

Projet de recherche

Titre du projet :

"Changements du mythe de la grande ville à l'ère de l'automobile. 1900-1950"

Proposé par :

Volker Ziegler

Maître-assistant et chercheur à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg

Description du projet

La ville, la grande ville surtout, a créé son propre mythe qui se nourrissait depuis toujours de l'opposition avec la campagne. Garant des libertés civiques ("Stadtluft macht frei") pour les uns, "gouffre de l'espèce humaine" (Rousseau) pour les autres, la ville est aimée ou mal-aimée. Cependant, les désordres engendrés par la révolution industrielle et l'urbanisation troublent cette lecture binaire.

Ce projet de recherche porte un regard comparatif sur les projets de modernisation des grandes villes françaises et allemandes dans la première moitié du 20^e siècle et revient sur ce moment historique clé où le mythe de la ville bascule. L'automobile qui apparaît à la fin du 19^e siècle est le vecteur puissant de cette modernisation, transformant d'une façon décisive les territoires urbains et ruraux par la circulation même et ses dispositifs techniques, introduisant un nouveau mode de vie urbain et une esthétique propre. Le passage des systèmes de transports collectifs sur rail aux déplacements individuels en automobile et la mise en place de réseaux routiers performants reliant villes et campagnes sans interruption sont les supports d'une métropolisation accrue et d'une révolution du rapport entre espace et temps.

Les changements de la perception, la pratique et la conception des espaces urbains ainsi que la réception et l'interprétation de ces changements en France et en Allemagne se trouvent au centre de ce projet de recherche. S'intéressant à l'architecture, à l'urbanisme, aux arts et à la technique, il propose d'aborder un corpus riche de projets théoriques et de préoccupations concrètes de terrain à travers le miroir de la scène artistique, intellectuelle et des médias.

L'automobile et la grande ville

Hypothèse :

Plus qu'un simple moyen de transport, l'automobile est à la fois produit et outil du projet de modernisation des sociétés industrialisées au seuil du 20^e siècle. Elle a refaçonné les villes et changé les pratiques et la perception de leurs espaces. De son essor dans les années 1900 à la motorisation générale à partir des années 50, l'automobile a surtout transformé les grandes villes. La rue est à la fois l'espace de ces transformations urbaines et le théâtre de ses conflits, il condense les enjeux posés par la question de la grande ville du 20^e siècle. Elle en a également marqué les représentations dans les arts picturaux, notamment dans la décennie d'effervescence avant le krach boursier de 1929. En France comme en Allemagne, les projets urbains et l'esthétique de cet "âge des métropoles", s'ils sont

impensables sans les référents américains, conjuguent alors croissance suburbaine et émergence de routes spéciales pour l'automobile.

Pour Eberhard Roters (1987), le Paris des Impressionnistes – qui est aussi celui d'Hausmann – était la capitale de la peinture de la grande ville au 19^e siècle. Dans le Berlin des années 1910 et 1920, cette peinture change de motif pour s'intéresser à une rencontre plus vibrante et souvent inquiétante, la collision de l'individu avec la métropole en pleine mutation intellectuelle, technique et sociale, rencontre cumulant dans les scènes de rues qu'Ernst Ludwig Kirchner peignait en 1913 et 1914. La violence de la ville du 20^e siècle fascine les artistes : le paysage urbain moderne stimule le regard par les dernières innovations techniques, les affiches publicitaires, la débauche de sons, de lumières et de couleurs. Mouvement et vitesse modifient la perception de la ville, de ses rues et de ses bâtiments, mettent en concurrence espace et temps. Ces années voient s'évanouir non seulement une nouvelle peinture, mais aussi un cinéma émancipé de l'esthétique théâtrale. La caméra se déplace, construit ses propres séquences urbaines, comme dans *Berlin, symphonie d'une grande ville* de Walter Ruttmann (1927).

La ville moderne a besoin de bâtiments modernes et de rues modernes. Dans les années 1900, l'Europe se tourne vers les modèles américains comme ses gratte-ciels ou ses solutions pour parfaire le système des circulations urbaines, modèles discutés lors des premières expositions et rencontres internationales sur l'urbanisme et sur la route. "La rue du futur", dispositif nouveau qui répond aux impératifs de l'automobile, est séparée des autres circulations auxquelles il se superpose dans l'espace de la rue, comme le montrent de nombreuses représentations dans les études et projets de l'époque. Il s'agit de rendre fluide, "la vitesse résume le progrès même de la société moderne" (Le Corbusier, 1925). À terme, ceci implique la mise en place de routes spéciales à chaussées séparées, aux accès contrôlés et aux intersections fluides réservées exclusivement à la circulation automobile. Entre 1920 et 1940, la généralisation de l'automobile aux États-Unis déplace la question de la route des *parkways*, voies urbaines faisant cohabiter les besoins de la mobilité et ceux des loisirs urbains dans une conception scénique – concept diffusé en France par Forestier en 1906 – vers le transport de masse à l'échelle régionale, voire territoriale.

À partir des années vingt, les déplacements individuels en voiture prennent la place des transports collectifs sur rail (train, tramway), avenues et boulevards se transforment tant bien que mal en voies rapides pour automobiles. À Paris comme à Berlin, à Marseille comme à Hambourg, les urbanistes se préoccupent du thème des voies de contournement et de traversée des villes pour la circulation automobile. Avec l'horizon régional, les rapports entre ville et campagne se complexifient, la métropole dense du 19^e siècle n'est plus le modèle unique du développement urbain. Les infrastructures routières se constituent en réseaux (auto)routiers régionaux pour vertébrer la croissance suburbaine. L'Allemagne nazie met en place un réseau d'autoroutes nationales dans les années trente, connecte ses grandes villes au réseau à l'intermédiaire de systèmes de rocadés et de radiales. Ces aménagements s'inspirent encore du réseau ferré où la gare terminus du réseau, nouvelle porte de la ville suite au démantèlement des fortifications urbaines au 19^e siècle, forme une interface monumentale entre ville et territoire, espace du voyage et espace urbain, architecture urbaine et architecture des réseaux. Mais les réflexions ne s'arrêtent pas au modèle du rail, produit du 19^e siècle. Avec la circulation automobile, ville et campagne se fondent dans une même logique territoriale qui s'impose avec les programmes d'aménagement et de reconstruction de l'après-guerre. Les voies rapides ne s'arrêtent plus aux limites fluctuantes de la ville, parcourant et maillant les territoires urbains en réseaux sans début ni fin où toutes les routes conduisent à d'autres routes. Ces nouveaux réseaux, constitués dans les années 60, opèreront un autre changement dans la perception et dans la pratique des espaces urbains qui, à son tour, trouvera son interprétation dans les arts et les médias.

Regardant le Paris de Baudelaire, Benjamin remarquait que la rue était devenue un appartement pour le flâneur qui était chez lui entre les façades des immeubles comme le bourgeois entre ses quatre murs. Aujourd'hui, plus qu'un siècle plus tard, on peut retrouver les tours et les détours de l'espace public dans les stratégies de parcours, de changement de file effectués sur les autoroutes urbaines dont les

sociabilités passent surtout par le style de conduite, la prise de contact visuelle et l'esthétique de la voiture. Entre gestes mécaniques, actions intuitives et distractions offertes aux yeux, l'autoroute offre une expérience "existentialiste", thérapie autant que paranoïa, liberté autant qu'anxiété. On s'y perd dans la foule ou on s'y perd tout court, comme le disait Phil Patton (*Open Road*, 1986) à propos des *freeways* californiens : "I went out for a loaf of bread and ended up in San Francisco."

2. Comparer la France et l'Allemagne

Hypothèse :

La comparaison des phénomènes urbains est fondamentalement possible dans le cas de pays voisins comme la France et l'Allemagne qui ont une longue histoire commune et dont les mutations structurelles (industrialisation, métropolisation, motorisation) s'inscrivent dans des cycles temporels qui se chevauchent. Ces mutations ont changé l'aspect physique comme la composition sociale des grandes villes. L'automobile a contribué à faire émerger une urbanité différente, une signification nouvelle du fait urbain qui se traduit dans des conceptions concrètes et des modèles pour les (grandes) villes idéales discutés de part et d'autre du Rhin ainsi que des échanges artistiques, intellectuels ou techniques. Sous le règne de l'automobile, l'antagonisme entre ville et campagne disparaît, et les paysages du transport dans les grandes villes se ressemblent d'un pays à l'autre.

Pour la période concernée (1900-1950), les conditions cadres dans les deux pays se ressemblent. Elles sont le résultat de l'histoire industrielle du 19^e siècle qui est portée par la première révolution des transports, celle du chemin de fer. En revanche, des différences apparaissent quant aux contextes sociétaux et quant au développement spatial. Ainsi, la répartition des grandes villes françaises – Paris la métropole dense, puis Lyon, Lille, Marseille, Bordeaux et d'autres – dans le "désert français" contraste avec l'armature urbaine plus équilibrée de l'Allemagne où l'entrée tardive de Berlin dans la concert des grandes métropoles se fait certes au détriment de Hambourg, Munich ou Cologne. Mais, à la même époque et surtout à partir des années vingt, la formation de régions urbaines polycentriques (Ruhr, Rhin-Main, Rhin-Neckar) donne naissance à d'autres interprétations du fait métropolitain, de sa construction, de sa gestion et de sa représentation.

Au-delà de ces considérations d'ordre structurel, des investigations comparatives s'imposent dès lors qu'on est confronté à des relations concrètes entre les deux pays. À titre d'exemple, dans le domaine des voies, l'approche terminologique permet de citer les influences françaises sur la construction des routes de campagne pavées en Allemagne qui a commencé seulement au 18^e siècle, époque à laquelle le terme *Chaussee* devient courant en Prusse et en Allemagne du Nord, à cause de la présence de l'administration napoléonienne et du modèle constitué par les Ponts et Chaussées. En ville, on appellera *Allee*, *Boulevard* ou *Avenue* les rues plantées dont le modèle a été importé de France, et notamment du Paris haussmannien, "capitale du 19^e siècle" (Benjamin, 1989). Et Berlin, métropole émergente et capitale du jeune Empire allemand, adapte le modèle des *passages* parisiens dans lesquels ses citoyens affranchis deviennent des flâneurs à leur tour.

Un autre type de relations concerne les régions frontalières où se rencontrent les cultures, les intérêts politiques et les structures spatiales de la France et de l'Allemagne, où s'imbriquent les contextes nationaux et locaux d'une manière complexe. Dans ces terrains de conflit, les occupations, changements politiques et territoriaux entre 1871 (annexion de l'Alsace-Lorraine par l'Allemagne) et 1957 (la Sarre réintègre l'Allemagne) ont eu un impact sur les projets, la gestion et l'esthétique de ses grandes villes comme Strasbourg, Metz, Sarrebruck ou Mayence.

La France et l'Allemagne se regardent. À l'échelle nationale, l'image de la grande ville, construite par ou reflétée dans les médias d'un des deux pays, est toujours décelée et interprétée par les médias de l'autre – ne pensons qu'au mythe de l'autoroute allemande, produit de la propagande du régime nazi. Mais le mythe de la grande ville est aussi le fait d'hommes, plus ou moins connus, qui le formulent et le

propagent à travers leurs oeuvres, leurs discours et leurs écrits. Plutôt que d'en refaire une monographie à partir des seuls contextes nationaux, il s'agit de resituer ce mythe dans un contexte international caractérisé par la mobilité des concepts et des acteurs et de le reconstituer à partir de regards croisés et d'échanges concrets. Des plus connus des "passeurs" – Benjamin à Paris et Le Corbusier à Berlin – aux techniciens de ville échangeant leurs expériences lors d'une rencontre internationale, tous ont contribué à leurs manières à façonner le mythe de la grande ville.

Programme et calendrier

Durée du projet de recherche : 14 mois – juillet 2006-août 2007

I. Travaux préparatoires (6 mois – juillet-décembre 2006) :

1. Inventaire des sources
2. Délimitation du corpus et des terrains d'étude
3. Collecte des données : enquête historique (travail en archive et en bibliothèque, en France et en Allemagne), visites sur les lieux, reportages photographiques
4. Mises en perspective France-Allemagne : conjonctures et seuils historiques
5. Reformulation des hypothèses de travail, mise en place d'un plan de travail détaillé pour la phase II

II. Analyse du corpus (6 mois – janvier-juin 2007) :

1. Mise en évidence des thèmes importants relatifs au sujet de la recherche
2. Sélection de quelques thèmes et analyse diachronique des oeuvres, projets et discours s'y rapportant dans les deux pays
3. Confrontation et mise en perspective synchronique (thèmes, situations et/ou terrains choisis, en France et en Allemagne)
4. Relevé des influences mutuelles, échanges et ruptures, France-Allemagne
5. Analyse terminologique français-allemand, données biographiques
6. Formulation des conclusions

III. Rédaction du rapport de recherche (2 mois – juillet-août 2007)

Moyens et compétences

Le présent projet de recherche se nourrit de mes travaux sur l'histoire des infrastructures et leur rapport à la ville et au territoire (cf. liste des publications). Il est surtout complémentaire par rapport à ma recherche doctorale concernant « La naissance de l'autoroute entre urbanisme et aménagement du territoire. Allemagne, États-Unis, Italie. Influences mutuelles 1920-50 » (Hochschule für Bildende Künste Hamburg, sous la dir. de Hartmut Frank et Jean-Louis Cohen), tant au niveau des terrains et objets étudiés qu'au niveau de la période historique et de l'approche comparative de corpus assez hétérogènes de textes, discours, plans, dessins, tableaux, photos, films etc. Par ailleurs, ces corpus imposent un travail dépassant le cadre de l'histoire de l'art et de l'architecture afin de mieux les confronter.

Dans le cadre du travail de thèse, des séjours effectués dans des bibliothèques et archives nationales, régionales et locales aux États-Unis, en Italie, en France et en Allemagne ont permis de repérer des documents et des fonds à traiter pour le projet de recherche proposé aujourd'hui. La consultation des grandes bibliothèques et des archives nationales ou internationales telles le CARAN, les Archives des Congrès mondiaux de la Route à Paris et les Archives de l'occupation française en Allemagne et en

Autriche (AOFAA) à Colmar, du Bundesarchiv et du Deutsches Technikmuseum à Berlin et de la Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen à Cologne, permettra de mettre en perspective des cycles intellectuels, artistiques, politiques et projectuels parallèles en France et en Allemagne et d'en vérifier les rapports entre les deux pays. Un travail chronologique et biographique lié à des visites d'institutions et d'archives locales et régionales, doit permettre de vérifier les relations établies sur des thématiques, des terrains et des objets précis plus limités.

Cette investigation à plusieurs niveaux parallèles permettra de situer les changements du mythe de la grande ville par rapport à des projets ou cycles de projets concrets, leurs *leitbilder* et leur réception (ou anticipation) par les arts et les médias, par rapport aux trames des idéologies et courants de pensées nationaux et internationaux, des stratégies urbaines et métropolitaines à long terme et des interventions plus ponctuelles.

Valorisation

Les travaux et les résultats de cette recherche nourriront l'activité d'enseignement et de recherche à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg et renforceront ses coopérations transfrontalières avec notamment l'université de Karlsruhe, à l'intermédiaire de cycles de conférences, de séminaires et de workshops franco-allemands.

Bibliographie indicative

1. Sources

- Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR), *Comptes rendus des travaux des Congrès Internationaux de la Route*, Paris, AIPCR, 1908-1938
- Agache (Donat Alfred), Auburtin (Marcel), Redont (Edouard), *Comment reconstruire nos cités détruites ? Notions d'urbanisme appliquées aux villes, bourgs, villages*, Paris, Armand Colin, 1915
- Bardet (Gaston), *L'urbanisme*, Coll. *Que sais-je ?*, n°187, Paris, PUF, 1945
- Benjamin (Walter) (éd. Rolf Tiedemann), *Charles Baudelaire. Ein Lyriker im Zeitalter des Hochkapitalismus. Der Flaneur*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp, 1974 (1^{ère} éd. 1955) (*Charles Baudelaire. Un poète lyrique à l'apogée du capitalisme*, Paris, Éditions Payot, Petite Bibliothèque Payot 39, 1979)
- Benjamin (Walter), *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp, 1963 (1^{ère} éd. all. 1955, éd. fr. 1936)
- Benjamin (Walter), *Das Passagen-Werk*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp (Neue Folge Band 200, 2 tomes), 1982 (écrit 1927-40) (*Paris Capitale du XIX^e siècle. Le livre des passages*, Paris, Éditions du Cerf, 1989)
- Benoît-Lévy (Georges), *La ville et son image*, Paris, Éditions des cités-jardins de France, 1910
- Cambon (Victor), *L'Allemagne au travail*, Paris, Pierre Roger, 1910
- Charte d'Athènes (La)*, Paris, 1941 (rééd. Paris, Éditions de Minuit, 1957)
- Dikansky (Michel), *La Ville moderne. La Circulation, l'habitation, le travail*, Paris, Éditions de la Bonne Idée, 1927
- Endell (August), *Die Schönheit der großen Stadt*, Stuttgart, Strecker & Schröder, 1908
- Forestier (Jean-Claude-Nicolas), *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Hachette, 1906
- Gréber (Jacques), *L'architecture aux États-Unis. Preuve de la force d'expansion du génie français*, Paris, Payot, 1920, 2 tomes
- Hegemann (Werner), *Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang : Die Internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf*, Berlin, Wasmuth, 1911 et 1913, 2 tomes
- Hénard (Eugène), *Études sur les transformations de Paris, 1903-09* (rééd. Paris, L'Équerre, 1982)
- Hilberseimer (Ludwig), *Großstadtarchitektur*, Stuttgart, Julius Hoffmann, 1927
- Joyant (Edmond), *Traité d'urbanisme*, Paris, Librairie Eyrolles, 2 vol., 1923
- Kracauer (Siegfried), *Das Ornament der Masse*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp, 1963
- Kracauer (Siegfried), *Straßen in Berlin und anderswo*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp, 1964 (écrit 1925-33)
- Lavedan (Pierre), *Histoire de l'urbanisme*, 3 vol., Paris, H. Laurens, 1926, 1941, 1952
- Le Corbusier, *La Ville radieuse*, Boulogne s/Seine, Éditions de l'Architecture d'aujourd'hui, 1936 (rééd. Paris, Vincent, Fréal & Cie, 1964)
- Le Corbusier, *Sur les quatre routes. L'automobile, l'avion, le bateau, le chemin de fer*, Paris, Denoël / Gonthier, 1970 (1^{ère} éd. 1941)
- Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris, Crés et Cie, 1925
- Lendvai-Dircksen (Erna), *Reichsautobahn. Mensch und Werk*, Berlin, Volk und Reich, 1937
- Poëte (Marcel), *Une vie de cité : Paris, de sa naissance à nos jours*, Paris, Picard, 1927-1931
- Rehorst Carl, "Alte Städtebilder und moderner Verkehr. Müssen alte Städtebilder modernen Verkehrsrücksichten geopfert werden?", in : 38. *Flugschrift zur ästhetischen Kultur*, Dürerbund, 1908
- Reichow (Hans-Bernhard), *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*, Ravensburg, Otto Maier Verlag, 1959
- Reichow (Hans-Bernhard), *Gedanken zur städtebaulichen Entwicklung des Groß-Stettiner Raumes*, Stettin, F. Hessenland, 1940
- Reichow (Hans-Bernhard), *Organische Stadtbaukunst*, Braunschweig, Georg Westermann, 1948

Schultze-Naumburg (Paul), "Etwas vom Automobilfahren", in : *Der Kunstwart*, Munich, vol. 22, 1909

Schultze-Naumburg (Paul), *Kulturarbeiten*, 9 vol., Munich, Callwey, 1903-1917

Simmel (Georg), *Die Großstädte und das Geistesleben* (1903), in : Rüdiger Kramme (Hrsg.), *Georg Simmel Gesamtausgabe, Bd. 7, 1 : Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908*, Francfort-sur-le-Main, Suhrkamp, 1995

Sitte (Camillo), *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienne, Karl Graeser / Leipzig, B. G. Teubner, 4^e éd., 1909 (1^{ère} éd. 1889)

Souza (Robert de), *L'avenir de nos villes, études pratiques d'esthétique urbaine. Nice, capitale d'hiver*, Paris, Berger-Levrault, 1913

Stübben (Josef), "Die Entwicklung des deutschen Städtebaus und ihr Einfluss auf das Ausland", *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, 1920

Stübben (Josef), *Der Städtebau (Handbuch der Architektur, IV. 9.)*, Leipzig, J.M. Gebhardt's Verlag, 3^e éd., 1924 (1^{ère} éd. 1890)

Stübben (Josef), *Paris - in Bezug auf Strassenbau und Stadterweiterung*, Berlin, 1879

Stübben (Josef), *Vom französischen Städtebau (Städtebauliche Vorträge, vol. VIII, cahiers 2 et 3)*, Berlin, Ernst & Sohn, 1915

Taut Bruno, *Die Auflösung der Städte*, Hagen, 1920

Wasmuths Lexikon der Baukunst, Berlin, Ernst Wasmuth, 1930-37

2. Ouvrages de référence

Histoire de l'urbanisme et de l'aménagement :

Albers (Gerd), *Zur Geschichte der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen*, Braunschweig, Wiesbaden, 1997 (Bauwelt-Fundamente 117)

Beyme (Klaus von) et al. (dir.), *Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*, Munich, Prestel, 1992

Blau (Eve) (dir.), *Mythos Großstadt : Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890-1937* (catalogue d'exposition), Munich, Prestel, 1999

Cohen (Jean-Louis), Frank (Hartmut) (dir.), *Les relations franco-allemandes 1940-50 et leurs effets sur l'architecture et la forme urbaine*, Paris, École d'architecture de Paris-Villemin / Hambourg, Hochschule für bildende Künste, 1989, 3 vol. (rapport de recherche)

Cohen (Jean-Louis), Frank (Hartmut), "Architettura dell'occupazione : Francia e Germania 1940-1950", in : *Casabella*, n° 567, avril 1990

Durth (Werner) Gutschow (Niels), *Träume in Trümmern. Stadtplanung 1940-1950*. Munich, DTV, 1993

Fehl (Gerhard), Rodriguez-Lores (Juan) (dir.), *"Die Stadt wird in der Landschaft sein und die Landschaft in der Stadt". Bandstadt und Bandstruktur als Leitbilder des modernen Städtebaus*, Bâle / Berlin / Boston, Birkhäuser Verlag, 1997

Frank (Hartmut) (dir.), *Faschistische Architekturen. Planen und Bauen in Europa 1930-1945*, Hambourg, Christians, 1985

Guiheux (André), Dethier (Jean) (dir.), *La Ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1994

Institut Français d'Architecture (éd.), *Les trois reconstructions 1919-1940-1945* (Dossier et Documents 4), Paris, Institut français d'architecture, décembre 1983

Piccinato (Giorgio), Calabi (Donatella), *La costruzione dell'urbanistica, Germania 1871-1914*, Rome, 1977 (éd. all.: *Städtebau in Deutschland 1871-1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*, Braunschweig, Vieweg, 1983)

Steinmann (Martin), *CIAM Dokumente 1928-39*, Bâle / Stuttgart, Birkhäuser Verlag, 1979

Sutcliffe (Anthony), *Metropolis 1890-1940*, Londres, Mansell, 1984

Ziegler (Volker), *La naissance de l'autoroute et les aménagements urbains dans la région du Rhin supérieur* (mémoire de DEA), Paris, École d'Architecture de Paris-Belleville, 1995
Zimmermann (Clemens), *Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung*, Francfort-sur-le-Main, Fischer, 1996

Le mythe de la grande ville et l'automobile – ouvrages thématiques :

Alphand (Jean-Charles Adolphe), *Les promenades de Paris, Bois de Boulogne, Bois de Vincennes, parcs, squares, boulevards*, Paris, Rothschild, 1867-72
Bardou (Jean-Pierre) et al., *La révolution automobile*, Paris, Albin Michel, 1977
Bendikat (Elfi), *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890-1914*, Berlin, de Gruyter, 1999
Cacciari (Massimo) (dir.), *Metropolis. Saggi sulla grande città di Sombart, Endell, Scheffler et Simmel*, Rome, Officina, 1972
Cavaillès (Henri), *La route française*, Paris, Armand Colin, 1946
Clair (Jean), *Les années 20 : L'âge des métropoles* (catalogue d'exposition), Montréal, Musée des Beaux arts de Montréal, Gallimard, 1991
Cohen (Jean-Louis) (dir.), *Les années 30. L'architecture et les arts de l'espace entre industrie et nostalgie* (catalogue d'exposition), Paris, Éditions du Patrimoine, 1997
Cohen (Jean-Louis), "Ginsburger, Posener, Raphael : trois critiques de l'architecture entre Paris et Berlin", in : Bock (Hans Manfred) (dir.), *Entre Locarno et Vichy, Vol. 2.*, Paris, Éditions du CNRS, 1993
Cohen (Jean-Louis), Lortie (André), *Des fortifs au périph, Paris, les seuils de la ville*, Paris, Picard, 1992
Cohen (Jean-Louis), Damisch (Hubert) (dir.), *Américanisme et modernité. L'idéal américain dans l'architecture* (Coll. *Histoire et théorie de l'art*), Paris, EHESS / Flammarion, 1993
Desportes (Marc), *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII^e -XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005
Dimendberg (Edward), "The Will to Motorization: Cinema, Highways, and Modernity", in : *October*, Volume 73, été 1995
Edelmann (Heidrun), *Vom Luxusgut zum Gebrauchsgegenstand. Die Geschichte der Verbreitung von Personenkraftwagen in Deutschland*, Francfort-sur-le-Main, Verband der Automobilindustrie, 1989
Flonneau (Mathieu), *L'automobile à la conquête de Paris*, Paris, Presses de l'ENPC, 2003
Forderer (Christof), *Die Großstadt im Roman. Berliner Großstadtdarstellungen zwischen Naturalismus und Moderne*, Wiesbaden, Dt. Univ.-Verlag, 1992
Forschungsgesellschaft für das deutsche Straßenwesen (dir.), *50 Jahre Forschungsgesellschaft für das deutsche Straßenwesen 1924-74*, Bonn, Kirschbaum Verlag, 1974
Gaehtgens (Thomas W.), *L'art sans frontières : Les relations artistiques entre Paris et Berlin*, Paris, Livre de Poche, 1999
Geist (Johann Friedrich), *Passagen ein Bautyp des 19. Jahrhunderts* (Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts. Band 5), Munich, Prestel, 1969 (*Le passage. Un type architectural du XIX^e siècle*, Liège / Bruxelles, Mardaga, 4^e éd., 1982)
Giedion (Sigfried), *Mechanization Takes Command : A Contribution to Anonymous History*, New York, Oxford University Press, 1948
Giedion (Sigfried), *Space, Time and Architecture. The Growth of a New Tradition*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 5^e éd., 1967 (1^{ère} éd. 1941)
Glass (Derek), Rösler (Dietmar), White (John J.) (dir.), *Berlin. Literary Images of a City (Eine Großstadt im Spiegel der Literatur)*, Berlin, E. Schmidt, 1989
Heckmann Ingrid, *Die Wahrnehmung von Landschaft und der Bau von Nur-Autostrassen in Frankreich, Italien, Deutschland vor 1933*, Berlin, Hochschule der Künste, 2001 (thèse de doctorat)
Herf (Jeffrey Charles), *Reactionary Modernism : Reconciliations of Technics and Unreason in Weimar Germany and the Third Reich*, Brandeis University, 1981
Hüter (Karl-Heinz), *Architektur in Berlin 1900-1933*, Dresde, VEB Verlag der Kunst, 1987

- Kern (Stephen), *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1983
- Lortie (André) (dir.), *Paris s'exporte*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, Paris, Picard, 1995
- McLuhan (Marshall), *Die magischen Kanäle. Understanding Media*, Bâle / Dresde, Verlag der Kunst, 1995 (1^{ère} éd. angl. 1964)
- Moos (Stanislaus von), *Fernand Léger : La Ville Zeitdruck, Großstadt, Wahrnehmung*, Francfort-sur-le-Main, Fischer, 1998
- Netzwerk Autobahn (Werkstattgeschichte 21)*, Hambourg, Ergebnisse Verlag, décembre 1998
- Neumann (Dietrich) (dir.), *Film Architecture : Set Designs from Metropolis to Blade Runner*, New York / Munich, Prestel, 1996
- Paris – Berlin : Rapports et contrastes France-Allemagne, 1900-1933*, Paris, Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou, 1978 (*Paris – Berlin 1900-1933. Übereinstimmungen und Gegensätze. Frankreich - Deutschland. Kunst, Architektur, Graphik, Literatur, Industriedesign, Film, Theater, Musik*, Munich, Prestel, 1979)
- Pinon (Pierre), des Cars (Jean), *Paris-Haussmann, le "pari d'Hausmann"* (catalogue d'exposition), Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal / Picard, 1991
- Reverdy (Georges), *Histoire des grandes liaisons françaises*, Paris, Revue Générale des Routes et des Autodromes, 2 tomes, 1981 et 1982
- Roters (Eberhard), Schulz (Bernhard) (dir.), *Ich und die Stadt. Mensch und Großstadt in der deutschen Kunst des 20. Jahrhunderts* (catalogue d'exposition), Berlin, Nicolai, 1987
- Scherpe (Klaus R.) (dir.), *Die Unwirklichkeit der Städte. Großstadtdarstellungen zwischen Moderne und Postmoderne*, Reinbek, Rowohlt, 1988
- Schivelbusch (Wolfgang), *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Francfort-sur-le-Main, Fischer, 1995
- Stierle (Karlheinz), *Der Mythos von Paris : Zeichen und Bewußtsein der Stadt*, München, Hanser, 1993
- Stommer Rainer (dir.), *Reichsautobahn - Pyramiden des Dritten Reiches. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*, Marburg, Jonas, 1982
- Vidler (Anthony), *Warped Space. Art, Architecture, and Anxiety in Modern Culture*, Cambridge (Mass.) / Londres, MIT Press, 2000
- Vogt (Guntram), *Die Stadt im Kino. Deutsche Spielfilme 1900-2000*, Marburg, Schüren, 2001
- Warth (Eva), "Berlin – Paris – New York : Großstadtdarstellungen im Dokumentarfilm der 20er und 30er Jahre", in : *Amerikastudien* 37, 1992
- Wende (Waltraud) (dir.), *Großstadtlyrik*, Stuttgart, Reclam, 1999
- Windisch-Hojnacki Claudia, *Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der Reichsautobahn, ihre ästhetischen Aspekte sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik*, Bonn , 1989 (thèse de doctorat)
- Zeller (Thomas), *Straße, Bahn, Panorama. Verkehrswege und Landschaftsveränderung in Deutschland von 1930 bis 1990*, Francfort-sur-le-Main / New York, Campus, 2002
- Ziegler (Volker), "Il progetto autostradale tedesco fra città e territorio, 1925-1955", *Storia urbana* n° 100, juillet-septembre 2002
- Ziegler (Volker), "Os caminhos de Le Corbusier do autódromo à auto-estrada" (*Les chemins de Le Corbusier, de l'autodrome à l'autoroute*), in : Yannis Tsiomis (dir.), *Le Corbusier Rio de Janeiro 1929-1936* (catalogue d'exposition), Rio de Janeiro, Centro de Arquitetura do Rio de Janeiro, 1998