

Préface du ministre de la Culture et de la Communication	
Frédéric Mitterrand	13
Avant-propos du président de la Cité de l'architecture & du patrimoine	
François de Mazières	14
La mobilité, accélérateur d'urbanité	
Francis Rambert, directeur de l'Institut français d'architecture	16
Pourquoi circuler ?	
Jean-Marie Duthilleul, commissaire de l'exposition	18
1. Des origines de la ville au XIX^e siècle	23
À pied, à cheval, en bateau (Jean-Marie Duthilleul)	24
Circuler à Paris au Moyen Âge (Simone Roux)	32
2. Les gares au XIX^e siècle, nouvelles portes des villes	35
Le train arrive (Jean-Marie Duthilleul)	36
Vapeur et vitesse: les gares (Bertrand Lemoine)	48
3. La mécanique entre en ville	53
L'irruption des transports mécaniques dans les villes à la fin du XIX ^e siècle (Jean-Marie Duthilleul)	54
Les stations de tramway, petites gares du quotidien (François Laisney)	74
4. Villes utopiques des années 1910-1930	79
Les utopies (Jean-Marie Duthilleul)	80
1910-1930: plus vite, plus haut (Maurice Culot)	88
5. L'espace de la voiture des années 1930 à nos jours	93
L'automobile (Jean-Marie Duthilleul)	94
La transformation de l'espace par la voiture (Marc Wiel)	104
6. La poétique des aérogares, nouveaux lieux de l'ailleurs	109
Les aéroports (Jean-Marie Duthilleul)	110
Les nuages plus bas que nous (Paul Andréu)	116
7. La ville éclatée	121
Les théories et la ville éclatée (Jean-Marie Duthilleul)	122
La vitesse contre la densité: toujours la ville mais sans la ville (Francis Beaucire)	128
8. Les nouveaux modes et le retour des ancêtres	131
La nouvelle donne pour circuler dans les villes et ailleurs (Jean-Marie Duthilleul)	132
Des espaces du mouvement diffus au service d'une mobilité discrète (Jean-Pierre Orfeuil)	148
9. L'homme en mouvement	153
La vie bouleversée par les nouveaux portables (Jean-Marie Duthilleul)	154
Le nouveau corps mobile (Georges Amar)	158
L'ubiquité sociale de l'être mobile (Vincent Kaufmann)	161
10. La ville recomposée	165
Les nouveaux produits de la dialectique du mobile et de l'immobile (Jean-Marie Duthilleul)	166
Ville et voitures, une histoire d'amour mouvante (Ariella Masboungi)	188
Habitable et circulaire, inconciliables (Bruno Marzloff)	190
Condition numérique et mobilité urbaine (Antoine Picon)	192
L'individu dans un nuage (Jean Viard)	194
<i>Biographies des contributeurs</i>	195
<i>Chronologie</i>	196
<i>Bibliographie</i>	198
<i>Générique</i>	204



1 Des origines de la ville au xix^e siècle

Depuis les origines, les hommes se déplacent pour aller à la rencontre d'autres richesses, approvisionnement, simple rencontre de l'autre, échange. Cette mobilité a modelé la structure des villes et leurs espaces publics dont le premier rôle est bien d'être un espace commun à tous où l'on peut se déplacer librement. Les voyages entre villes lointaines avaient souvent lieu en bateau et c'est la figure du port, maritime ou fluvial, qui symbolise la présence de « l'ailleurs » dans la ville. L'histoire a ainsi façonné, autour du mouvement, des archétypes d'architecture ou d'urbanisme avec lesquels nous vivons encore : portes, rues, places, ports.

Vue de la ville de Venise de l'époque de la République.

gares parisiennes 1800-1880



La Gare d'Orléans, la gare Paris-Principales et le monument de Christophe Colomb, Gare d'Orléans.
 © Topik, Berlin - Station des musées nationaux - Grand Palais (re-orig)
 La gare de Nemours à Saint-Firmin-le-Vieux, vers 1870 (re-orig)
 © Andrew Pritchard / La Vie du Rail
 La gare d'Asnières, Gare d'Asnières (re-orig)
 © Andrew Pritchard / La Vie du Rail

La gare de Sceaux (Orléans)
 © Musée de Sceaux, collection G. Lefebvre
 La gare du Nord Paris (1860)
 © Bibliothèque de la gare du Nord - Paris - Gare du Nord
 Une silhouette de la gare de Sceaux, début des années 1880.
 Paris (Marianne)
 © Hubert / Andrew Schaefer / Alamy

gares parisiennes 1800-1880



La gare de La Ferté, après reconstruction, Paris (Marianne)
 © Topik, Berlin - Station des musées nationaux - Grand Palais (re-orig)
 La gare de St-Etienne (re-orig)
 © Andrew Pritchard / La Vie du Rail

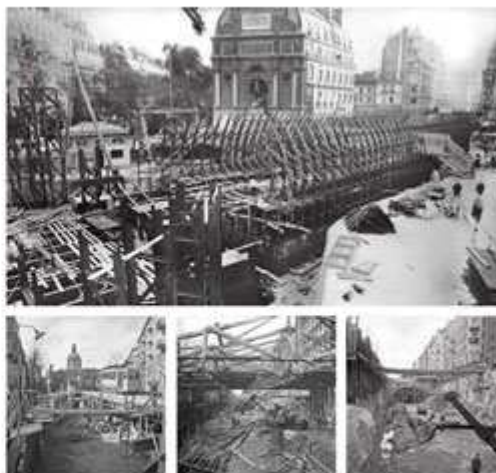
St-Etienne, Gare de St-Etienne, vers 1860.
 © Gare et Publishing Company / Library of Congress

chantiers du métro



Aménagement de Métro métropolitain de la station de métro Concord, rue de Valenciennes, Paris 7^e, 1900. Construction via travaux de terre souterrains, voir-couverts de béton, métro 1900, tome 2.
© Charles Mandin, Bibliothèque de l'École de Villa Mairea / Fondation Maeght

chantiers du métro



Construction du métro - chantier travaux place Saint-Michel et rue de Valenciennes, Paris 7^e, 1900.
© Reproduction de photographies / Musée Louis Bouge - Paris Région Île-de-France

Construction du métro de São Paulo (São Paulo, Brésil) 1947.
© Fundação Espaço MB/Museu



5 L'espace de la voiture des années 1930 à nos jours

La voiture, très souple et de plus en plus rapide sur des routes faites pour la vitesse, va devenir dans les années 1960 le moyen de déplacement dominant. Ce phénomène sociologique va engendrer des ruptures d'échelle majeures dans l'aménagement des villes et de l'ensemble des territoires: écartement des villes par les voies express, étalement des constructions le long des routes, transformations des voies historiques, déclin des quartiers de gare. Le « tout routier » va aussi transformer la structure de l'offre de transports collectifs.

Vue nocturne d'un échangeur à Orléans (France)
© Photo: Hubert / Corbis

garages et parkings



Vue nocturne du garage D'Orsay, rue Malesherbes, Paris 8^e
 Garage conçu par Jean Renaudie et Louis Goussier
 © 1991 (Site des photographes à l'opéra de la rue de Valenciennes et d'après J. Renaudie / Archives d'architecture de l'école de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville)

Garage Simons, 8 Abchurch Lane, Elizabeth City, Londres
 Photographé, 1974
 © Architecture Peter Cook / Royal Institute of British Architects (The Library Photographs Collection)
 Les parkings de Marina City conçus par Frank Gehry
 Chicago, États-Unis
 © Richard Turk / Photographs of the City Library

la vie d'après



View à Simons, restaurant et salles de nuit, 1951
 © Richard Cook Architects / Cooks
 Simons Hotel et, Royal Institute of British Architects (The Library Photographs Collection)
 © Richard Cook

Shower-toilettes situées au-dessus de l'entrée principale, Great West Road, Seven Hills, Londres (Photographie 1965, 1972)
 © Architecture Peter Cook / Royal Institute of British Architects (The Library Photographs Collection)
 La stationnement conçu par Peter Cook et Richard Greenwell
 © Christian Lippert
 La stationnement conçu par Peter Cook et Richard Greenwell
 (Photographie 1965) © Chicago History Museum / Getty Images

aérogares



Ancien de la TAM aux portes de l'aéroport de Bruxelles
 © Jean Van Der Weert, conçu par Jacques Lalleu, 1927.
 © Patrimoine de l'aviation française / Musée de l'aviation - Musée de la guerre d'Alsace
 Municipal Airport, Managua (Nicaragua), conçu
 par David Pinyan-Boussard, 1957. © G&P / W&P / B&P
 Musée de l'aviation française / Musée de l'aviation - Musée de la guerre d'Alsace

Extension de l'aéroport de Montréal (Montréal),
 conçue par Paul et Jean Beaudet
 © C&P / Architecture 1930
 Aéroport de l'aéroport d'Orly par le RAVI conçu par Henri Malin, 1961.
 © Jean-François Monnet / Aéroports de Paris-ADP
 Terminal TWA à Idlewild (aujourd'hui aéroport international John F.
 Kennedy) à New York, États-Unis, conçu par Eric Slesinger, 1962.
 © Eric Slesinger / Paris

aéroports



Terminal 1 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle,
 conçu par Paul Andreu, 1974.
 © Sébastien Oberlin 2014
 Le terminal des passagers de l'aéroport international Ngurah Rai
 (Dagur), conçu par Pierre Ponce, 1974.
 © Pierre Ponce / Studio Meda / Meda / 1974

Chang Eui-guk, l'aéroport international de Song Hong,
 conçu par Pierre et Partners, 1996.
 © Pierre et Partners / Paris
 Le terminal de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle,
 conçu par Pierre Ponce, 1974.
 © Pierre Ponce / Studio Meda / Meda / 1974
 L'aéroport international de Dusseldorf-Frankfurt (Mérano),
 conçu par Murphy / Kahn, 2006.
 © Pierre et Partners / Paris

stations de « métro » de surface, Curitiba



126

projeto de metrô de superfície BRT (Bus Rapid Transit) Curitiba
 - metrô de superfície - transporte coletivo, área urbana,
 sistema público de transporte coletivo,
 metrô de superfície - Metrô Curitiba / URBEM -
 Metrô de Curitiba S/A
 metrô de superfície - URBEM - Metrô de Curitiba S/A
 data: 13/01/2011



127

La circulation des hommes et des marchandises, l'évolution des modes de transport et des technologies ont depuis des millénaires façonné et, parfois, bouleversé la physionomie de nos villes et de nos paysages.

Rues, places, routes, autoroutes, voies ferrées, ports, caravansérails, gares, aéroports : autant d'archétypes qui jalonnent l'histoire de nos territoires et qui trouvent leur origine dans la nécessité et le désir permanent des hommes de circuler pour aller à la rencontre de l'autre.

Du Moyen Âge à nos jours, cet ouvrage abondamment illustré, conçu par Jean-Marie Duthilleul, architecte ingénieur, retrace l'évolution urbaine générée par cette mobilité, et montre que la ville est avant tout le produit d'un subtil équilibre, à ajuster sans cesse, entre *le mobile* et *l'immobile*, et que sa composition articule depuis toujours *les lieux où l'on reste* et *les lieux où l'on passe*.

À l'ère de la croissance exponentielle des villes, cette dialectique est plus que jamais au cœur des réflexions et des enjeux contemporains. Il nous faut aujourd'hui recomposer les villes autrement, autour des mouvements qui les font vivre, autour de nouveaux espaces et de nouvelles architectures. Les villes pourront alors assumer leur finalité d'être des lieux de rencontres et d'enrichissement.



ISBN: 978-2-96227-727-1
9 782962 277771
Prix: 32 €