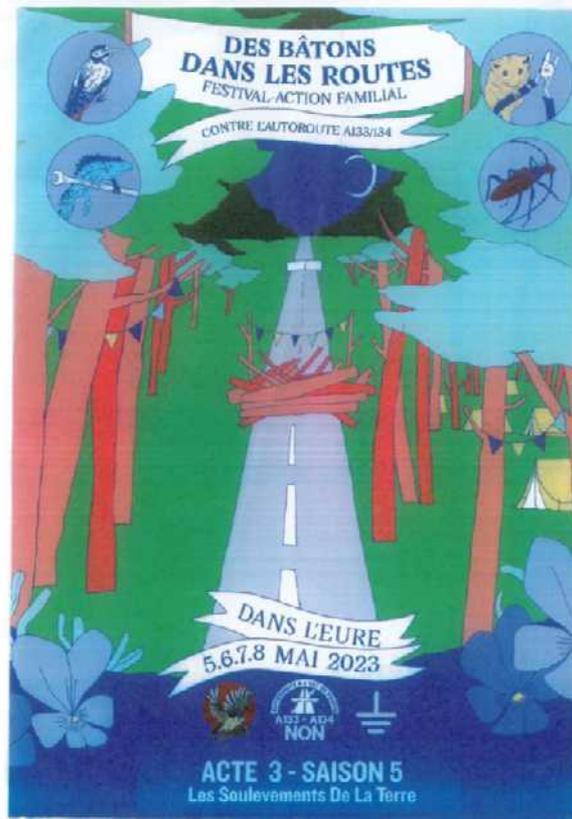
Au 19^e siècle, les entrepreneurs de transports en diligences de Langres (Haute-Marne) se plaignent que : "les plantations des routes qu'ils parcourent présentent de grandes lacunes, et que rien n'indique ainsi les limites de ces routes pendant les nuits obscures ou pendant la saison des neiges. Il en résulte pour les voyageurs de funestes accidents. Les pétitionnaires demandent que lesdites routes soient, au frais de qui de droit, bordées d'arbres sur les points où elles en sont dépourvues".

Les arbres dans le paysage, Chantal Pégibon, 2009, page 8, citée par Raffoux, 1988





- Un « prix de la France moche » décerné à Carnac : la Ville réagit
- C'est un classement dans lequel on se passerait bien de figurer : le prix de la France moche, décernée ce lundi 13 novembre 2023 par l'association Paysages de France. Carnac (Morbihan) est lauréat avec ses installations provisoires délimitant la bande cyclable qui longe les alignements du Ménéac.
- Le cliché qui a remporté un « prix de la France moche ». | PAYSAGES DE FRANCE



Autoroutes

L'A69, une autoroute écolo ? On a vérifié

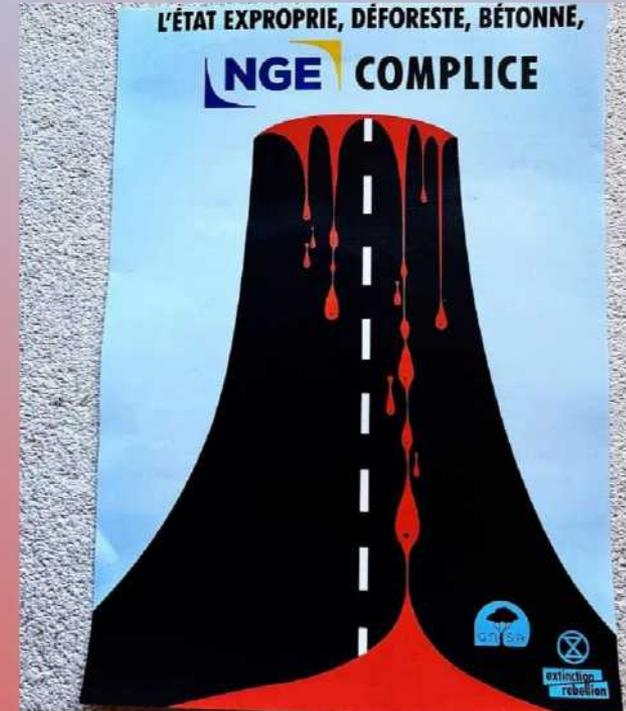


Reporterre

Faire un don au



lavoieestlibre 22 h



@lionel_minassian

Comprendre la route

IMAGINAIRES
SENS
INNOVATIONS

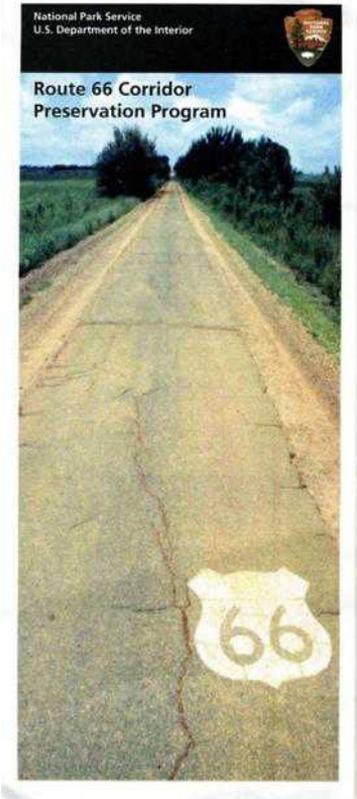
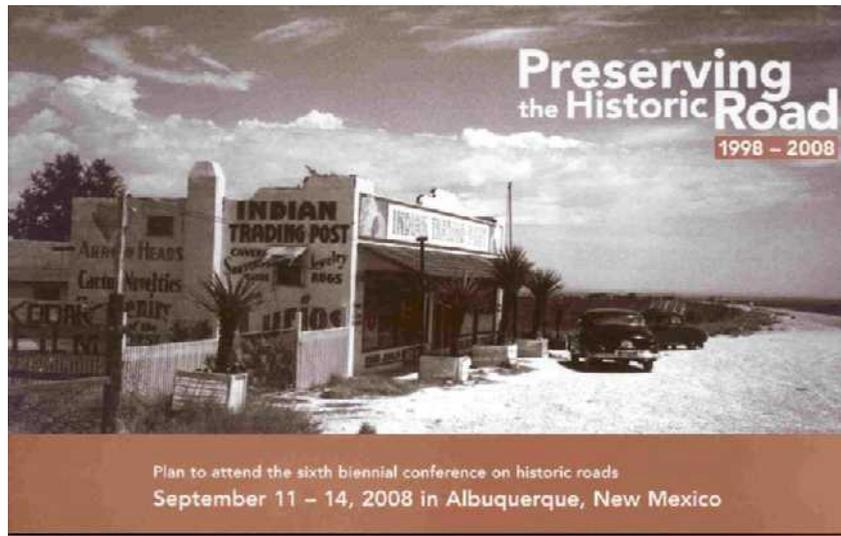
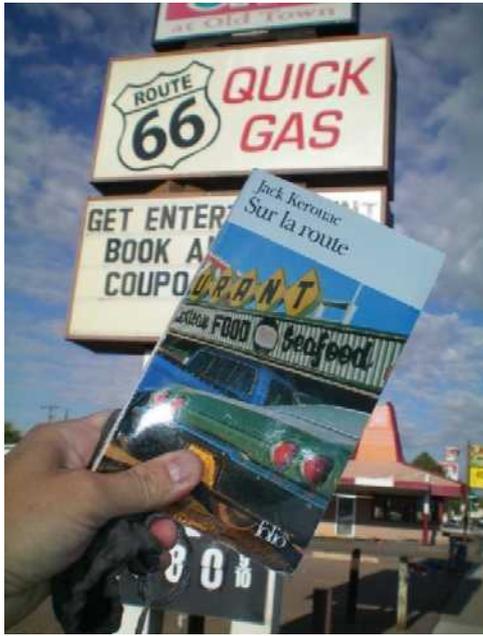
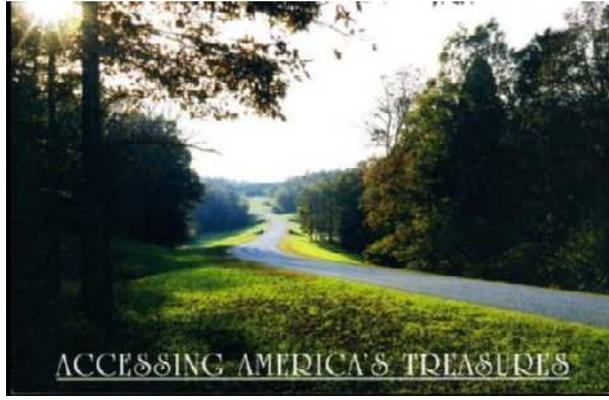
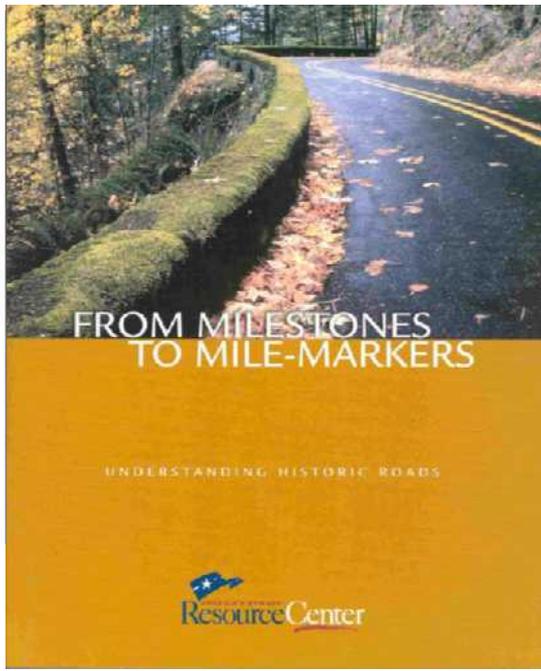


LES COLLOQUES
CERISY 





Americanroadfoundation.org





**« Toute une civilisation prend la route. »
(D. Roche, *La France des Lumières*, 1993).**



Progressive, résistible, mais indiscutable *« naturalisation »*

EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

CONGRÈS INTERNATIONAL D'AUTOMOBILISME

TEXT

EN L'HOTEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

du 9 au 16 Juillet 1900

PARIS
IMPRIMERIE HEMMERLÉ ET C^e
RUE DE DAUNTE, 2, 4 et 4 bis

1903

8^e EXPOSITION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE
DU CYCLE ET DES SPORTS
ORGANISÉE PAR
L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE
PROCHAINEMENT
du 10 au 24 Décembre 1905
au Grand Palais

GRAND PALAIS des Arts et Métiers
SÉRIE DE LA VILLE DE PARIS, 1905, 100 pages

1^{er} CONGRÈS INTERNATIONAL DE TOURISME & DE CIRCULATION AUTOMOBILE SUR ROUTE

L'An au GRAND PALAIS des Champs-Élysées

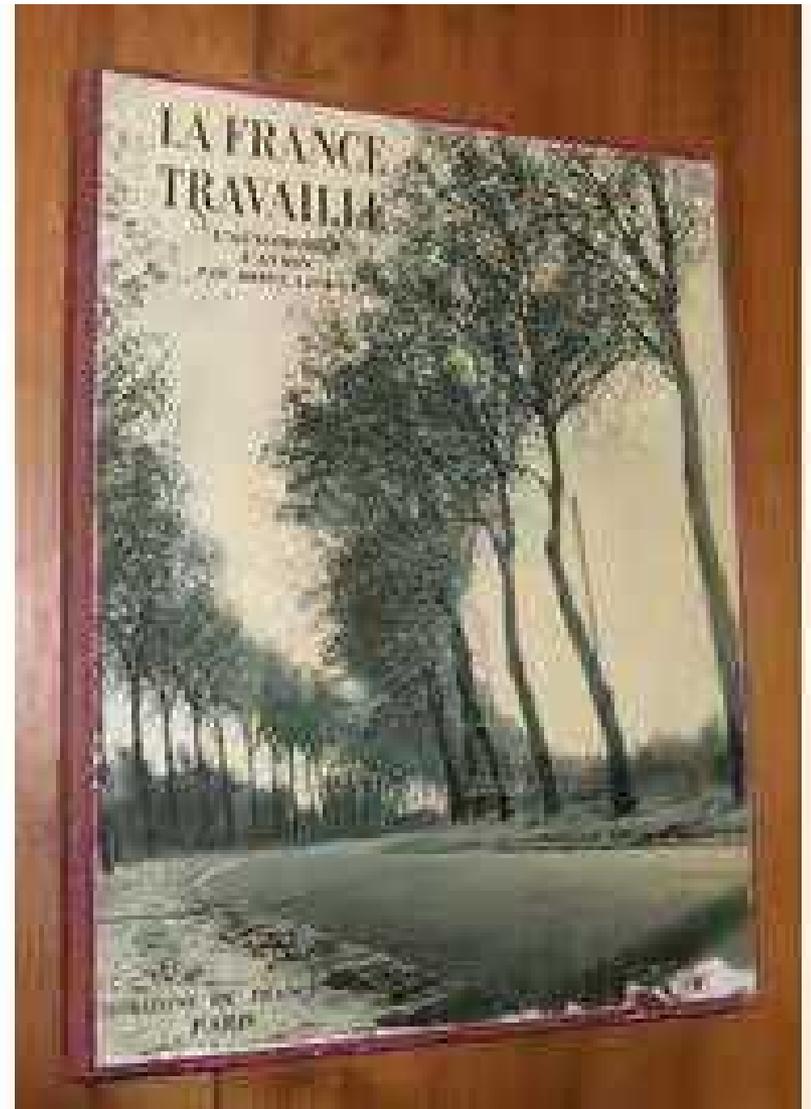
du 11 au 16 Mars 1903

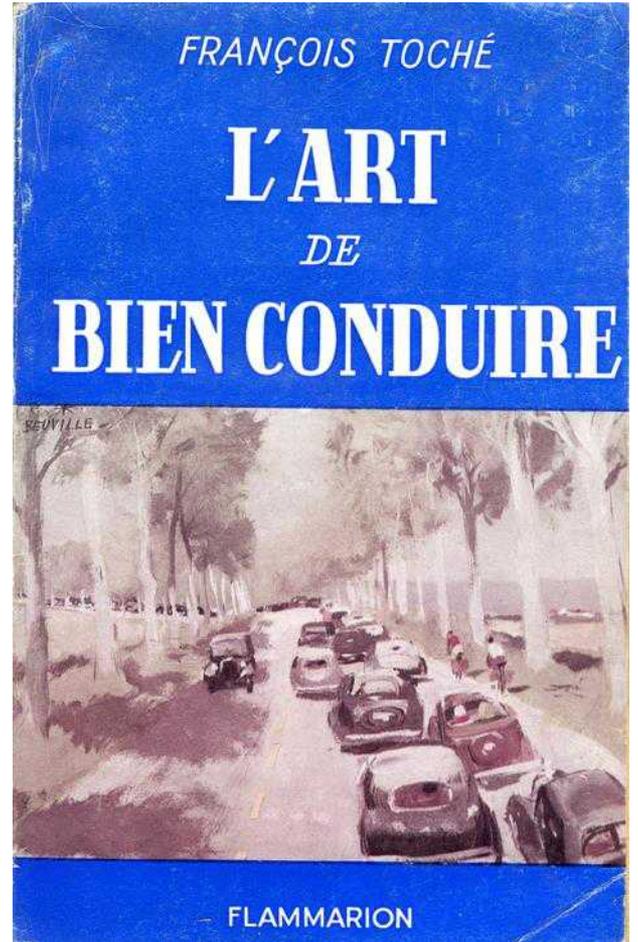
Comptes Rendus des Séances

Publiés par l'Automobile-Club de France

M. Alfred LOREAU, Président de l'Automobile-Club de France

M. Gustave RIVES, Commissaire Général, Président du Comité d'Organisation





Arbres contre grande métallisation des routes de France

LES NOUVEAUX TRAVAILLEURS NOMADES DE LA ROUTE: DES HOMMES, DES ROUTES, DES MULTINATIONALES!

« Dans ce vieux camion, j'ai fait le tour d'à peu près toutes les régions de France... »

Dans un monde plutôt austère et parfois terne, il arrive que Cerfuté rougisse de plaisir devant une pépite et que ses cornes grandissent encore! Tel est bien le cas devant la source inestimable que représente la biographie de l'un de ces travailleurs de la route qui a entrepris de raconter en détail ce que fut « sa vie de nomade ». Quarante ans de carrière au service des équipements de la route, voilà ce que le récit de Dominique Gendron recèle et donne à lire

alors que la parole de milliers d'anonymes n'émerge jamais.

Dans cette société célèbre, la Société de Matériel Routier (SOMARO), dont le créateur en 1958 se dénommait Faurien, d'abord de petite taille et désormais intégrée à la multinationale du BTP Aximùm-Colas, le travail routier conservait une dimension humaine évidente. Cette filiale du géant employait, en 2006, 1652 permanents. En 1988, Somaro comptait huit agences et vingt-sept secteurs. Le premier camion-grue était arrivé en 1974, 40 ans plus tard, la SOMARO, comptait 7 usines de production et un parc matériel constitué de 359 véhicules de chantier, 161 camions-grues, 81 ateliers de battage, 75 remorques de balisage, 253 machines de marquage et 15 machines de coffrage glissant.

À l'image de quelques rares évadés de la classe ouvrière qui prennent la plume, cet ancien métallo qui a « débuté [sa] vie professionnelle à 14 ans, aux Armatures de France, à Aubervilliers, où [il faisait] de la soudure à l'arc » a très tôt commencé une vie de poseur de barrières de protection routière.

Apprenant le métier, errant au gré des contrats de cabanes de chantier sommaires sans électricité, ni eau courante, en caravane, Dominique Gendron a ainsi refait l'itinéraire de quelques générations de professionnels de la route. « À cette époque, j'avais choisi de vivre en caravane. Je trouvais que ce mode d'hébergement présentait moins de contraintes que la pension, et pour la tracter, j'avais acheté une

Jaguar MK10. C'était une voiture parfaite pour tracter mais un peu gourmande en essence. »

Avec parfois des « chantiers de fous: six semaines sans un seul jour de repos, du lever du jour à la nuit tombante, avec un petit vent qui courait dans cette vallée et nous glaçait les os » mais aussi avec des primes attractives et une paie en espèces jusqu'en 1975. Il a donc participé à la sécurité et à la gestion du trafic, les deux missions de l'entreprise familiale. Tirant et posant des câbles et glissières Beckaert, ou des câbles Rocque, des barrières Boutet ou des barrières Dhal, ainsi que des BLS (Bordures Lumineuses Somaro). Les glissières en bois apparurent en 1985. Ceci, du nord au sud et d'est en ouest de la France, sur les autoroutes A1 et A7 sur le chantier du pont de l'Île de Noirmoutier, de l'anneau de vitesse de Monthléry, sur le périphérique parisien, la préparation des infrastructures des Jeux olympiques de Grenoble en 1968 ou le circuit du Castellet. Selon les terrains, les chantiers progressaient de huit cents mètres par jour ou seulement quarante mètres selon les techniques et les difficultés.

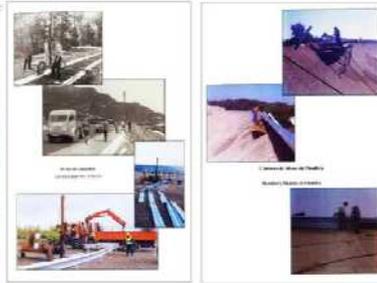
« Tout au long de ces années, j'ai apprécié la liberté que mon métier m'a donnée. Un métier qui m'a toujours plu, en particulier par sa diversité, car entre glissières, panneaux, clôtures et autres petites choses, celui qui veut peut toucher à tout. »

Au départ, la logistique des chantiers SOMARO pouvait être assez sommaire, consistant à transporter des supports préfabriqués ou déplacer une centrale à béton: entre « sonnettes », compresseur, clé à choc, cliquets et surtout huile de coude, le lecteur pénètre cette vie dédiée aux bords de route, aux techniques de pose, au « réglage », c'est-à-dire « un gars qui regarde et un gars qui tape à la masse ».



Cantonnier: à l'époque (1776), le cantonnier était chargé d'entretenir un canton de route, soit environ 5 km. Depuis, le mot désigne les ouvriers chargés de l'entretien des routes et des rues dans le langage populaire, surtout en milieu rural. Chemineux: l'usager à pied des routes, bien avant l'invention de l'automobile... Voyer (ou agent voyer): ingénieur chargé des routes. L'appellation désignait les ingénieurs des anciens services vicinaux (en charge des routes communales) alors que les ingénieurs des ponts et chaussées géraient les routes nationales et départementales.

Qu'il est loin le temps des cantonniers, mais le développement graduel de Dominique Gendron sur l'équipement des routes de toutes la France du second vingtième siècle est en la matière une pépite archéologique.



diurnes et surtout nocturnes à être expérimentés. Les bords de routes britanniques s'équipèrent de catadioptres « yeux de chats » susceptibles de concurrencer la vision nocturne de Cerfuté!

À partir de 1938, la société Jean Neuhaus SA, qui héritait pour ses émaux de l'expertise de la maison Japy installée dans l'Aisne, investit massivement dans une gamme de panneaux visibles de nuit: « Vitracier ». Son offre comprenait aussi le produit dénommé « Plasticacier » embouti d'une seule pièce et bénéficiant de dispositifs de fixation « rivée et soudée » sur le bord tombé, invisible sur la face antérieure » comme le vantait le catalogue. Les panneaux bruts étaient de scrotroll rendus inoxydables par « parkérisation » à chaud assurant ainsi une durabilité exceptionnelle qui contribua à la renommée de la marque installée à Neuilly-sur-Seine, rue Charles-Laffitte.

Sur ce registre d'adossement et de mélange des cultures scientifiques et techniques pour les équipements de la route lumineuse et autolumineuse qui émergèrent à cette époque, la rupture vint d'outre-Atlantique avant la Seconde Guerre mondiale. Exploitée en France par Neuhaus SA, l'invention des films réfléchissants fut décisive. Elle apporta à la Minnesota Mining & Manufacturing Company



(3M) une position dominante grâce au système scotchite à base de billes de verre. À l'origine, en 1902, il s'agissait de créer du papier de verre à partir de l'exploitation d'une mine de corindon située dans la Minnesota. L'essor de la construction automobile américaine et les besoins de traitements des carrosseries permit la première prosopité de 3M qui, en se diversifiant avec les films autocolants pour panneaux et les bandes antigéles de marquage de chaussée au sol, devint une success story de dimension mondiale bien avant le Post-It! Science Applied to Life, telle était bien l'origine du slogan publicitaire!

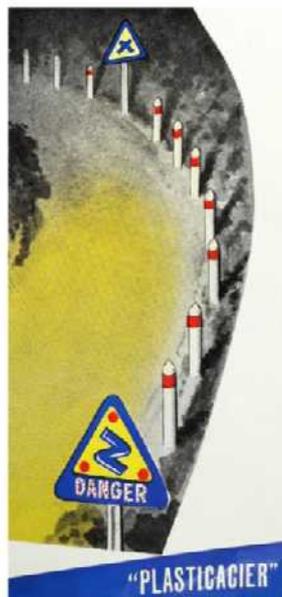
Rétro-réfléchissante, désormais plus résistante et visible tant à l'horizontale qu'à la verticale, la signalisation bouleversa l'ensemble de la perception optique routière qui devenait désormais un secours actif pour les usagers.

CIRCULATION DES SAVOIRS INDUSTRIELS ET DES PRATIQUES

Au cours des années 1960-1970, alors que le réseau routier français se densifie pour répondre à l'intensification du trafic automobile, un riche arsenal réglementaire se met en place afin d'harmoniser la signalisation verticale. L'idée est moins de penser en termes de routes que d'itinéraires. Trois couleurs dominantes font alors leur entrée sur les panneaux: le blanc pour les courtes distances, le vert pour les longues et le bleu pour l'autoroute (dont le premier tronçon, une vingtaine de kilomètres entre Saint-CLOUD et Orgeval, ouvre en juin 1960). Parallèlement, on règle les dimensions, le lettrage ou encore le revêtement des panneaux. L'objectif: que l'automobiliste roulant à une allure normale puisse clairement distinguer le message qui lui est adressé.



La production des Equipements Multimedias dans les villes et en bord de route les prescriptions du Code de la route. Surcou et bureau technique installé sur des étages sous communs à 2000 mètres.



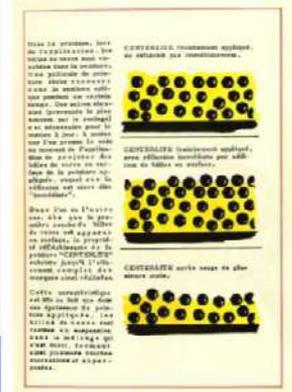
"PLASTICACIER"

C'est ainsi qu'en 1952 la société américaine 3M fait son entrée sur le marché français avec une technologie phare, le « revêtement réflecteur » ou film rétro-réfléchissant. Issu de la gamme Scotchlite, il a été inventé treize ans plus tôt et installé pour la première fois en 1939 sur un panneau de Minneapolis (EU). Avec ses milliers de micro-billes de verre recouvrant sa surface, il permet de renvoyer la lumière vers la source émettrice. Le panneau peut ainsi être visible de nuit et même par temps de pluie.

À la même période, en France, des entreprises comme Girod ou Jean Neuhaus S.A. (qui rejoindra plus tard le groupe Signature puis Eurovia) fabriquent des panneaux émaillés, en acier ou plastique et béton armé, dotés pour certains d'un magnifique lettrage en relief. Ça ne sera pas suffisant face à l'efficacité

des technologies américaines. Rapidement, email et béton laissent place à des déclinaisons en acier et aluminium dotées de traitements ou de films rétro-réfléchissants qui deviennent la norme.

Novateurs, de haute qualité et associé à un marketing particulièrement efficace, les produits 3M furent reconnus durant les années 1960-1970 comme des références quant aux niveaux de performance attendus en matière de rétro-réflexion, mais aussi de contrastes et de lettrages. Ils servirent en partie de



bases aux premières normes d'homologation des films rétro-réfléchissants instituées en 1975 en France et plus largement en Europe.

Exploitant elles aussi les technologies de rétro-réflexion et répondant aux mêmes standards, d'autres entreprises concurrentes comme Orafol et Avery Dennison vinrent alimenter l'offre à leur tour. Depuis, les peintures et films rétro-réfléchissants ont largement dépassé la seule surface des panneaux de signalisation, colonisant celles des voitures, bateaux, vélo, s'employant tant pour la sécurité des personnes que des véhicules et infrastructures de tout genre.

Un exemple de premier choix: NEUHAUS
La société NEUHAUS a été créée en 1929 par Jean NEUHAUS et s'est consacrée dès son origine aux panneaux mais dans le domaine publicitaire, à partir de films et décors émaillés. C'est après la guerre, avec l'accroissement du trafic, qu'elle s'est orientée vers les panneaux de signalisation routière en obtenant un des premiers agréments du Ministère des Transports.

Au départ installé en bordure Portuense avec 20 personnes, elle s'est développée au Pays Basque en 1952, à Béthoux - Hendaye (64); elle acquiert la division autostate de la société Lachand en 1973, l'effectif croissant à atteint 2300 en 1980.

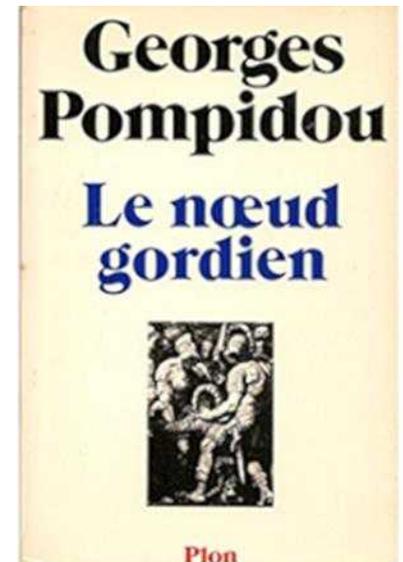
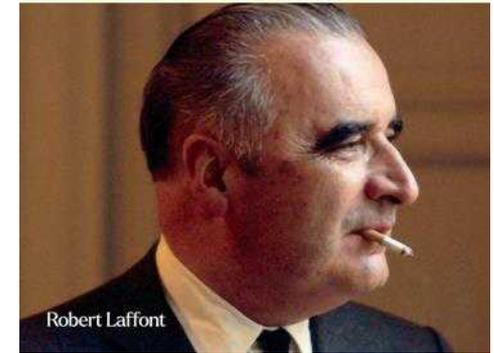
L'acquisition par le Groupe Plastic Oronum en 1999 a permis à la Société de poursuivre son développement à l'international et de se transférer finalement à Urmoy dans un site ultra moderne; en 1997, un nouveau front de la signalisation verticale au sein de la Compagnie SIGNATURE de dimension européenne. Créée en 2006 au Groupe EUROVIA VINCI au sein des Eclair Spéciales, l'unité industrielle d'Urmoy devient en 2015 SIGNATURE Vertical & Mobility Solutions.

SVMS est de nos jours un acteur de référence sur les marchés d'équipements et de sécurisation des infrastructures de transport, ainsi que de solutions d'aménagements urbains et routiers. Les équipes de SVMS rencontrent toutes les compétences industrielles des métiers de la signalisation verticale, des systèmes statiques et dynamiques, et des modèles urbains. Elles proposent une large gamme de produits et solutions innovants, made in France, une réactivité et une qualité de service à la hauteur des attentes de ses clients, ainsi qu'une offre de services associés comme l'entretien et la maintenance des équipements électroniques et dynamiques.

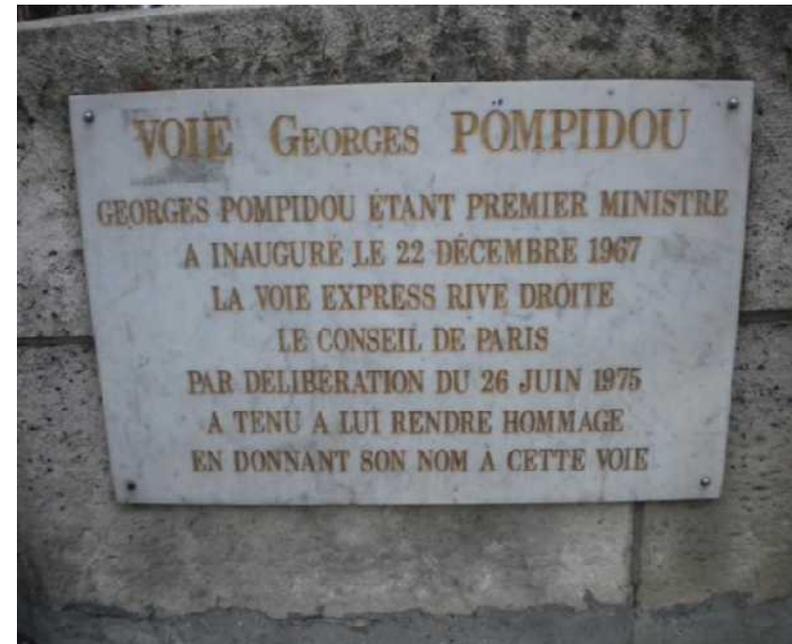
- Les solutions développées et mises en œuvre par SVMS couvrent:
- La signalisation verticale et les systèmes flexibles dynamiques;
 - la signalisation verticale permanente;
 - la signalisation d'information locale;
 - mobilité urbaine;
 - postes, mâts et structures de signalisation routière et ferroviaire;
 - Les équipements dynamiques:
 - panneaux à messages variables;
 - lignes d'information de voies;
 - l'éclairage dynamique de parking;
 - catènes de recensement de données météorologiques et trafic;
 - plateforme informatique de gestion et de commande des équipements dynamiques;
 - véhicules et systèmes de mobilité connectée routière et urbaine (solutions V2X).

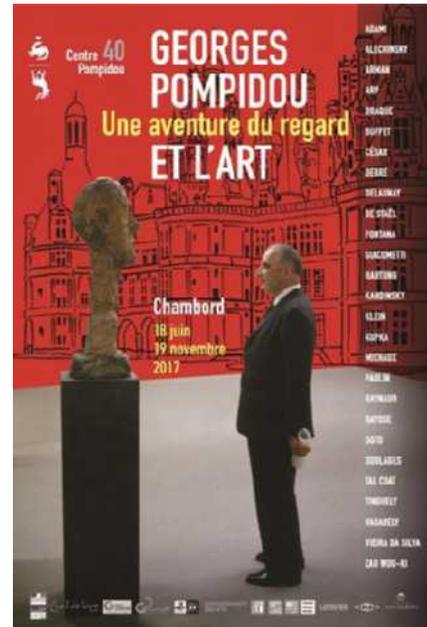


Alain Pompidou
**C'était Georges,
mon père**
récit



*Un héritage national et parisien
pluriel, ambivalent et parfois contesté,
mais riche d'une évidence !*







Le dialogue entre Philippe Le Guillou et Mathieu Flanneau sera suivi d'une séance de dédicaces et d'un pot de l'amitié.

Merci de vous inscrire avant le 20 mars 2015 :

michel@georges.pompidou.org - 01 44 78 42 44
 Institut Georges Pompidou - 6 rue Beaubourg - 75004 Paris
<http://www.georges.pompidou.org>

L'Institut Georges Pompidou, association reconnue d'utilité publique, assure la mémoire de l'action politique, économique, culturelle et sociale de Georges Pompidou, en partenariat étroit avec les Archives nationales. Il anime en particulier le médiateur numérique sur l'action et la personnalité de Georges Pompidou et illustre les institutions de la France des années 1960 et 2010.

Des activités sont prévues : publications d'articles et d'ouvrages, ateliers, colloques thématiques, conférences, archives en ligne, outils de chercheurs et sites documentaires.

INSTITUT DE
 GEORGES POMPIDOU

ARCHIVES
 NATIONALES

GEORGES POMPIDOU ET PARIS

Dialogue - 24 mars 2015



LIBÉRATION JEUDI 6 MARS 2014

Mal au ventre de Paris

Les années Pompidou et la fin des Halles, un roman de Philippe Le Guillou

PHILIPPE LE GUILLOU
Les Années insulaires
Gallimard, 302pp, 19,80€.

Curieusement, les années Pompidou sont tombées dans un trou. Fin crépusculaire des années glorieuses, elles n'ont eu qu'une portée mythologique pendant la période de Gaulle qui...

... peut-être d'une manière que le Président, auteur d'une anthologie de la poésie française assez classique, aurait appréciée, avec une écriture soignée, qui ne se refuse pas le vocabulaire d'antan - l'« arroi », le « ré-vif », les zones « gastées » -, qui ne se permet aucune facilité de langage ou tournure d'aujourd'hui. Comme si le texte devait exprimer par

16 DÉCRYPTAGES

À l'occasion des élections municipales, deux intellectuels épris de la capitale donnent des pistes pour contrer son uniformisation sociale et culturelle

Réinventer un Paris populaire ?

Les défis successifs ont confiné Paris dans une zone de confort. D'autant que la ville est en proie à la musification, à la « touristification » et à la « gentrification ».

... Paris fait rage... de la démolition des Halles... de la reconstruction de la capitale... de la gentrification de Paris... de la musification de Paris... de la touristification de Paris... de la gentrification de Paris...

... capitale du poids de l'embourgeoisement et de la bureaucratie...

GEORGES POMPIDOU

Lettres, notes et portraits / 1928-1974

Témoignage d'Alain Pompidou
Préface d'Éric Roussel

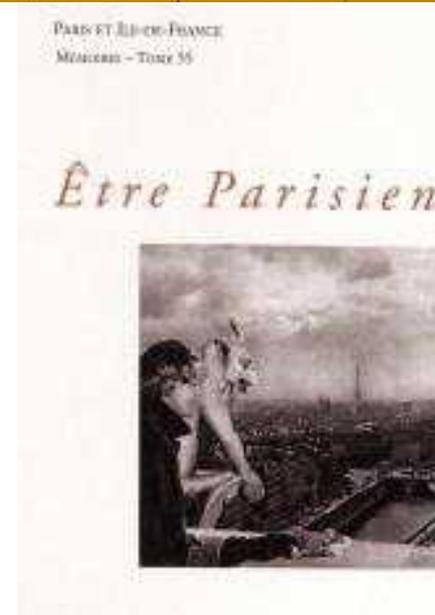
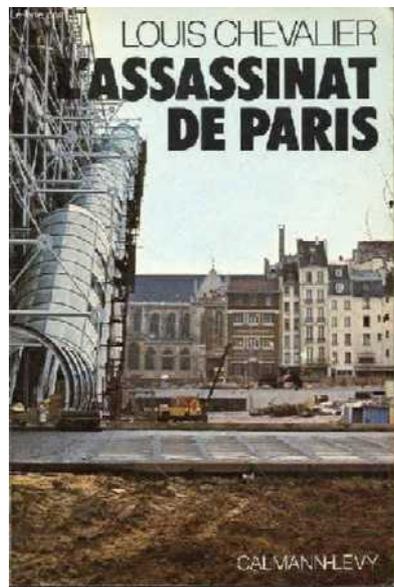
Pompidou inconnu

Robert Laffont

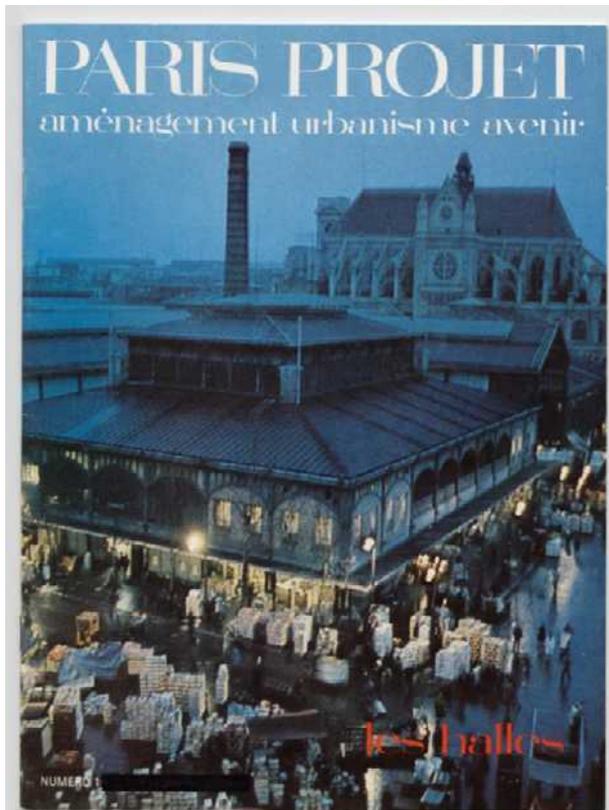
Aujourd'hui, arbres sur dalles : en fait d'arbres
que dalle !

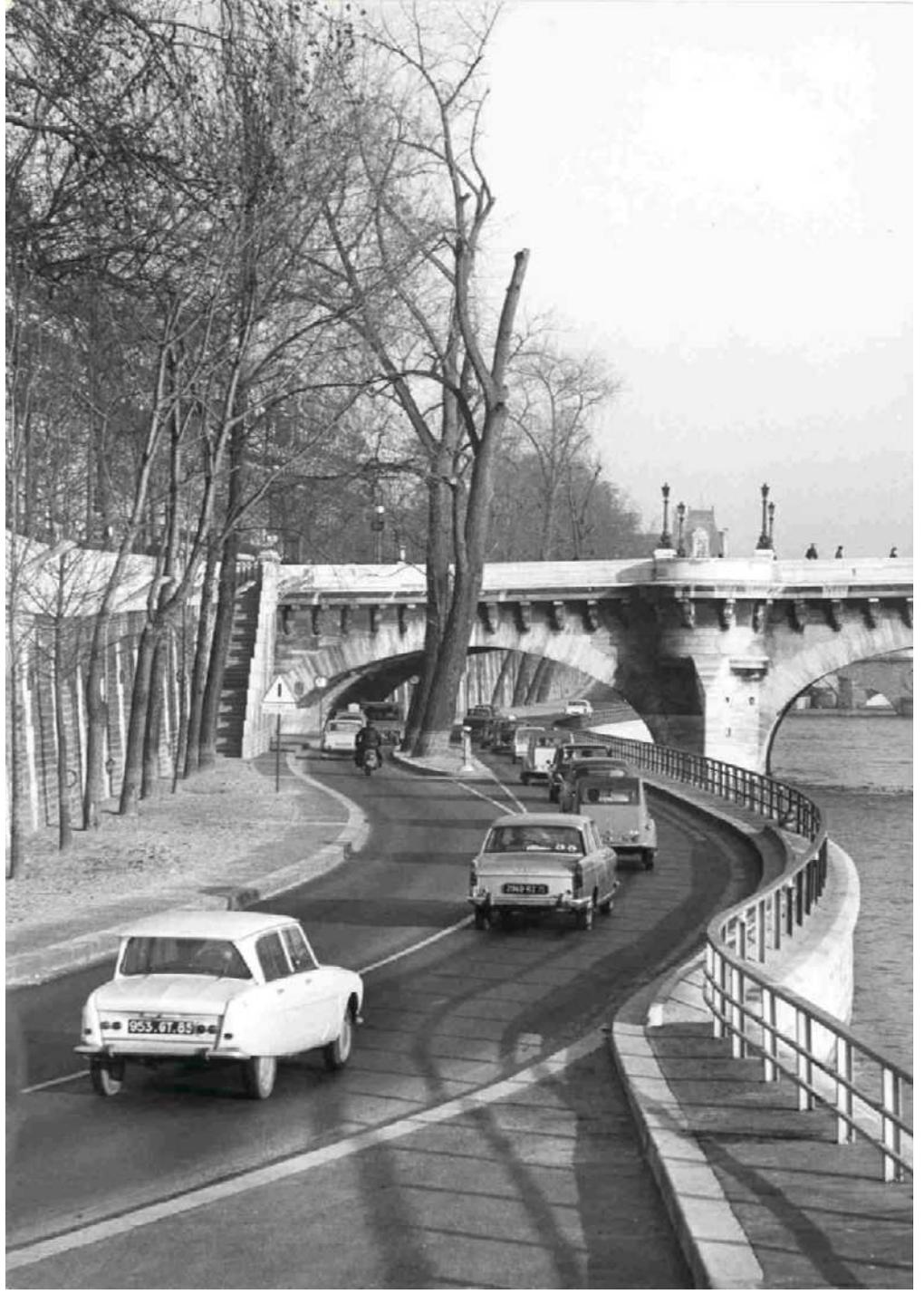
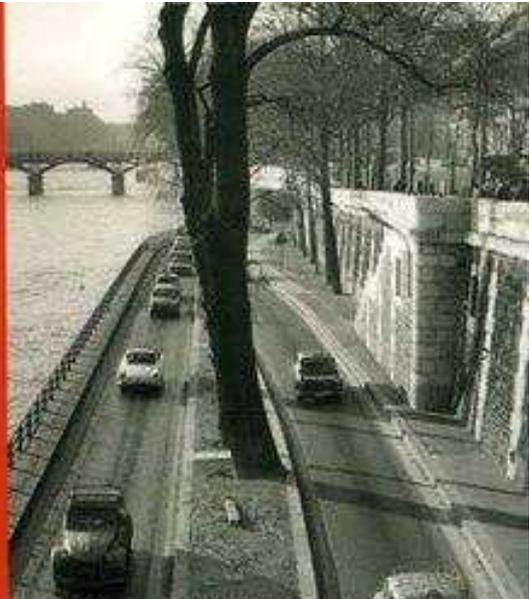
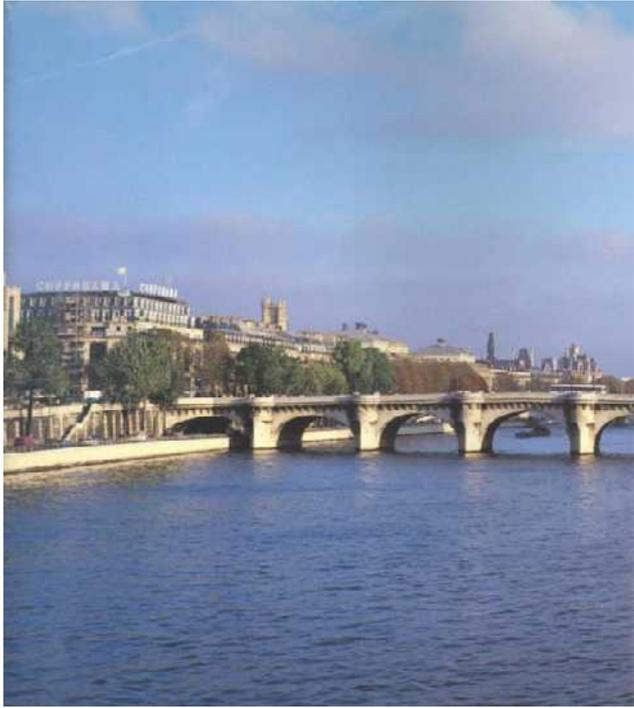
Louis Chevalier

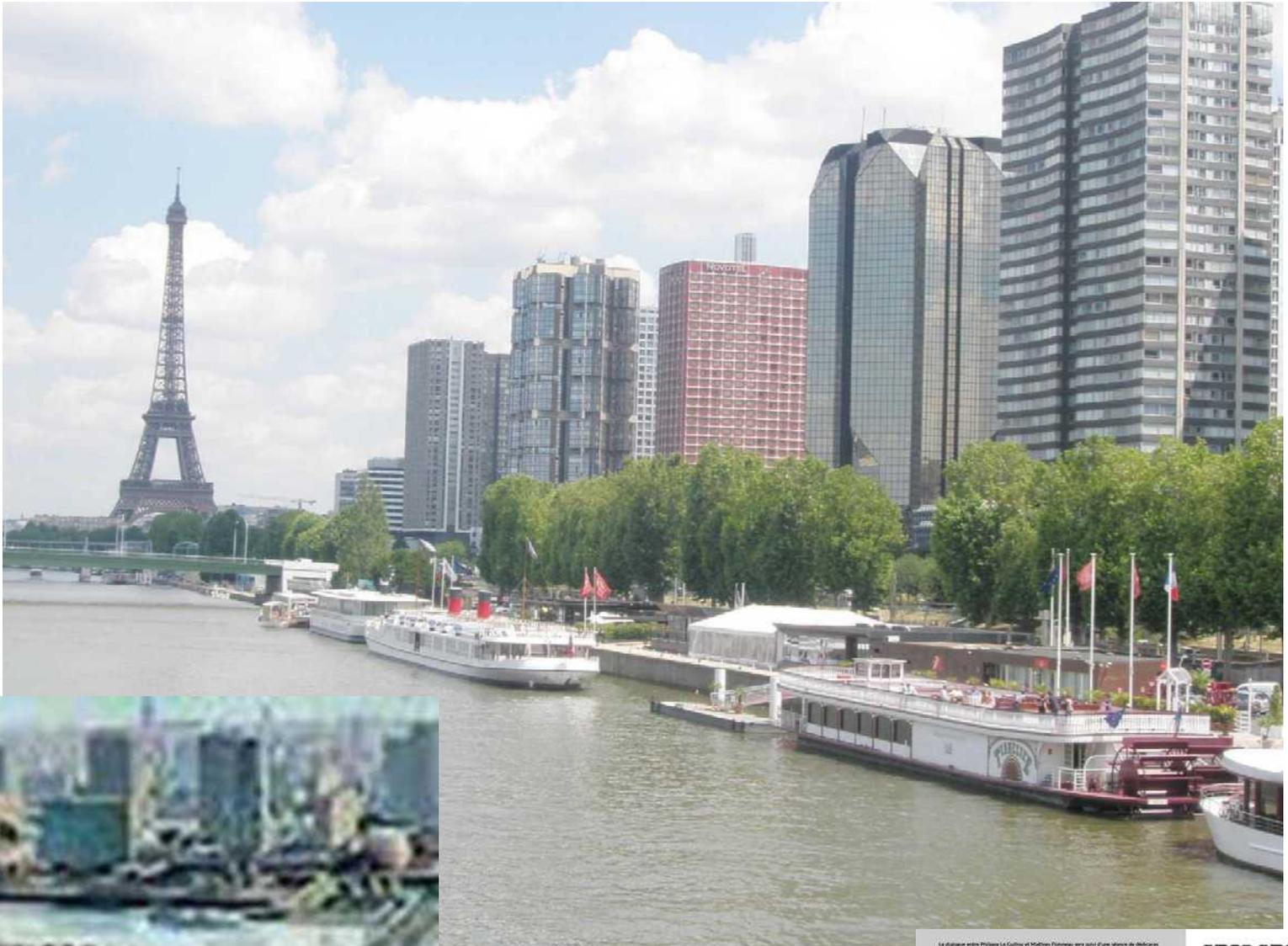
CitationsDe.com



« L'éviscération planifiée »...
« Le vrai coupable... »







Le dialogue entre Philippe Le Corre et Mathieu Flamman sera celui d'une histoire de médiation et d'un art de la parole.

Merci de vous inscrire avant le 20 mars 2015 :
medien@lecorre-philippe.com - 01 44 74 41 41
 Institut Corinne Pompidou - 17 rue Beaubourg - 75004 Paris
<http://www.corre-philippe.com>

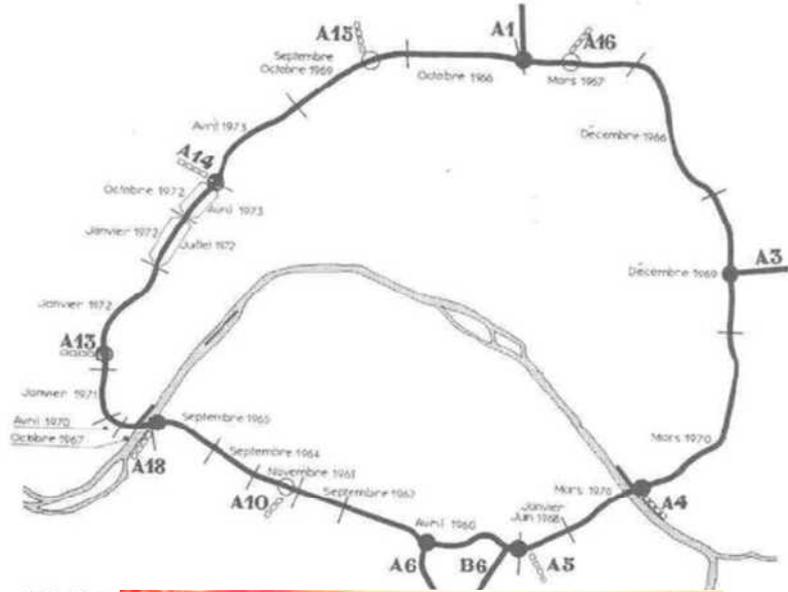
L'Institut Corinne Pompidou, association reconnue d'utilité publique, assure le soutien de l'édifice public, artistique, culturel et social de Corinne Pompidou, en partenariat étroit avec les services municipaux. C'est ainsi qu'elle participe à l'entretien matériel et à la gestion de l'Institut Corinne Pompidou et Musée des métiers de la France des années 1950 et 2010.

Les activités sont gratuites : publications d'articles et d'ouvrages, ateliers ateliers, colloques d'histoire, conférences, ateliers de travail, ateliers de médiation et de médiation.

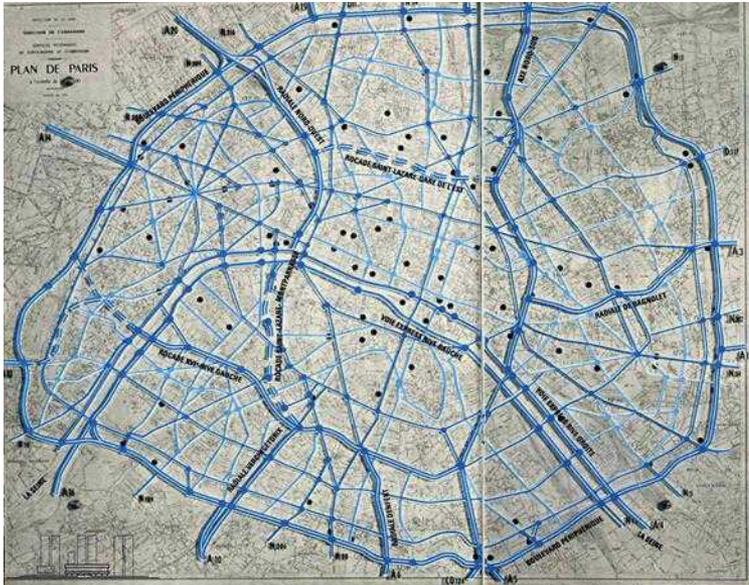
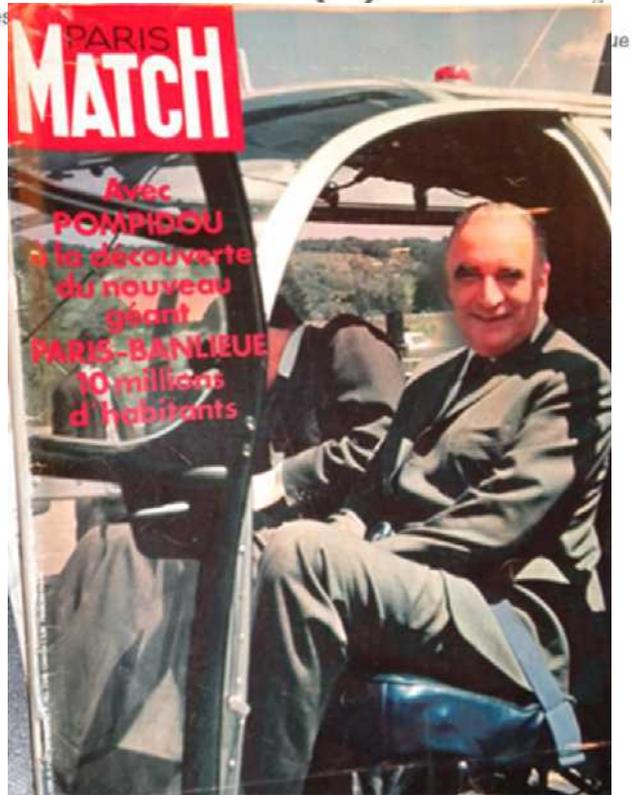


GEORGES POMPIDOU ET PARIS

Dialogue - 24 mars 2015



118. Dates



Sur cette carte officielle : le tracé des futures autoroutes à travers Paris



De plus, cette carte est officielle... (text is small and partially illegible)







© RATP - nd

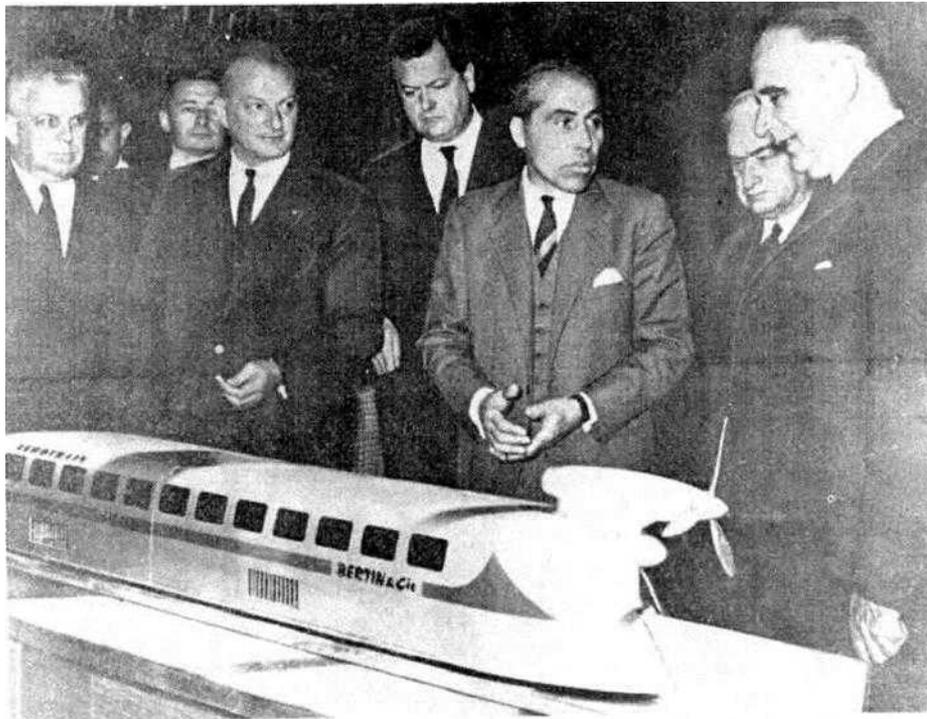
79994 - 18/11/1971

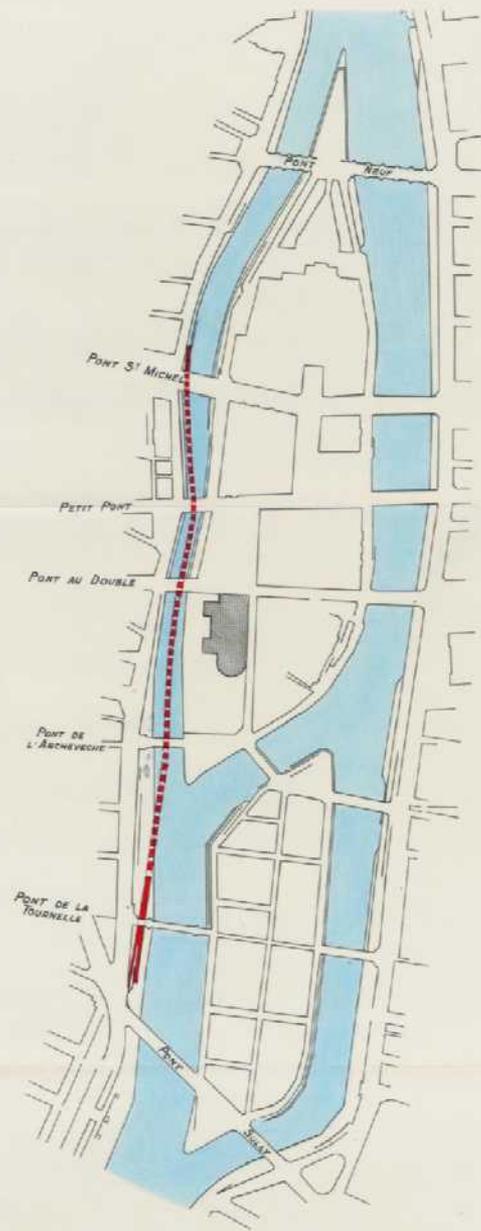
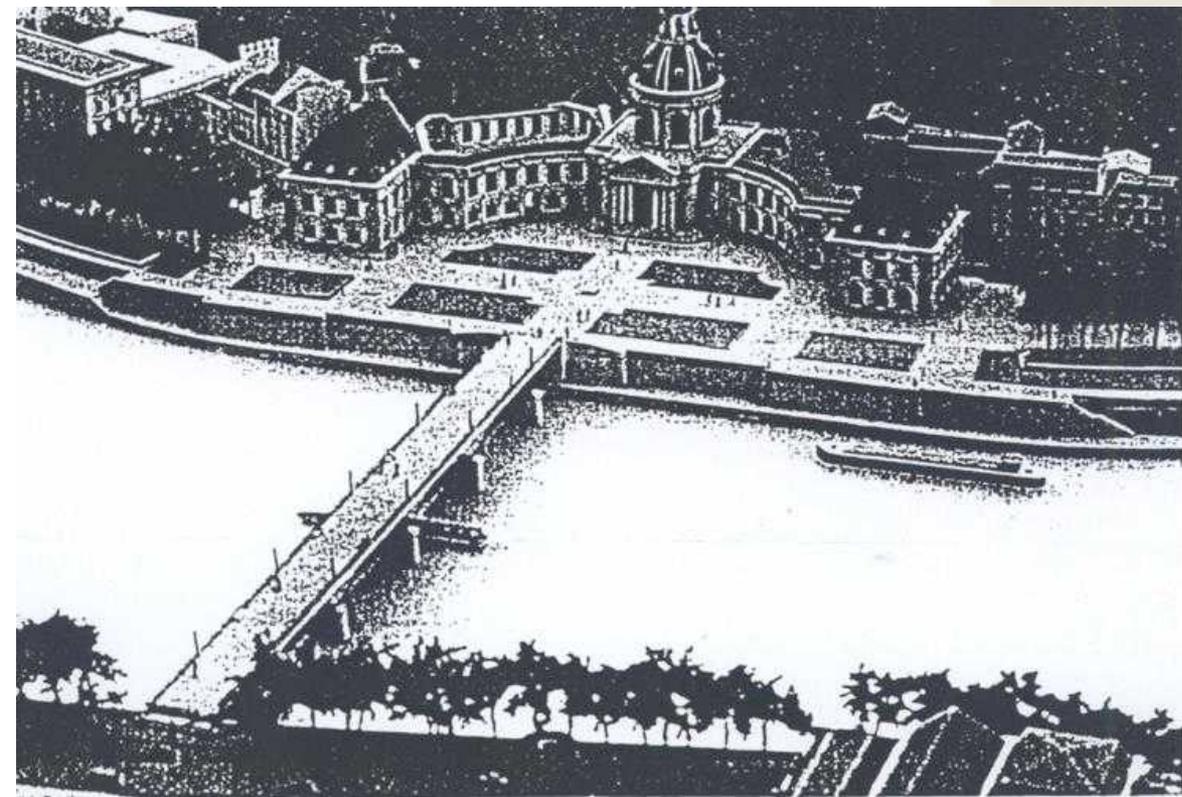


© RATP - nd

79985 - 18/11/1971







31 DÉCEMBRE AU SOIR, IL S'AVANCE

VERS LES
CAMÉRAS DE
TÉLÉ
POUR
LES
VOEUX
AU
PEUPLE
FRANÇAIS



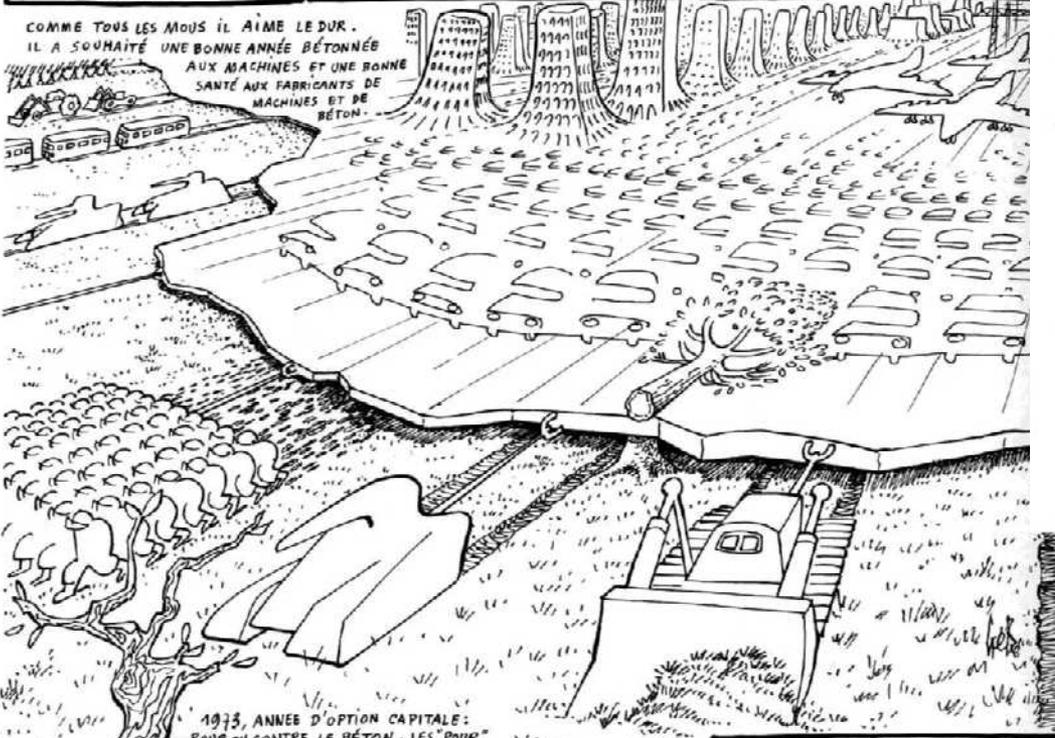
MAIS AVANT, LA MAQUILLEUSE A FORT HABILEMENT

RAVINE
LE TEINT



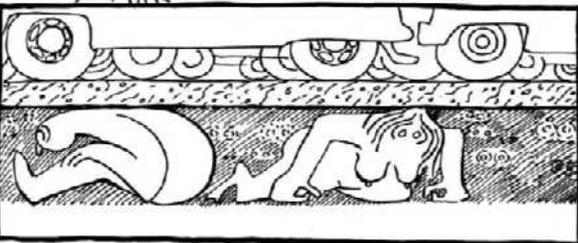
ET PRÉCISÉ
QUELQUES TRAITS

COMME TOUS LES MOUS IL AIME LE DUR.
IL A SOUHAITÉ UNE BONNE ANNÉE BÉTONNÉE
AUX MACHINES ET UNE BONNE
SANTÉ AUX FABRICANTS DE
MACHINES ET DE
BÉTON.

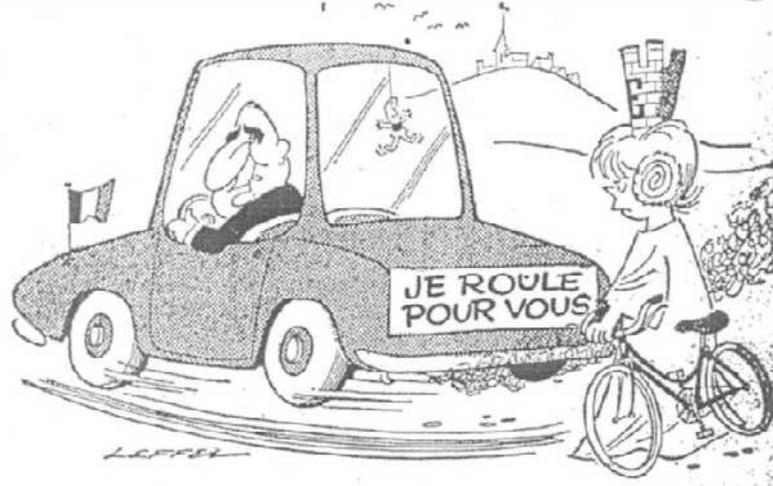
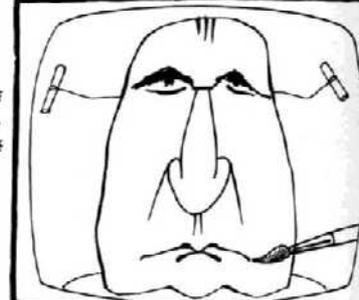


1973, ANNÉE D'OPTION CAPITALE:
POUR OU CONTRE LE BÉTON. LES "POUR"
VIVRONT DESSUS, LES "CONTRE" DESSOUS.
IL N'A PAS LAISSÉ ENTENDRE D'AUTRE CHOIX.

(IL EST VERTI QUE L'AN 01
SEULEMENT DE
PARAITRE)
(LE LIVRE VIENT SEULEMENT DE
PARAITRE)



UN DÉTAIL A
FAIT MAUVAISE
IMPRESSION,
LA MAQUILLEUSE
AVAIT
OUBLIÉ
DE LUI ÔTER
SON FIL À
COUPER
LE BEURRE.



... même le dimanche !

Pompidou,
mairie de Paris
donne
de la voie express

L'ELYSEE EN 13 MINUTES

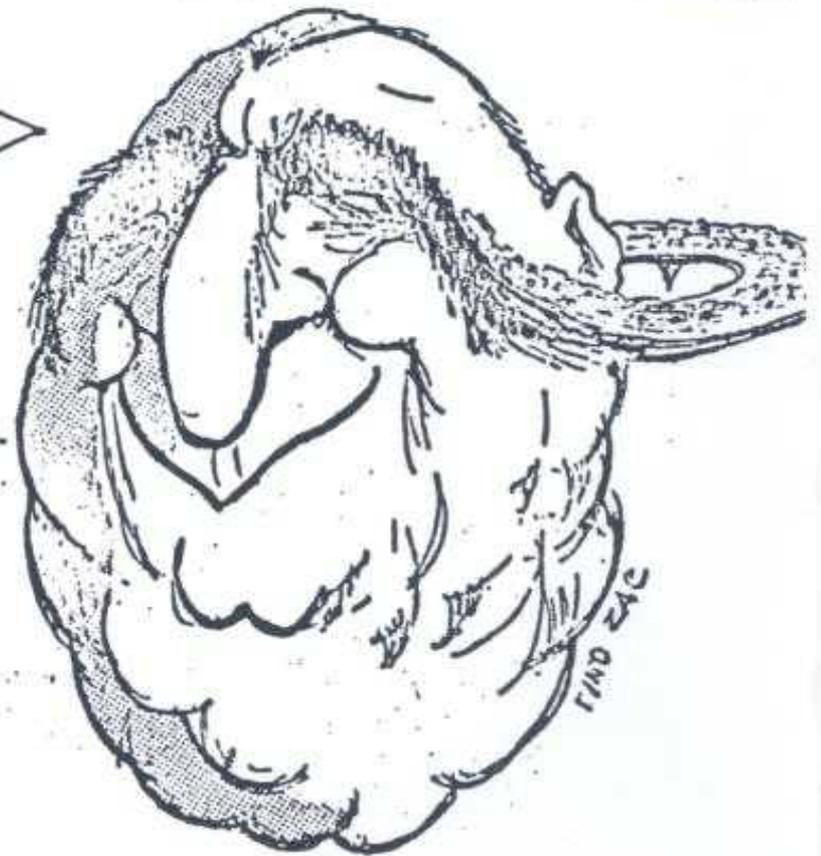
F. Lap

VOIE
EXPRESS

ELYSEE.



— Hum !



Le dialogue entre Philippe Le Gall et Mathieu Fontana sera suivi d'une séance de questions et réponses en français.

Merci de vous inscrire avant le 20 mars 2015 :
mairie@georges-pompidou.org - 01 44 78 42 43
Institut Georges Pompidou - 6 rue Beaubourg - 75004 Paris
http://www.georges-pompidou.org

*Institut Georges Pompidou, association reconnue d'utilité publique, œuvre la mémoire de l'architecte, l'architecture, le patrimoine et l'écologie de Georges Pompidou, en partenariat avec les services municipaux, le Centre de recherche et d'histoire de l'écologie et la préservation de Georges Pompidou et Musée des traditions de la France des années 1940 et 2010.

Des activités sont prévues : publications d'articles et d'ouvrages, ateliers enfants, conférences d'histoire, ateliers de cuisine et de yoga, concert de jazz et de blues et de jazz.

ARXIVRES
MUSEUMS

GEORGES
POMPIDOU
ET PARIS

Dialogue - 24 mars 2015

Paris, le 26 janvier 1973

NOTE

à l'attention de M. le Président de la République

- OBJET** : - Réflexion à propos de l'automobile dans la ville.
- Proposition de création d'un Haut-Commissariat à la circulation urbaine.

Parmi les facteurs qui, dans la période présente, déterminent nombre de Français à "vouloir que ça change", l'un réside sans doute dans les conditions de vie au sein des grandes agglomérations. Le problème qui apparaît comme le plus crucial, le plus difficile et le plus mal résolu jusqu'à ce jour semble être celui des déplacements en milieu urbain. Cela revient, entre autres choses, à poser le problème de l'automobile dans la ville.

La recherche de ce que pourrait être une des grandes orientations du Président de la République, donnée au prochain gouvernement, en vue d'une action novatrice dans ce domaine, m'a conduit aux réflexions que je soumets ci-après à votre attention.

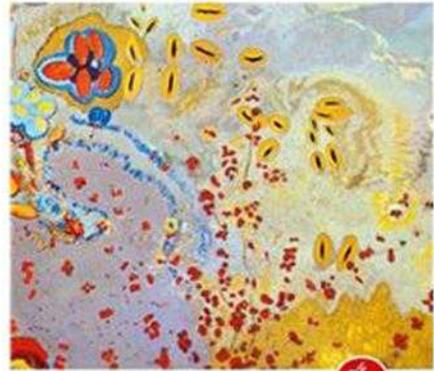
L'évolution des choses, d'ici à 1983, peut être envisagée en termes quantitatifs du point de vue de l'automobile, mais aussi du point de vue psychologique par rapport à la mentalité du citadin automobiliste. C'est à partir des éléments ci-dessus que l'on peut tenter une analyse critique des solutions qui s'affrontent aujourd'hui dans l'opinion. Ces solutions présentent toutes, à mes yeux, des inconvénients et sont certainement insuffisantes. Un effort de réflexion et d'invention supplémentaire semble nécessaire pour sortir de l'impasse vers laquelle on s'achemine.

Vu
J'ai mis ça sur le
tableau à la
Mat. comme
mais avec
le il est
Ce
le rendu
est notifié
à l'ins. par
non
beaucoup
de
travaux
à
faire
en
1974

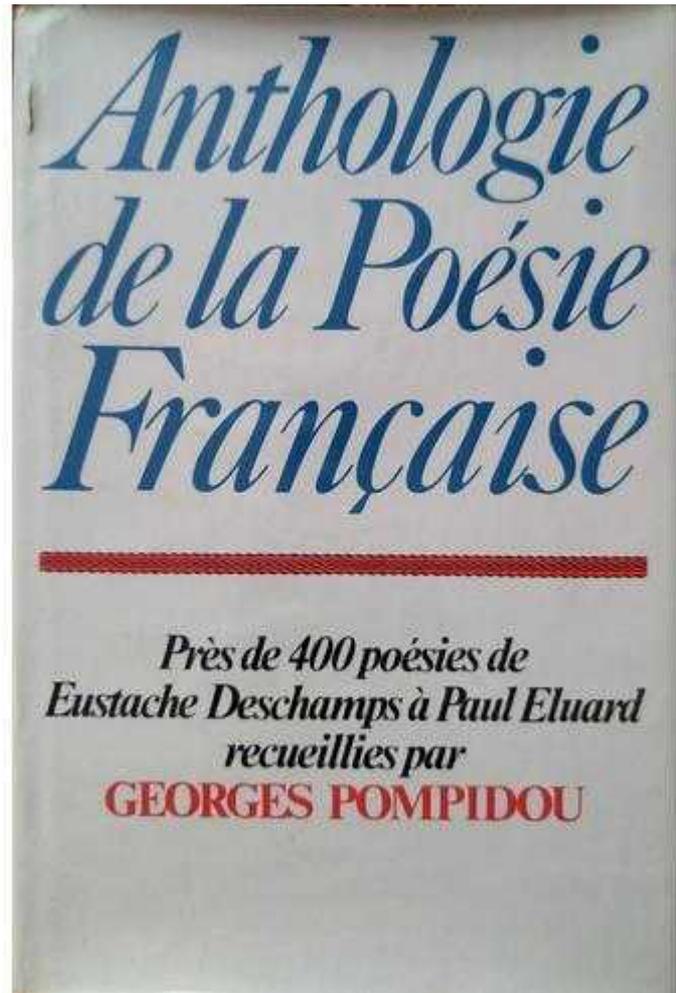




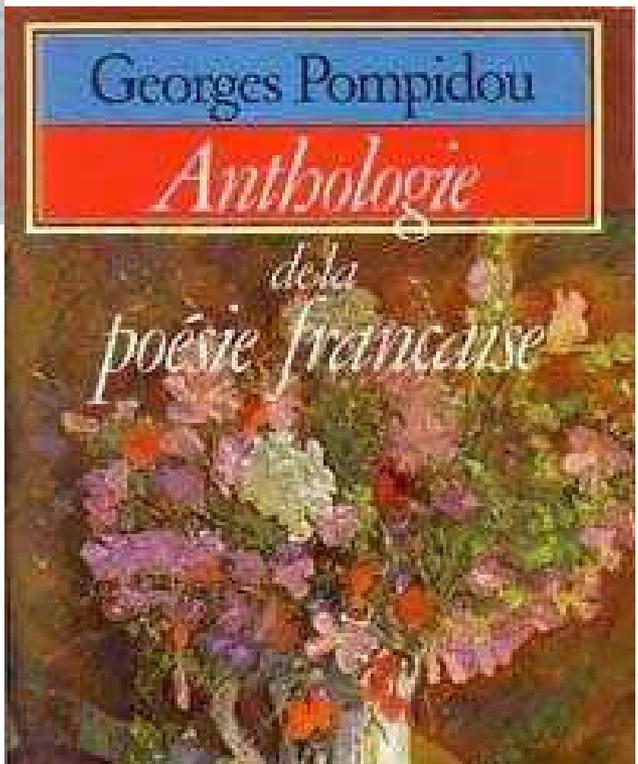
Georges Pompidou
 Anthologie
 de la poésie française



classiques 



Près de 400 poésies de
 Eustache Deschamps à Paul Eluard
 recueillies par
GEORGES POMPIDOU



Georges Pompidou

Anthologie

de la
 poésie française

 **Georges Pompidou**

Émile Verhaeren • Tristan Corbière
 Jules Supervielle • Agrippa d'Aubigné • François Maynard
 François de Malherbe • Auguste Barbier • Claude Gueux
 Marceline Desbordes-Valmore • Charles Lemaire de La Harpe
 François Villon • Paul Eluard
 Jean Laforgue • Malherbe • Victor Hugo
 Saint-Amant • Victor Hugo • Voltaire
 Paul Valéry • Charles Peguy • Jean Racine
 Paul Claudel • Paul Scarron
 Louise Labé • Clément Marot
 José-Maria de Heredia • Paul-Jean Toulet • Jacques Delfe
 Guillaume Apollinaire • André Chénier • Henri de Régnier
 Jean Moreas • Philippe Desportes • Alphonse de Lamartine
 Gérard de Nerval • Nicolas Gilbert • Théodore de Beauville
 Arthur Rimbaud • Jean-Baptiste Rousseau • Jules Laforgue
 Aimond Sully-Prudhomme • Paul Verlaine • Maurice Scève
 Nicolas Boileau • Stéphane Mallarmé • Théophile Gautier
 Pierre Corneille • Eustache Deschamps • Alfred de Vigny
 Vincent Voiture • Charles Beaudelaire • Jean de La Fontaine

Propositions pour poursuivre...

- **L'intérêt pour l'homme ; son actualité...**
- **Le Président, l'histoire et le personnage ambivalent...**
- **La transcendance ; « l'affect et l'ancrage »...**
- **Le(s) pouvoir(s) ; nature et exercice**
- **L'invention de l'environnement et son institutionnalisation ;**
- **Les modernités ; le « bord de la faille »... « le prince des bétonneurs »... *Au final, une lecture évidemment plus complexe que celle de la doxa paresseuse.***

Merci pour votre attention !

Contact : mathieu.flonneau@univ-paris1.fr