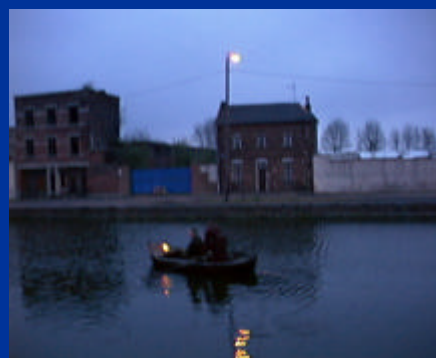


la ville qui fait signes

Le Fresnoy, Studio national des arts contemporains
du 1^{er} octobre au 9 décembre 2004



commissaire alain guiheux
commissaire adjointe pascale pronnier

EXPOSITION

1^{er} octobre / 9 décembre 2004

visite de presse vendredi 1^{er} octobre 2004

artistes Mylène Benoit et Mathieu Bouvier - Xiao xing Cheng
Song Dong - Peter Downsbrough - Bruno Dumont - Harun Farocki
Alain Fleischer - Jiro Ishihara - Matthieu Kavyrchine - Robert Kramer
Nora Martirosyan - Antoni Muntadas

Les textes des artistes et des auteurs seront édités dans un catalogue
publié aux Editions du Moniteur.

auteurs : Françoise Gaillard - Alain Guiheux - Jean-Luc Nancy
Didier Paris

coproduction Le Fresnoy, Studio national

Lille 2004 Capitale Européenne de la Culture



contacts presse Le Fresnoy
michèle vibert, responsable de la communication
Tel : +33(0)3 20 28 38 05
E : mvibert@le-fresnoy.tm.fr



christelle dhiver, assistante de communication
Tel : +33(0)3 20 28 38 61
E : cdhiver@le-fresnoy.tm.fr



Lille2004lille
CAPITALE EUROPÉENNE DE
LA CULTURE

Lille 2004, saison 3

« Voilà maintenant plus de 6 mois que Lille et toute son eurorégion vibrent au fil des fêtes, métamorphoses, Mondes Parallèles, et autres événements de notre Capitale Européenne de la Culture.

Ce projet collectif, généreux et chaleureux, dont nous rêvions tant, s'est emparé de notre quotidien et nous fait vivre des émotions exceptionnelles.

Quel bonheur de voir tous ces visages s'émerveiller au gré d'une programmation pleine de surprises et de magie.

Nous sommes fiers que cette année européenne de la culture ait à ce jour attiré plus de cinq millions de participants. Nos villes sont devenues des lieux privilégiés de rencontres et de partage : petits et grands, hommes et femmes de notre région, hommes et femmes venus d'ailleurs... Tous se croisent et s'ouvrent les uns aux autres dans ce grand bal des cultures et des arts.

Après des débuts en blanc et deux saisons hautes en couleurs, Lille 2004 poursuit son aventure pour notre plus grand plaisir.

Bienvenue dans cette troisième saison, qui poursuit notre ouverture sur le monde. Design, architecture, fêtes, spectacles n'auront d'égal que les métamorphoses émouvantes et fantastiques qui fleuriront encore dans nos villes.

Mexique Europe Allers-Retours, Picasso et les Arts Appliqués, les Droog Design, Christian de Portzamparc : autant de bonheurs à partager ensemble jusqu'en novembre.

Le tri postal, les maisons Folie, les féeries urbaines : les traces de Lille 2004 seront durables, et gageons qu'après cette formidable année, nous vivrons mieux tous ensemble à Lille et dans notre région.

Ce nouvel art de vivre ensemble ne fait que commencer.
Et ce formidable pari, nous souhaitons le continuer avec vous. »

Martine Aubry
Maire de Lille
Présidente de Lille 2004

BUREAU DE PRESSE LILLE 2004 / Olivier Célerié +33 (0)3 28 52 20 16
olivier.celarie@lille2004.com

ARTS VISUELS ET ARCHITECTURE / Claudine Colin Communication +33 (0)1 42 72 60 01
lille2004@claudinecolin.com

présentation	2
Enjeux et objectifs du projet Enjeux théoriques Texte d'Alain Guiheux, commissaire du projet	
oeuvres	11
espace documentaire	18
coproductions et partenaires	20
informations pratiques	21
soirées et événements à venir au Fresnoy	23

les enjeux du projet

Cette exposition – à la fois documentaire et fictionnelle, simulation et réalisation de projets – est une lecture au travers du travail de l'image contemporaine du devenir mégalo-pole.

Le territoire de la métropole lilloise s'est transformé au rythme du développement prégnant des infrastructures routières et des transports, au travers des implantations nouvelles et des mouvements de population et d'emplois. A la fois l'espace et les modes de vie ont été bouleversés par le développement des infrastructures. Nous héritons d'un territoire bâti et occupé dans sa presque totalité, ni vraiment lisible ni suffisamment confortable, interchangeable souvent, donc exemplaire de la situation métropolitaine contemporaine en Europe, et nous cherchons à le redéfinir.

Dire la ville et l'urbanisation – comme activité vitale, la construction d'une cartographie mentale (et instable) de notre environnement. Décrire, analyser et projeter la ville n'est pas affaire de professionnels, mais une activité plus ancrée dans nos comportements, comme s'il s'agissait d'établir un site, l'instaurer comme lieu des activités possibles.

les objectifs du projet

L'exposition présentera 13 installations produites pour le site de Lille Métropole par Le Fresnoy.

Les principaux objectifs du projet sont :

- Proposer une lecture du plan de la métropole et de son évolution sur la base d'un travail de recherche et de documentation mené conjointement par Le Fresnoy, l'Institut Géographie National et l'UFR de Géographie et d'Aménagement ; la Communauté urbaine de Lille.
- Elaborer des propositions artistiques qui commentent l'évolution du territoire métropolitain.

les enjeux théoriques

Lire la métropole, ses signes et ses projets. L'activité en question s'est établie comme un comportement irrépressible, un automatisme de toute pensée, un des supports privilégiés de la réflexion, où tout s'échange et se méprend entre écrivains, philosophes, architectes et artistes.



Plan IGN 1988



Plan IGN 1995

Théoriser l'urbain y est une activité vitale partagée, cherchant la démocratie, l'utopie ou la raison, la communauté, l'œuvre, l'époque, le récit ou le commentaire (ce trait d'époque) – et par là même – les fondements qui légitiment l'action. La vie quotidienne, la conception de nous-mêmes, de l'espace public ou sa disparition, et tout simplement la manière dont nous ressentons et regardons, sont manifestés avec permanence par les récits urbains.

Métaphores privilégiées de la construction fondée et raisonnée, la ville et le projet, le plan, ont été remplacés par de nouvelles configurations, dont les formes les plus récentes sont ainsi l'occupation désormais continentale, pour l'Europe, de l'urbanisation, défaisant ou périmant le terme même de mégalopole, et l'apparition en Asie de régions urbaines de 100 millions d'habitants. Il n'y a plus de « dehors » des villes, l'urbain est ce qui nous touche au plus près. L'Europe, comme l'énonçait Paul Valéry (Variétés), est une seule ville, 200 millions d'habitants réunis dans son cœur.

Exposer les interférences et les calculs qui s'élaborent entre un site et ses occupants, habitants, et parmi eux les « invités » – artistes et professeurs – qui durant leur séjour au Fresnoy décryptent et créent, se transforment à leur insu, dans la région qui les accueille ou les a vus advenir à leur discipline ; exposer la « fréquentation », la rencontre entre un contexte et ceux qui s'en saisissent : nous sommes conditionnés (pour reprendre le terme même de la « condition » de l'homme moderne) et « reformés » par l'ensemble du monde visible que nous fréquentons, sa géographie mais surtout ses artefacts, l'aménagement des territoires et des intérieurs habités, autant de signes qui se sont superposés et fixés. Le Fresnoy, Studio national des arts contemporains conçu par Alain Fleischer n'est pas un objet posé en territoire étranger, mais relève plutôt d'une procédure d'infusion, le site de la métropole et le studio national des arts contemporains du Fresnoy se contaminant l'un l'autre, l'un rentrant dans les fictions de l'autre. Cette relation de l'école à son territoire est l'objet de cette exposition.

L'enjeu du Fresnoy est la production et non la rétrospective. Nos invitations ont été passées aux artistes qui souvent ont posé leurs projets sur le territoire, dont l'œuvre vise à regarder et à modifier la ville.



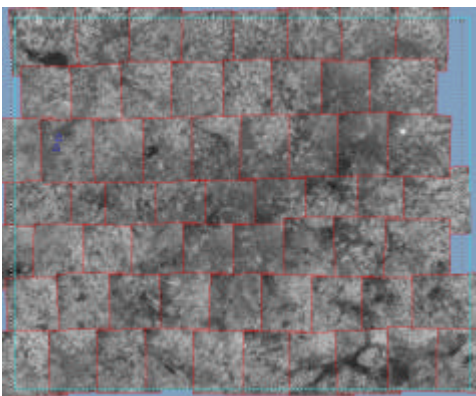
vue aérienne du quartier du Fresnoy

Nous ne nous sommes autorisés aucune distinction entre les pièces proposées par les artistes, photographes, vidéastes, documentaristes, écrivains, sociologues, géographes, architectes ou urbanistes. Une ville mondiale, associant Lille et Pékin, Barcelone, Budapest... nous est rendue. Les travaux sont autant de pièces pour interpréter la métropole.

Le maintien ou la réanimation des villes et de leurs centres, l'appel à la ville dense, hantent les élus et les architectes, comme si cette ville idéale – la ville haussmannienne – pouvait être reconstituée alors que la suburbia s'est étendue à l'Europe entière. Mais la Ruhr (et non Paris) est désormais la plus grande ville d'Europe. La métropole lilloise prend place au sein d'une mégalopole reliant Paris, Londres et la Ruhr, la Randstad, l'équivalent de la mégalopolis américaine ou de l'agglomération de Tokyo. Partout nous sommes dans un univers urbain qui transforme les terres agricoles encore présentes en équivalents des surfaces industrielles.

L'IGN a réalisé l'histoire de l'urbanisation avec les mosaïques de photographies aériennes qui font défiler l'urbain à partir des différentes campagnes de prises de vues, durant 50 ans. La vue aérienne décrypte l'étalement urbain, les connexions que créent les réseaux, les typologies urbaines et leur apparence d'époque, puis dans une perception de proximité, celle de l'habitant et de l'automobiliste qui se déplace dans l'urbanisation. Le territoire est « relevé » par les travaux de Peter Downsborough et Matthieu Kavyrchine. Exposer l'urbain convoque l'histoire de chacun. Le temps de l'exposition est celui-là. Le relevé favorise les projections, l'appropriation de l'urbain.

L'urbanisation du 20^e siècle a séparé physiquement des populations qui l'étaient antérieurement économiquement. Les ensembles de logements sociaux ont été des accélérateurs de ce phénomène. L'exposition est comme une coupe au travers des différents milieux sociaux et de leurs extrêmes, et des formes urbanisées qu'ils occupent. La métropole concentre les fortunes les plus grandes et les fragilités les plus visibles.



Plan IGN

la ville qui fait signes | présentation



Le golf du Sart

La métropole lilloise a été le lieu d'expérimentation de la mise en place des implantations commerciales au plus près des échangeurs autoroutiers. Une ville des centres commerciaux, englobant, avec leurs différentes enseignes branchées sur cet implant initial, l'ensemble de la ville quotidienne qui s'y est ensuite installée et reproduite.

Dans l'ensemble des pays industrialisés les activités de centre-ville se sont déplacées dans les centres commerciaux. Est-il possible de penser la ville-centre après les centres commerciaux, autrement que comme le « rabattement » de la périphérie sur le centre, qui n'en est dès lors plus un ? Le sens de la ville, l'urbanité perdue, ne résident plus dans cette présence des commerces ou des divertissements, mais dans un accueil que propose l'urbain. La profusion, l'éclairage et l'étalage de la richesse de la grande ville du début du 20^e siècle rejaillissaient sur le passant.



Rue de Roubaix à Tourcoing

La ville qui nous échappe est faite du confort et du soin, voire du luxe dont elle nous honore. Là est sa manière de nous recevoir, d'ouvrir son salon. Le confort ou la somptuosité du territoire que nous devrions être capable d'établir. Reconstituer une urbanité vraisemblable, donner une ambition de luxe de l'urbain qui n'est pas affaire de forme de ville mais de perceptions et de sensations physiques qui nous confirment dans notre existence et nos comportements sociaux. Produire des émotions, le vieux langage de l'architecture, trouve sa justification (Antonio d'Amiaso nous réconciliant avec Le Corbusier). L'urbanisme des sensations aura cette fonction de socialisation par l'émotion (la carte psychogéographique des situationnistes en serait une référence.)

Les premiers malls commerciaux américains apparaissent au milieu des années 50 et à Lille 5 ans plus tard, en 1961, dans le quartier des Hauts-Champs à Roubaix. En 1969 ouvre le supermarché d'Englos, 40 000 clients le jour de l'inauguration. Un mécanisme semblable se met en place des deux côtés de l'Atlantique : le besoin d'espace sur des terrains moins chers pousse les citoyens dans le même mouvement, ils le peuvent grâce à l'automobile.



Euralille



Vue aérienne des boulevards périphériques

Dans les périphéries, l'automobile permet la constitution d'un réseau urbain continu sur le territoire et autorise l'extension d'un mode de vie urbain qui s'est élargi aux zones dont le tissu est encore dispersé. Les réseaux d'infrastructures vont permettre à la vie urbaine de s'intensifier sur l'ensemble du monde industrialisé. C'est un temps unique, une culture unique qui s'étend progressivement. Avec l'automobile, la distinction entre le rural et l'urbain a totalement disparu au profit d'une ville définie par la distance parcourable en une heure ou une heure trente. Trois étapes de la vie de chacun vont pouvoir se constituer : produire, distribuer, consommer comme règle de la vie commune, à une échelle globale, totale. Il ne s'agira pas seulement de rationaliser la production – il faut la distribuer le plus efficacement et faire que les consommateurs la rejoignent le plus vite possible. Nous ne sommes plus dans un projet de maîtrise du territoire qui était celui des ingénieurs progressistes mais dans une société qui a besoin de raccourcir au maximum les distances de temps entre production, distribution et consommation.

On passera en un siècle d'un système de ville commerciale traditionnelle où l'essentiel est le lieu central de l'échange, à une ville européenne complète, structurée par les réseaux, où l'échange se produit aux croisements des réseaux, là où s'installent les centres de logistique. Les camions comme les vacanciers traversent l'Europe du Sud au Nord et réciproquement : la ville est autoroutière. L'autoroute A1 est construite au début des années 50 ; bientôt, la majeure partie du réseau autoroutier se trouve raccordé. Les rêves d'ubiquité du 19^e siècle sont réalisés.

Le progrès comme philosophie et le commerce capitaliste se sont bien « trouvés ». Le réseau soude les gens, les lieux, les institutions et l'environnement dans un tout cohérent. Les réseaux vont devenir la représentation de l'union politique et s'identifier à la civilisation elle-même (les ouvrages de Gabriel Dupuy puis de Stephen Graham et Simon Marvin ainsi « Splintering Urbanism », 2001, ont exposé l'aventure des réseaux).



La foire commerciale de Lille

Le paysage de réseaux fait globalement fi de l'espace environnant. Les réseaux, c'est précisément ce qui permettait de circonvenir l'espace. La modernité a été faite de coupures dans la ville : les boulevards, les ponts, les lignes aériennes de métro et de train, pylônes électriques ont franchi la ville et le territoire. Couper pour relier. La croissance des réseaux va réduire à peu l'espace matériel, géographique, local. La rue est là non comme lieu de socialisation mais comme lieu du mouvement. La « Voix du Nord » rendra compte des minutes gagnées à chaque inauguration de tronçon. A Villeneuve d'Ascq la contradiction entre modernité des réseaux et vie urbaine a été poussée le plus loin : une ville nouvelle coupée en deux, dans le moment même de sa conception, par une autoroute. La réparation de la ville et le renouvellement urbain y ont tout leur sens. Cette grande transformation pensée dès l'Europe des Lumières est parvenue aujourd'hui à son terme. On assiste à la fin de la conquête totale du territoire par les réseaux. Les centres commerciaux et la logistique s'installent à la suite sur les échangeurs autoroutiers, et le territoire finit de se quadriller. La ville s'est déplacée. La création des ensembles commerciaux et tertiaires autour des nœuds autoroutiers nous a appris que la périphérie génère aussi l'urbanisation et le développement, indépendamment de la ville-centre. Il n'est plus nécessaire de se rendre au centre.

On constate ainsi que les déplacements de la périphérie vers les centres diminuent, alors qu'ils augmentent de périphérie à périphérie, ainsi dans le cas de la région parisienne.

Pierre Mauroy, préfaçant « La France à 20 minutes » (2002), a insisté avec d'autres sur la transformation essentielle de l'urbanisation : la vitesse des déplacements a remplacé la proximité géographique. Dans un continent totalement urbanisé, la distance de temps définit la ville de chacun, une ville personnalisée, un territoire atteignable et cependant toujours très inégalitaire (selon ses possibilités d'accès au réseau, ses moyens privés de déplacements).

La première conséquence est qu'il n'y a donc pas d'effet à attendre qui vienne se surajouter à ce qui a été conquis en deux siècles.



Villeneuve d'Ascq, panorama général, mai 1980

la ville qui fait signes | présentation



Le quartier des gares à Lille



Des zones rénovées : le quartier Saint-Sauveur de Lille

Le rôle des réseaux est clos. Parce que cette conquête est terminée, il n'y a rien de neuf à envisager. Par contre on tentera d'explorer l'urbanisation après la mobilité, une fois que cette histoire a atteint son terme. Il y a un contresens total à parler de ville émergente en y associant les entrées de villes et les autoroutes, car il s'agit précisément de la ville qui s'achève (et non qui émerge), et qui n'a plus sa raison d'être. La fin d'une histoire des réseaux a son pendant dans la réparation que l'Europe tente d'effectuer. Les réseaux sont construits, mais défailants techniquement, physiquement, économiquement et écologiquement. Ils ne sont plus un progrès mais une nuisance qui donnera lieu au retour largement régressif du boulevard urbain comme pensée de l'urbanisme.

Chaque manifestation culturelle est aujourd'hui la promotion d'une région afin d'attirer ici des touristes, là des emplois. La dénomination professionnelle est explicite : « marketing urbain » ou « urbanisme managérial ». La situation est ancienne, les expositions universelles avaient aussi ce rôle. Antoni Muntadas a montré l'extension en Europe de la fonction de médiatisation en posant en parallèle Lille, Graz, Barcelone. Ajoutons que Lille ne se valorisait pas de la même manière dans les années 50 ou 60 – le site des expositions, le logement, les services publics, l'école, la modernité des autoroutes – qu'aujourd'hui ; Euralille, les jeux olympiques, Lille 2004. La promesse ne s'y exprime plus identiquement. On aura reconnu le passage d'une société progressiste, fordiste, – le bonheur dans le travail qui s'exprime dans les films d'époque, à une société post-fordiste, où priment les centres d'affaires et la réduction de nous-mêmes au fun consommatoire, sous couvert de divertissement comme mode de vie.

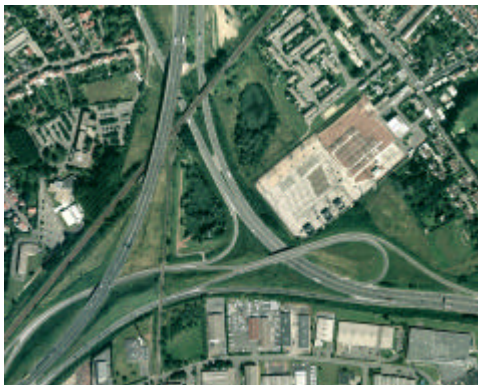
L'histoire de la ville comme celle des échangeurs nous perdent. La demande est celle d'une visibilité, c'est-à-dire d'une forme. La lisibilité d'une agglomération était liée à une lecture géographique ou historique de la ville, dont on percevait les limites physiques ou dont les axes et les monuments faisaient repère.

La mégalopole y a substitué d'autres critères de lisibilité : tout concourt au repérage et tout concourt en même temps à la désorientation (le design urbain, les panneaux de la route et de la publicité, les feux, les revêtements de sol, l'état du macadam, les tuiles et les briques, les bardages, les typologies des édifices, l'usage privilégié que font les habitants des couleurs). La mégalopole introduit de nouveaux modes de repérage : la communication lumineuse avec les automobilistes, la fréquence radio, le GPS. A une ville géographique et territoriale, de l'échange de la marchandise, s'est substitué un univers signalétique, un espace plat ou inqualifié, une ville des « données » et des fléchages et contrôles de tous les flux, celle qu'explore Harun Farocki.



Le parking d'Euralille

L'automobile a créé un espace en propre, une forme privée au milieu de l'espace public, où celui-ci est pour partie exclus, visible et absent. Le cinéma a saisi ce nouveau lieu de nos existences, l'automobile au cinéma est devenue l'annonce des transformations personnelles, des prises de décisions. Parce qu'il donne lieu à des vues depuis les véhicules, cet espace technique tient aussi de l'espace aménagé comme un paysage, c'est un espace public, ce dont rendent compte les efforts de paysagement. La voirie possède la banalité terne des espaces incertains des métropoles : sale, grise, polluée, sans paysage, congestionnée. Elle est l'absence de tout signe sinon routier. Pourtant, il faut supposer que ces tracés autoroutiers portaient pour leurs concepteurs une valeur quasi édénique. Une esthétique du tracé a été maniée avec maîtrise et plaisir. L'ouvrage d'art répétitif occupe une place particulière ; son contact avec la nature le transforme un peu en ouvrage de la nature. C'est un artefact « normal ». L'autoroute n'est pas un lieu habité, personne n'y réside ; l'espace, c'est l'habitable. Ce n'est pas un lieu abandonné, ou une friche industrielle, un terrain vague. L'espace de la voie rapide est un consommateur de territoire qu'il rend inerte : d'immenses surfaces vertes dont rendent compte Mylène Benoit et Mathieu Bouvier, là où se croisent la voie rapide et le grand boulevard, à 90 degrés alors qu'ils conduisent au même endroit.



Mylène Benoit + Mathieu Bouvier
L'herbe, sur les paysages intersticiels

Nous mêmes essayons de dessiner un espace public à l'échelle de la métropole, réconciliant la voirie rapide et la ville et reposant un usage des espaces « délaissés ». La région nord va devoir décider de la construction ou non d'une nouvelle autoroute. Comment penser l'intérêt ou non d'un tel corridor ? Comment introduire dans un tel projet le soin de l'urbain, le luxe des vues et des sons, l'exigence et l'honneur de l'habitant que l'on revendique ?

L'angle d'action que nous proposons est loin des séductions catastrophistes de la fin des années 70 (le mode de pensée de Paul Virilio, ou la description de la mort de la ville de Jean Baudrillard, ainsi « La fin de la modernité ou l'ère de la simulation »). On dira que l'espace public s'est étendu à tout ; ce n'est pas seulement l'espace accessible au public, mais celui qu'il peut voir, le paysage depuis la voiture, l'automobile qui installe la vision. Le design urbain traditionnel et celui des infrastructures se sont rejoints, pour marquer le territoire dans tous ses objets et ses signes. En conséquence le territoire transformé en artefact complet se démode. Design urbain, murs anti-bruit, un véritable inventaire : un univers décoratif débridé. La perception du territoire aura ainsi changé. Nous le pensions en terme d'aménagement du territoire, et parallèlement en terme de paysage. Mais un autre changement est apparu depuis quelques décennies, l'urbanisation est devenue pour nous un intérieur, une ambiance de la mégalopole. Notre projet est cette question. A l'échelle de la métropole, quelle forme donnons-nous à cet environnement intérieur qui nous représente ?

Alain Guiheux

| mylène benoit + mathieu bouvier

l'herbe, sur les espaces interstitiels

production Le Fresnoy, Studio national



Anciens étudiants du Fresnoy, Mylène Benoit et Mathieu Bouvier ont réalisé une œuvre multiforme (DVD, site internet, installation, tapisserie, performances...) qui interroge le paysage urbain et plus particulièrement les interstices entre les voies rapides, ces lieux qui sont « ni habités, ni habitables, ni construits, ni constructibles, ni cultivés, ni cultivables [...] qui ne sont ni parcs, ni camps, ni parkings, ni décharges [...] »

| xiao xing cheng

la ville parsemée

production Le Fresnoy, Studio national



L'absence est un thème récurrent dans l'œuvre de ce jeune artiste. Il rejoint ici celui de la ville. L'un rentre dans l'autre. La ville, en circulation et en renouvellement perpétuel, donne lieu en permanence à des absences humaines.

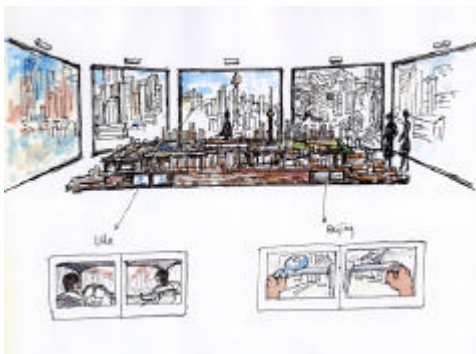
L'œuvre présentée est une collection de vidéos conçues comme une palette allant de déambulations urbaines à des portraits fictionnels. Elles sont tournées dans différentes villes qui sont les unes pour les autres le point de départ d'un parcours.

Artiste immigré, Xiao xing Cheng est absent des unes et des autres. Il tente de reconstituer, par ces fragments de récits, et ces instants saisis, une géographie mentale.

| **song dong**

la chaîne alimentaire

coproduction Le Fresnoy, Studio national avec le soutien de l'AFAA, dans le cadre de l'année de la Chine



Parfait autodidacte dans le domaine de la vidéo, Song Dong est aujourd'hui en Chine, l'artiste qui interroge le plus profondément et le plus précisément le médium vidéo. Il propose de confronter des points de vues sur la vie quotidienne de Pékin et de Lille Métropole. « Cette pièce est vraiment une œuvre multimédia, mélangeant plusieurs supports. La raison pour laquelle j'intitule cette pièce *La chaîne alimentaire*, c'est que tous les éléments présents sont des maillons de cette chaîne, l'élément essentiel étant le désir. C'est avec le désir que les gens vont détruire la ville, mais c'est avec le même désir qu'ils vont construire les villes. Au moment où le public perçoit toutes les étapes de l'installation, il digère un fragment de la représentation de la ville. Je travaille donc, et c'est un thème récurrent dans mes œuvres sur l'existence et l'inexistence, sur la présence et l'absence. » Song Dong, extraits du catalogue

| **peter downsbrough**

sans titre

production Le Fresnoy, Studio national



Peter Downsbrough réalise une vidéo composée de trois volets, l'un sur les centres commerciaux, le second sur la gare Lille Europe et le dernier sur les voies rapides.

A cette occasion, trois DVD sont édités par Le Fresnoy, Studio national et distribués par Les presses du réel.



| **bruno dumont**

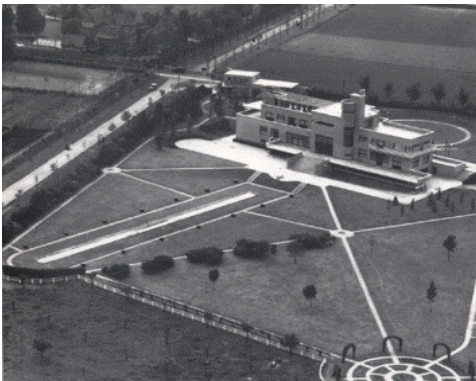
les ouvriers

production Le Fresnoy, Studio national

Dans la représentation de ces individus au travail il se passe *quelque chose d'autre* – qui ne s'évoque que par *représentation* – et qui a lieu ici, dans cette exposition même ou le spectateur lui fait face. Le film et la présence du spectateur travaillent, d'égal à égal, à percer ce mystère de transcendance et d'altérité qu'est toute condition. La villa est fond. Elle apparaît finalement, à force et par amour de l'humanité.

Bruno Dumont

Cette œuvre a été réalisée à l'occasion des travaux de restauration de la Villa Cavroix à Croix (Nord), édifée de 1930 à 1932 par l'architecte Rob Mallet-Stevens.



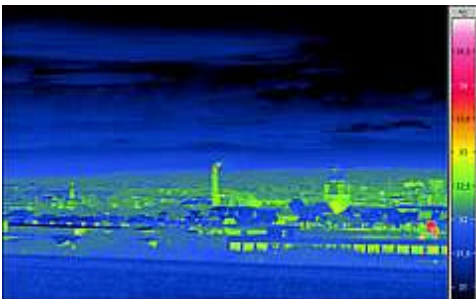
| **harun farocki**

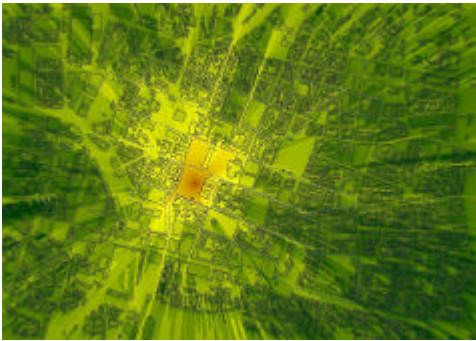
contre-chant

production Le Fresnoy, Studio national avec le soutien du CNC et de la Délégation aux Arts Plastiques, Ministère de la Culture et de la Communication

Contre-chant est une installation/film composée de six séquences qui se présente sous la forme d'une double vidéo-projection synchronisée et sonore. Ce dispositif vise à mettre en confrontation directe des images de la gestion technique d'une métropole et opère ainsi comme un montage transversal qui vient se superposer à celui du mode « cinéma ».

De par la diversité des matériaux utilisés, cette installation pose entre autres la question du statut de l'image. En mêlant dans son projet images « captées » (enregistrements d'ordinateurs et d'internet, copie de disques durs d'institutions, bandes de caméras de surveillance, etc.) et images créées pour l'installation (tournage en vidéo et en 16mm, utilisation des technologies 3D) Harun Farocki s'interroge sur la relation entre la ville et ses images.





harun farocki (suite)

Comment une image numérique servant au contrôle d'un site (qu'il s'agisse de régulation de trafic routier ou ferroviaire d'une ville, ou d'images 3D d'un projet architectural) offre-t-elle « une image » de la ville ?

Par ce jeu de mise en relation de différents supports, cette installation/film offre un espace de lecture d'une métropole à travers les technologies qui y sont mises en place afin de la gérer et fait ainsi émerger une confrontation entre le simulé et le vécu.

alain fleischer

une ville et son double

coproduction Alain Fleischer – Le Fresnoy, Studio national

Réalisation d'une vidéo sur le principe de deux voyages parallèles, d'un fantôme d'une ville sur l'autre.

Dans l'installation conçue pour *La ville qui fait signes*, il s'agit d'imaginer comment un individu parvient à retrouver ses marques dans une ville inconnue où il arrive – en l'occurrence, un quartier de Roubaix-Tourcoing – en superposant à ce plan nouveau, les repères anciens ainsi que les habitudes et les rituels de ses trajets familiers dans une ville d'origine, quelque part en Europe centrale.

jiro ishihara

sans modèle de référence

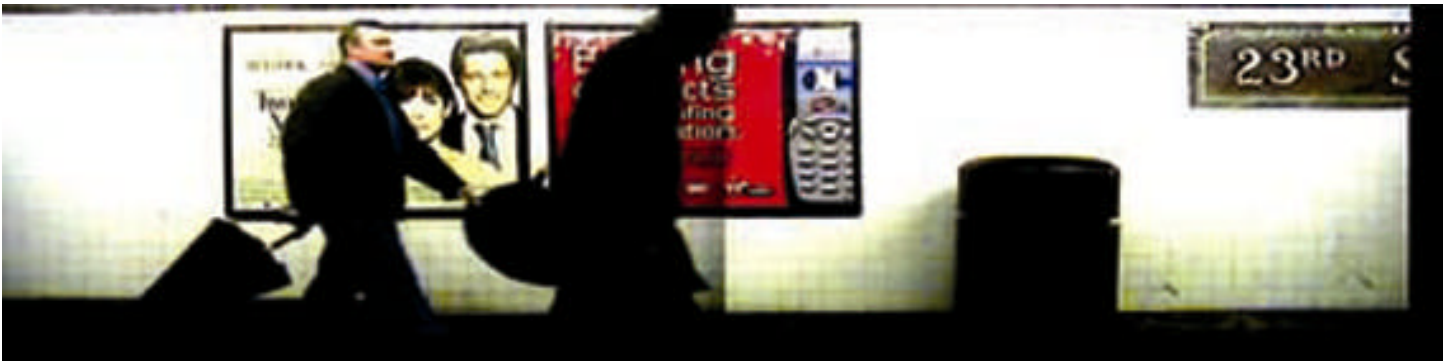
production Le Fresnoy, Studio national

« Personne ne peut arrêter le « super capitalisme » dans sa course en avant, balayant les cultures traditionnelles existantes. Même si nous résistons à l'énorme influence de la combinaison des termes homme, capital, culture et information, cette lutte est vaine. Tout ce que nous pouvons faire, c'est nous laisser balayer sur le côté ou lutter contre le courant. »



| jiro ishihara (suite)

Cette installation interactive permet de faire voyager virtuellement les spectateurs depuis la fenêtre d'une rame de métro imaginaire, qui les emmènerait dans 210 stations de métros de 11 villes du monde : Lille, Paris, Barcelone, Sao Paulo, Santiago, Buenos Aires, Mexico, New York, Séoul, Hong Kong et Tokyo. Le voyage choisit librement le paysage qui l'intéresse lors des passages des tunnels.



| matthieu kavyrchine

portrait

production Le Fresnoy, Studio national

Ancien étudiant du Fresnoy, Matthieu Kavyrchine élabore un travail plastique autour de vues panoramiques de la métropole depuis ses points hauts (tours, pylônes, ...). Dix huit points hauts de la métropole seront ainsi révélés au public. Le projet de l'artiste reprend le principe des panoramas et historiquement, le panorama était un moyen d'analyse de la ville. Le panorama induit ainsi à la fois une vision historique dans le temps et géographique dans l'espace.



| robert kramer

cités de la plaine

film 35mm, 1h50, couleurs, 2000

coproduction Les Films d'Ici, INA, avec la participation : du Fresnoy Studio national, de la Fondation de France, du CRRAV, de la Région Nord/Pas-de-Calais et du CNC



Dans le nord de la France, un homme aveugle, Ben, remonte le fil de sa vie. Immigré maghrébin, il a contre vents et marées, fondé un commerce et épousé une française, dont il a eu un enfant.

Mais cette vie difficilement conquise ne résiste pas au temps : sa mère est égorgée en Algérie, son couple se défait, et au bout du chemin, Ben finit par tout perdre, même la vue...

« Dès que je suis arrivé à Roubaix, pour enseigner à l'école du Fresnoy, j'ai su que ce territoire posait ces questions. Le déclic s'est produit tout de suite. J'ai compris que là je pouvais faire un film qui parlerait du monde comme nous le percevons globalement. J'ai eu le sentiment que le Nord, et Roubaix en particulier, vivait un moment où la mémoire du passé non seulement n'était pas truquée, mais faisait l'objet d'une transmission véritable qui se manifestait dans la solidarité ou par le biais de communautés porteuses d'une manière spécifique de résister à tout ce qui représente la métropole. »

Robert Kramer

| nora martirosyan

welcome

production Le Fresnoy, Studio national





| **antoni muntadas**

on translation - die Stadt

production Le Fresnoy, Studio national

Artiste invité au Fresnoy en 2002-2003, Antoni Muntadas a réalisé un film d'environ 50 minutes qui confronte des images et des témoignages sur trois villes européennes : Graz (Autriche), Barcelone (Espagne) et Lille (France).

Ce film est un commentaire sur la façon dont ces villes se transforment, évoluent et cherchent de nouveaux moyens de rendre ces changements possibles. Planification urbaine, systèmes de transports, activités culturelles, attractions touristiques... font partie du même plan de développement urbain mais aussi d'une tentative permanente pour s'accommoder ou infléchir les flux migratoires qui résultent pour leur part principalement des évolutions économiques.

Le film sera présenté selon un dispositif qui souligne parfaitement cette problématique des flux migratoires entre espaces urbains, puisque sa projection se déroulera dans un camion qui circulera entre les trois villes concernées par le film : Barcelone (13/25 septembre 2004) Lille et Graz (6/21 novembre 2004).

Concernant Lille, les projections auront lieu sur le parvis d'Euralille et sur la Grand Place, du 2 au 23 octobre 2004.



alain guiheux

13 projets pour Lille Métropole

Les grandes métropoles ont connu dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle un développement urbain sans précédent qui s'est traduit par une consommation considérable de territoires. Pour contrer cet urbanisme étalé et coûteux pour l'environnement et les collectivités, souvent on a tenté de redonner leur force aux centres des villes et d'en revenir au passé de la ville du 19^{ème} siècle.



Nous proposons une autre méthode, complémentaire, fondée sur une connaissance de la ville contemporaine comme l'ensemble des échanges d'informations et de biens, et comme distance de temps. La ville de chacun – celle que nous utilisons – est ordonnée par l'accessibilité (par les transports) aux services. Nous comprenons alors la ville actuelle comme réseau multipolaire, dont la conurbation lilloise est pour la France un exemple majeur. La stratégie utilisée dans ces projets conçus pour la métropole lilloise consiste à renforcer les points de développement, à densifier et rapprocher les services et les emplois des aires commerciales et des grandes voies de circulation qui les irriguent, à rétablir les connexions proches d'une partie de la ville coupée de l'autre par une voie rapide.(...)

IGN, institut géographique national

animation d'orthophotographies

Le principe de ce dispositif consiste en une animation réalisée à partir d'une sélection des campagnes photographiques aériennes de l'IGN. L'IGN possède des campagnes photographiques de la métropole depuis les années 1950/1952, jusqu'à 2002. Une campagne sur cinq sera sélectionnée afin d'avoir une appréhension assez fine de l'évolution de la métropole.

Principe : le passage de l'image de la métropole à une date X à la suivante, cinq années plus tard, se fait par une image transitoire où seules les modifications urbaines apparaissent.

INA

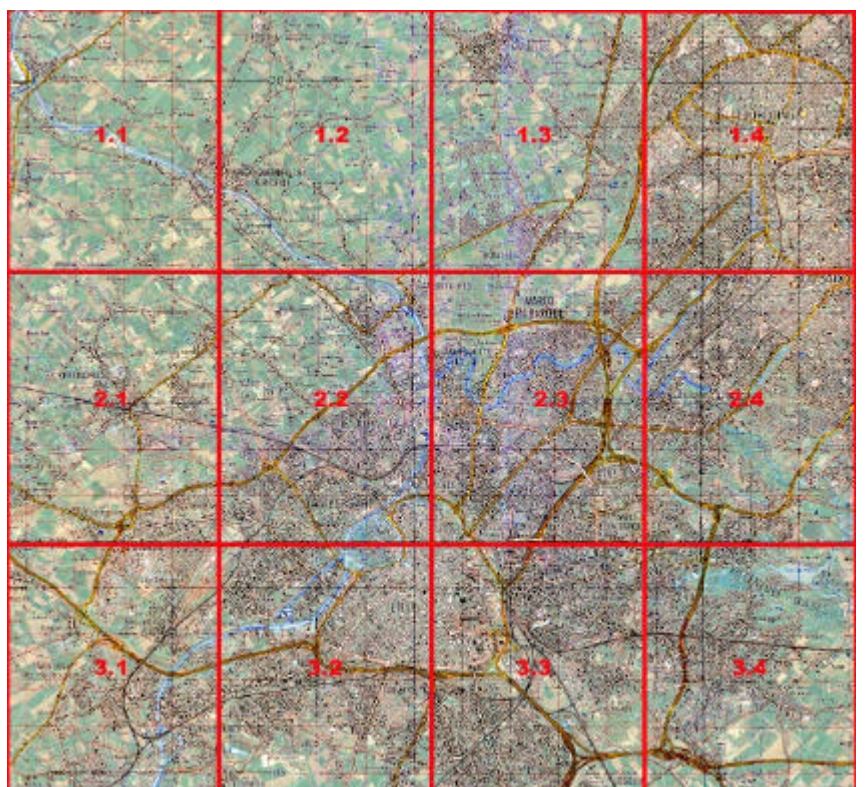
Des extraits de reportages télévisés nous restituent les actualités qui ont marqué 30 ans de la métropole.

IGN

zooming

A partir de la dernière campagne de photographie aérienne, le dispositif offre à chacun la possibilité de « zoomer » sur le territoire de son choix.

Principe : l'image est entièrement stockée dans un ordinateur. Elle est vidéoprojetée sur un écran. A partir d'un trackball ou d'un joystick, le visiteur sélectionne l'espace du territoire qui l'intéresse et peut zoomer sans qu'il y ait de rupture graphique. Tout se fait dans la continuité.



coproduction

- Lille 2004 Capitale Européenne de la Culture

Partenaires

- l' Ecole d'Architecture de Lille
- les Editions du Moniteur
- l'Institut Géographique National
- l'Institut National de l'Audiovisuel
- Lille Métropole Communauté Urbaine
- l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille
- les villes de Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq, Watrelos



Le Fresnoy, Studio national des arts contemporains
22, rue du Fresnoy
BP 179
59202 Tourcoing cedex
France
tél : + 33 (0)3 20 28 38 00
fax : + 33 (0)3 20 28 38 99
e-mail : com-fresnoy@le-fresnoy.tm.fr
www.le-fresnoy.tm.fr

[horaires d'ouverture](#)

Du lundi au samedi (sauf le mardi) de 13 h à 19 h
Dimanches et jours fériés de 15 h à 19 h

[tarifs de l'exposition](#)

Tarif normal : 3, 80 euros, Tarif réduit : 3 euros,
Tarif de groupe : 1, 50 euros,
Forfait groupe visite guidée : 35 euros / 30 pers maximum,
Forfait groupe visite guidée & atelier : 80 euros / 25 pers maximum
Les billets pour « la Ville qui fait signes » sont également en vente à
Lille, à l'Office du Tourisme (place Rihour) et au Tri Postal (avenue Willy
Brandt)
Informations : 0890 39 2004 (appel national-0,112 euros TTC/min.)
+33 359 57 34 00 (appel international)
www.lille2004.com

Les détenteurs du Pass Lille 2004 bénéficient du tarif réduit.

Un nouveau Pass Lille 2004 est en vente depuis le 1er juin : le Pass
Semestre. Le Pass, valable du 1er juin au 28 novembre 2004 offre
l'accès libre aux expositions Lille 2004 présentées au Tri Postal, à
Euralille et à l'église Sainte-Marie Madeleine, ainsi que le tarif réduit
sur l'ensemble des autres manifestations du programme Lille 2004
Capitale Européenne de la Culture. TP : 30 euros, TR: 20 euros

[restaurant](#)

« Le bonheur autrement » est ouvert à partir du 27 septembre 2004,
à la cafétéria du Fresnoy, du lundi au vendredi de 11h45 à 16h.
Tel : +33(0)3 20 28 39 79

ateliers / visites guidées

Le service éducatif des expositions propose des visites commentées à destination de groupes et des ateliers pour les enfants. Renseignement : + 33 (0)3 20 28 38 04

librairie

La librairie est ouverte pendant les heures d'ouverture au public.

accès

métro : De Lille ou Tourcoing, ligne 2, arrêt station Alsace. Sur le boulevard d'Armentières, prendre la deuxième rue à droite (rue du Capitaine Aubert), puis rue du Fresnoy.

train : Gare SNCF de Roubaix, prendre la passerelle, puis rue du Fresnoy, puis rue du capitaine Aubert. L'entrée du public est située à l'angle du boulevard Descat et de la rue du Fresnoy.

voiture : de Paris à Lille : Autoroute direction Roubaix Villeneuve d'Ascq puis voie rapide direction Tourcoing Blanc-Seau, et sortie n°9 Le Fresnoy, Studio national. Au stop, prendre à droite et au feu rouge, à droite. L'entrée du public est située à l'angle du boulevard Descat et de la rue du Fresnoy.

de Gand à Bruxelles : autoroute direction Lille, sortie n°13 vers Croix Wasquehal, puis direction Roubaix, et sortie n°9 Le Fresnoy, Studio national. Au stop, prendre à droite et au feu rouge à droite. L'entrée du public est située à l'angle du boulevard Descat et de la rue du Fresnoy.

Le Fresnoy est financé par le Ministère de la Culture et de la Communication, la Région Nord / Pas-de-Calais avec la participation de la Ville de Tourcoing.

Les équipements techniques ont été cofinancés par le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional).

Asphalt jungle,
la ville au cinéma

vendredi 15 octobre

20h : *New York NY* de Raymond Depardon, 1999, 10', 35mm
suivi de *News from home* de Chantal Akerman, 1977, 90', 16mm

samedi 16 octobre

15h : *Alphaville* de Jean-Luc Godard, 1965, 98', noir et blanc
Soirée en compagnie de Patrick Keiller
19h : *London* de Patrick Keiller, 1993, 85'
suivi à 21h de *Robinson dans l'espace* de Patrick Keiller, 1997, 82'
en présence du réalisateur

Soirée en collaboration
avec France Culture

conférence, concerts et projections autour du thème
« symphonie de la ville » - programmation : Philippe Langlois,
responsable des ateliers de créations radiophoniques

jeudi 4 novembre - 20h

Ballet mécanique

réal. Fernand Léger et Dudley Murphy, France, 1924, 20'
musique de George Antheil d'après la synchronisation
de David Kershaw (1966)

A propos de Nice

réal. Jean Vigo et Boris Kaufman
France, 1928, 23', accompagnement musical de Marc Perrone (2001)

La marche des machines

réal. Eugène Deslaw, France, 1928, 12'
accompagnement musical live de Xavier Garcia
à partir des sons de bruiteurs de Luigi Russolo

Nuits électriques

réal. Eugène Deslaw
France, 1928, 10', accompagnement musical live de
Xavier Garcia, à partir des sons de bruiteurs de Luigi Russolo

Week End

réal. Walter Ruttmann, Allemagne, 1930, sonore, 11'

Marseille Vieux port

réal. Laszlo Moholy Nagy, France, 1929, silencieux, 9'

vendredi 5 novembre - 12h15/14h

Les "cassecroutes" de Vivacités
Invité : Didier Paris, responsable de l'institut d'Aménagement et
d'Urbanisme de Lille et du DESS Ville et projets
Vivacités est une association soucieuse de développer une approche
globale de la ville dans un objectif de cité réconciliée.

collages de France

octobre 2004 – juin 2006

Visioconférences, projections et journées d'analyse filmique sur et avec Jean-Luc Godard

palmarès du Festival International

du Film d'Art de Montréal

2 - 3 - 4 décembre 2004

Projection des films primés lors du 22ème Festival International du Film d'Art de Montréal

cinéma polonais

5 - 6 novembre 2004

programmation dans le cadre de l'année de la Pologne

panorama 6

11 juin – 17 juillet 2005

rendez-vous annuel du Fresnoy, présentation des productions réalisées par les jeunes artistes et artistes-professeurs invités
Commissaire de l'exposition : Joëlle Pijaudier

enseigner / produire

29 octobre – 30 décembre 2005

Commissaire de l'exposition : Christophe Kihm