

Sous le haut patronage de
Monsieur Jacques CHIRAC
Président de la République Française

Symposium
international

MOBILITÉS URBAINES

城市社会的可移动性：国内外关注的热点和发展趋势

les enjeux
de la
recherche
en **CHINE** et
à l'étranger

CHAIRE DE L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT

Du samedi 9
au lundi 11 octobre
2004

Université
de Tsinghua

Hall du bâtiment
principal de l'Université
de Tsinghua, Pékin

Ce symposium international est organisé

en partenariat avec l'Université de Tsinghua
(Institut d'Ingénierie des Transports),



avec le soutien

de PSA Peugeot Citroën en Chine,

PSA PEUGEOT CITROËN

标致雪铁龙集团

du Commissariat
et du Comité d'honneur des Années croisées France-Chine,



法国文化年
L'ANNEE
DE LA FRANCE
EN CHINE
2004/2005



法国文化年
赞助者
COMITE
D'HONNEUR

L'Année de la France en Chine est organisée :

- En Chine, par le Comité d'organisation des Années croisées France-Chine et le Ministère de la Culture.
- En France, par le Commissariat général français des Années croisées France-Chine, le Ministère des Affaires étrangères, le Ministère de la Culture et de la Communication et l'Association française d'action artistique (AFAA).

Avec le soutien du Comité d'honneur de l'Année de la France en Chine.

et de l'Ambassade de France en Chine.

Mobilités urbaines : les enjeux, les problématiques de la recherche en Chine et à l'étranger

L'Institut pour la ville en mouvement travaille à améliorer les connaissances scientifiques sur les mobilités urbaines dans les sociétés contemporaines à travers sa Chaire universitaire présidée par Jean-Pierre Orfeuil, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris.

Penser la mobilité, comprendre ce que le mouvement aujourd'hui et les visions du mouvement demain expriment d'une société et comprendre en retour ce que les sociétés construisent, attendent, tolèrent ou refusent en matière de mobilité est un des enjeux majeurs du siècle qui s'ouvre en termes économiques, sociaux, environnementaux et culturels.

Dans ce domaine, comme dans bien d'autres, il n'y a pas de modèle unique à vocation universelle mais des histoires qui conditionnent encore notre présent, des expériences imaginatives et des façons de faire dépendantes de contextes culturels, dont chacun peut se nourrir en les interprétant, et des contraintes qui s'imposent à tous, même si chacun les surmonte différemment.

Après avoir organisé en France trois séminaires internationaux, la Chaire universitaire de l'Institut pour la ville en mouvement (IVM) répond à l'invitation de l'université de Tsinghua et prolonge les réflexions et les échanges suscités par le programme Chine de l'IVM. Ce programme, sous la responsabilité de Jean-François Doulet, maître de conférences à Sciences Po, explore depuis trois ans les mobilités urbaines en Chine sur le terrain.

Il nous faut prendre la mesure des enjeux. Avec un taux de croissance urbaine de 3% par an, la Chine est entrée dans une phase d'urbanisation accélérée, largement soutenue par l'épanouissement des mobilités : la

diversification des motifs de déplacements, autant que l'augmentation rapide de la motorisation constituent un véritable défi pour les acteurs du développement urbain.

En organisant un nouveau symposium à Pékin, l'une des ambitions de l'IVM est de «contracter le temps», de confronter les visions d'un grand pays engagé dans une croissance rapide avec celles d'autres pays qui ont déjà connu, dans leur histoire, une forte croissance de la mobilité.

Le symposium s'articulera autour de trois moments forts :

- l'exposition «Bouge l'architecture ! Villes et mobilités» ;
- des présentations de recherche en séances plénières autour de cinq thèmes : “Transport et développement urbain”, “La dimension sociale de la mobilité”, “La multimodalité”, “Infrastructures, paysages et environnement”, “Innovations organisationnelles, innovations technologiques” ;
- des ateliers de villes sur la base d'études de cas présentées par les représentants des villes de Pékin, Shanghai, Canton, Chongqing et Wuhan.

CÉRÉMONIE D'OUVERTURE: Réconcilier mobilité et urbanité

samedi 9 octobre [matin]

Didier Rebois

Architecte, enseignant à l'Ecole d'architecture de Paris Val-de-Seine, commissaire de l'exposition “Bouge l'architecture ! Villes et mobilités” de l'Institut pour la ville en mouvement, Paris, France

Réconcilier mobilité et urbanité

La taille des villes dans le monde ne cesse d'augmenter et à la cité compacte et stabilisée s'est substituée une structure urbaine extensive, une ville-territoire. Le citoyen accroît toujours l'étendue de ses déplacements et vit à des rythmes alternant rapidité sur les grandes distances – autoroutes, périphériques, tunnels – et mobilité plus douce, dans les espaces de proximité – quartier résidentiel, galerie commerciale, aire tertiaire, parc de loisirs... Pour s'adapter à cette ville nébuleuse et se l'approprier, il préfère se déplacer en voiture, quand il le peut, et n'utilise les transports en commun que s'il n'a pas d'alternative. Le croisement de la ville extensive, de la densification humaine et de la vitesse provoque de profonds bouleversements dans l'espace métropolitain. La continuité de la ville européenne a volé en éclats au profit d'une ville fragmentée, baptisée par les Hollandais, «ville archipel» où les îles sont les zones fonctionnelles (habitat, tertiaire, commerce,

industrie, loisirs, équipements...) et, l'eau, les réseaux de déplacements. Ces contraintes d'accessibilité automobile rapide bouleversent le paysage, dilatent les infrastructures, dispersent les bâtiments et minimisent toujours les autres modes de déplacement, qu'ils soient collectifs ou alternatifs. Et ce sont les réseaux eux-mêmes qui induisent aujourd'hui l'urbanisation, le long des axes principaux, autour de croisements importants, abandonnant en jachère d'autres portions de la ville.

Dans la ville suburbaine, nous nous sentons comme des héritiers embarrassés, à la fois praticiens de cette mobilité reine mais aussi déconcertés par les paysages qu'elle produit. Les voiries rapides surchargées génèrent des nuisances majeures pour l'environnement ; les voitures à l'arrêt sont stockées dans des espaces souvent glauques et peu sûrs ; les polarités urbaines sont enclavées par les réseaux qui les irriguent ; les utilisateurs des autres moyens de déplacement ont peu d'espace pour se mouvoir sans prendre de risques ; les piétons perdent la sensation du sol urbain. Les espaces de la mobilité, conçus uniquement pour remplir leur fonction technique, ont laissé de côté une valeur centrale, le sens de l'urbanité.

A l'heure où l'impact du développement durable sur l'environnement urbain et naturel devient un enjeu majeur, réconcilier urbanité et mobilités est devenu un objectif politique stratégique pour des milliards d'habitants des villes dans le monde.

L'exposition “Bouge l'architecture !” témoigne d'une démarche nouvelle de projets où s'entrelacent échelles techniques, sociales et architecturales dans une série d'expérimentations diversifiées, contextualisées, créatrices, afin de donner forme à la ville en mouvement. A travers une diversité de points de vue, elles répondent à une demande sociale nouvelle qui peut se décliner en quelques thèmes. Nous analyserons quelques attitudes emblématiques de ce mouvement.

VISITE DE L'EXPOSITION “BOUGE L'ARCHITECTURE ! VILLES ET MOBILITÉS”

Aujourd'hui la vitesse et le mouvement se sont emparés de notre cadre de vie. Pourquoi les lieux de déplacements ne seraient-ils pas des espaces hospitaliers et porteurs d'urbanité ? Par l'originalité de ses 45 réalisations et projets architecturaux, l'exposition “Bouge l'architecture !” cherche à sensibiliser tant le grand public que les professionnels à l'enjeu que constitue la qualité des lieux du mouvement. Déjà présentée depuis 2002 dans une version franco-anglaise dans de nombreuses villes du monde, en Europe et Amérique latine et dans une version franco-chinoise dans plusieurs villes de Chine, l'exposition poursuit son itinérance et s'enrichit d'une version hispano-portugaise. Un catalogue français-anglais a déjà été publié ; une version chinoise paraîtra très prochainement aux Presses de la Construction de Chine.

THÈME 1: Transport et développement urbain

samedi 9 octobre [après-midi]

La rapidité de la croissance économique, démographique et spatiale des grandes métropoles suppose un développement important d'infrastructures de transport.

Ce développement suppose l'élaboration de visions des trafics à long terme. Ces visions sont le plus souvent données par l'usage de modèles gravitaires, où la demande de transport résulte de la forme de l'urbanisation.

L'expérience française, et notamment parisienne, montre que la réalité de la géographie des déplacements est très différente de celle qui est anticipée. De même, dans le monde, on observe des modèles différents d'évolution des formes urbaines et des besoins de

déplacements. Dans les deux cas, la raison est la même : la relation développement urbain-infrastructures n'est pas unidirectionnelle, les infrastructures réalisées conditionnent en partie les formes du développement urbain et les grands choix de transport sont aussi des grands choix urbains. Si l'on souhaite mieux piloter ces choix, des études de mobilité sont nécessaires (déplacements quotidiens, logiques de choix résidentiel, logiques d'implantation d'activités).

Avec :
Mao Qizhi
Professeur, Ecole
d'architecture, Université
de Tsinghua, Pékin, Chine

Modèle de développement spatial et organisation du transport dans les zones métropolitaines chinoises : comment passer de l'étalement urbain à un développement durable

regroupement de plusieurs grandes villes. On citera notamment celle composée par les villes de Shanghai, Nankin et Hangzhou, dans le delta du Yangtze, celle de Canton-Shenzhen, qui intègre également Hong Kong et Macao, dans le delta de la rivière des Perles, et celle de Pékin-Tianjin-Tangshan, pour la région du grand Pékin.

Le modèle de développement spatial de ces mégalo-poles est le résultat de l'expansion des centres-villes qui s'est poursuivie au cours de ces dernières décennies au profit d'un étalement urbain de grande ampleur. Ces mégalo-poles sont aujourd'hui constituées d'une vaste zone centrale de très forte densité aux alentours de laquelle s'étendent des zones suburbaines plus diffuses.

La centralité urbaine a influencé le dessin du réseau viaire. Aussi, dans une première phase de développement, la plupart des villes chinoises se sont-elles organisées autour d'un centre-ville de très forte densité, pour des raisons sociales, politiques, économiques et aussi historiques. Puis, lorsque ces grandes villes ont abordé une étape d'expansion rapide, c'est un réseau routier de type radioconcentrique qui s'est généralement imposé. L'un des exemples typiques de ce schéma est celui qui s'est mis en place à Pékin autour de onze voies radiales et cinq boulevards périphériques.

La Chine connaît actuellement un double processus d'urbanisation et de motorisation rapide. Dans ce contexte, la circulation urbaine dans les zones métropolitaines est devenue un enjeu majeur. Ces dernières années, plusieurs conurbations, qui fonctionnent aujourd'hui comme des métropoles régionales, se sont formées par le

Une urbanisation rapide, une forte augmentation du nombre de véhicules motorisés, une centralité urbaine prononcée, des infrastructures routières insuffisantes, des politiques et des systèmes de transport collectif désuets ainsi qu'une énorme masse des cyclistes ont engendré, au sein des régions métropolitaines chinoises, un modèle de développement générateur de congestions du trafic.

Bien que le territoire chinois soit très vaste et que le plan de développement de chaque région soit différent, la plupart des villes évoluent vers un modèle de développement spatial et des stratégies de transport similaires. Du fait de très fortes densités, de population comme de bâti, la ville chinoise devra sans nul doute affronter de nombreux problèmes de transport. Il paraît inévitable qu'un schéma urbanistique inadapté continue à engendrer une série de difficultés sociales et économiques, dont la congestion de la circulation urbaine est l'une des plus manifestes.

Si l'objectif des plans d'urbanisme est d'améliorer le cadre de vie de la population et de soutenir la croissance urbaine, il est nécessaire que le traitement de la circulation urbaine en constitue l'une des tâches prioritaires. L'accès à un développement durable nécessite que nous répondions au préalable aux deux questions suivantes : Quel est le modèle de transport urbain idéal dont nous avons besoin ? Quel prix sommes-nous prêts à payer pour parvenir à le mettre en place ?

THÈME 1: Transport et développement urbain

samedi 9 octobre [après-midi]

Dominique Bouf

Chercheur, Centre national de la recherche scientifique (CNRS), Laboratoire d'économie des transports, Institut des sciences de l'homme (ISH), Paris, France

L'hypothèse de la gestion paradoxale du temps de transport quotidien : fondements et perspectives

Des études précédentes ont montré que l'accroissement des vitesses pouvait se traduire par un réinvestissement « paradoxal » dans le budget temps consacré au transport. Deux modèles de villes s'opposent alors : les villes « extensives », plutôt représentées en Amérique du nord et en Océanie, et les villes « intensives », qui se trouveraient plutôt en Europe. Le paradoxe est que le budget temps augmente avec le développement économique alors que la vitesse s'accroît et que le temps devient rare et donc « cher ». Cet apparent paradoxe pousse à s'intéresser à l'évolution du partage modal en fonction des caractéristiques de la ville.

Doit-on supposer que les villes « intensives » sont en retard sur une évolution inéluctable ? Les villes « intensives » tendent-elles à devenir des villes « extensives » ? On mettra en évidence les différences à l'intérieur des continents nord-américain et européen en établissant une typologie des villes sur la base d'une distinction régionale.

Il convient également de s'interroger sur le devenir des villes asiatiques en développement, dont la mobilité et le partage modal des déplacements ainsi que les très fortes densités semblent plaider pour un modèle spécifique de ville. Mais l'augmentation de la richesse s'exprimera-t-elle par une évolution vers le modèle extensif, intensif ou un tout autre modèle ?

Liu Binglian

Professeur, Université de Tianjin, Chine

Analyse des caractéristiques de l'urbanisation et de la construction du système de transport métropolitain en Chine

Au fur et à mesure du développement de l'économie chinoise et de la mondialisation, nous assistons en Chine à une augmentation rapide de la vitesse et de l'étendue de l'urbanisation, accompagnée par l'apparition de nombreuses grandes villes et même de métropoles internationales. La montée en puissance de l'agglomération urbaine est devenue le trait marquant de l'évolution des villes chinoises depuis les années 1990.

La mise en place et l'élargissement d'agglomérations urbaines et de métropoles dépendent en partie d'améliorations apportées aux systèmes de transports. Il en résulte que la construction d'un système de transports métropolitains performant, intégré et adéquat, pourvu de modes de transports divers et complémentaires, devient prioritaire pour l'établissement de bases solides et de conditions favorables au développement de l'économie régionale. Par ailleurs, afin de favoriser une utilisation efficace du sol, il importe que l'espace urbain à l'intérieur des agglomérations soit géré de manière séquentielle et que l'on élimine les contraintes de la réglementation administrative et industrielle pour parvenir à un double mouvement de centralisation et de diffusion. L'objectif des systèmes de transport métropolitains est d'offrir des transports peu coûteux, sûrs et efficaces.

Jean-Pierre Orfeuill

Professeur, Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris XII, président de la Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement, France

Transport et développement urbain : quels enseignements après 40 ans d'observations en France et en Ile-de-France ?

Les transitions des économies à dominante agricole vers les économies à dominante industrielle et tertiaire s'accompagnent d'une très forte croissance des populations urbaines, en particulier dans les grandes villes. Pour assurer à ces populations un accueil satisfaisant et pour s'assurer d'un fonctionnement efficace à moyen-long terme de la ville, des visions stratégiques sont à formuler, des efforts considérables de planification urbaine et de planification des transports sont à conduire. Des techniques formalisées ont été développées à cette fin et leur caractère formalisé leur confère dans l'opinion et parmi les responsables un caractère scientifique prononcé.

Ces techniques ont été mises en œuvre en Ile-de-France depuis le début des années soixante. Nous bénéficions aujourd'hui d'un recul de plus de quarante ans et d'une densité exceptionnelle d'observations, qui nous permet d'aborder les questions suivantes : L'anticipation des croissances démographiques, des comportements de localisation des ménages et des entreprises, et des schémas de déplacements a-t-elle été correcte ? Les écarts observés sont-ils imputables à des facteurs exogènes ou endogènes à la modélisation, internes ou externes au fonctionnement de l'agglomération au sein de l'ensemble national ? En particulier, les valeurs et les décisions qui relèvent de l'Etat Nation et celles qui relèvent de la région urbaine ont-elles fonctionné en synergie ?

Des facteurs ignorés par les modèles ont-ils dû faire néanmoins l'objet d'importantes interventions publiques ?

La constitution progressive d'une meilleure connaissance des comportements de mobilité remet-elle en cause la structure des modèles de prévision ?

Les valeurs et les attentes portées par les citoyens d'aujourd'hui, les croyances portées par les techniciens, les planificateurs et les élus, les critères stratégiques pour les entreprises ont-ils évolué au cours de ces décennies où le revenu par tête a fortement augmenté ? Les problèmes urbains considérés aujourd'hui comme les plus importants ont-ils été identifiés de façon précoce, sont-ils en partie liés à la planification mise en œuvre ? Ces évolutions remettent-elles en cause non seulement les modèles mais aussi les perspectives stratégiques et les critères d'efficience dont ils sont l'expression ?

THÈME 2: La dimension sociale du transport

samedi 9 octobre [après-midi]

Les périodes de forte croissance économique peuvent être, malgré les efforts des pouvoirs publics, des périodes de forte croissance des inégalités entre individus, ménages, groupes sociaux. Dans ces périodes, la mobilité «moyenne» de l'ensemble de la population croît à la fois parce que la croissance du revenu moyen le permet mais aussi parce que la mobilité devient de plus en plus nécessaire dans un espace transformé par les stratégies de maillage et de localisation des employeurs et des services publics et privés. Se déplacer plus, ou sur de plus longues distances, résulte certes de choix, mais aussi d'obligations, dans un nouveau contexte. Certes, à l'exception de quelques services particuliers, les infrastructures et services de transport sont programmés «pour tous», mais les différentes catégories de la population ne sont pas dans la même situation du point de vue des compétences et des ressources pour pouvoir en tirer profit.

- Comment appréhender les obligations de déplacements et les possibilités (ou non) de les réaliser?
- Comment identifier les catégories en difficulté de mobilité?
- Quelles sont les causes de ces difficultés?
- Les difficultés de mobilité vécues par certains tendent-elles à renforcer des difficultés dans d'autres domaines?
- Quelle action publique ou privée pour favoriser la pleine participation de tous à la vie urbaine?

Avec :
Francis Godard

Professeur, Université de Marne-la-Vallée, membre du Laboratoire Ville mobilité transport (LVMT), Marne-la-Vallée, France

Autres villes, autres mobilités; autres mobilités, autres villes

Ce qu'on appelle la ville change de nature. Comment penser alors l'organisation des mobilités dans ces nébuleuses urbaines «archipélagiques»? Il faut chercher à comprendre comment les systèmes de mobilité dessinent la géographie de nouveaux espaces.

Autrement dit comment chaque mode de transport dessine une architecture spatio-temporelle de la ville. La qualité d'une ville en termes d'accessibilité dépend de l'existence de systèmes de transports intégrés qui facilitent les interfaces modales et donc les articulations entre modes. Il faut donc rendre possibles les connexions. Deux tendances sont à l'œuvre actuellement. D'une part, une tendance à la flexibilité et à la mobilité généralisée, d'autre part, une tendance à l'enfermement spatial qui est une des facettes de la pauvreté: comment faire pour échapper à cette dualisation? Développer une politique d'offre en matière

de transport suppose, d'abord, que l'on analyse les effets sociaux et urbains de chaque mode de transport puis que l'on ait une analyse pertinente de la demande et de ses évolutions à court et moyen terme. Il faut donc développer de nouvelles démarches en matière d'analyse des mobilités et mieux comprendre les déterminants des évolutions de ces comportements.

Il n'existe pas de solutions miracles ou de solutions toutes faites, contrairement aux illusions purement technicistes centrées sur le seul vecteur de déplacement. Après une phase de sentiment d'impuissance vient maintenant une phase de volontarisme et le retour d'une ambition politique sur les transports. Les politiques de transport sont entrées dans une phase d'extraordinaire inventivité. L'une des principales innovations passe peut-être par une nouvelle conception qui se fait jour des rapports entre institutions publiques et organisations privées aux plans organisationnel, financier et urbain (ou morphologique) en matière d'organisation des transports collectifs.

La capacité à la mobilité est une des dimensions nécessaires de l'intégration pleine et entière à une société. Autrement dit, moins un système urbain se préoccupe de l'accessibilité de ces différents lieux à l'ensemble de ses habitants et plus il est porteur de force de fragmentation et donc de désintégration sociale.

THÈME 2: La dimension sociale du transport

samedi 9 octobre [après-midi]

Pan Haixiao

Professeur, Collège d'architecture et d'urbanisme, Université de Tongji, Shanghai, Chine

La mise en place d'un réseau de transport pour l'exposition Shanghai 2010 : une opportunité pour intégrer les zones suburbaines dans le tissu urbain ?

L'amélioration du réseau de transport a toujours été, pour Shanghai, métropole d'un pays émergent, une préoccupation majeure liée à son expansion urbanistique. Cependant, le nombre de véhicules motorisés et la demande de transports ont largement dépassé les prévisions de la planification. Les constructions routières de grande envergure n'ont pas suffi à résorber la congestion urbaine et la mise en place d'un réseau plus performant de transports journaliers et de liaisons entre centre-ville et périphérie – prioritaire ces cinquante dernières années et visant à combattre la surpopulation des centres-villes – demeure, malgré un succès relatif, une préoccupation centrale. L'Expo 2010 se présente donc comme un défi pour le système de transport de la ville de Shanghai, et la vraie question est de savoir si la mise en pratique de la devise de l'Expo – « Une ville meilleure pour une vie meilleure » – aura des répercussions positives sur le développement à long terme de la ville et permettra l'intégration durable des zones suburbaines dans le tissu urbain.

L'amélioration du réseau de transport a toujours été, pour Shanghai, métropole d'un pays émergent, une préoccupation majeure liée à son expansion urbanistique. Cependant, le nombre de véhicules motorisés et la demande de transports ont largement dépassé les prévisions de la

Avec : Anisio Brasileiro

Professeur, Université fédérale de Pernambuco, Recife, Brésil

Mobilité urbaine, exclusion sociale et transport public : enseignements de l'expérience brésilienne

On sait bien que la nature essentielle de la pauvreté urbaine réside dans l'incapacité de la majorité de la population à avoir accès à l'eau, l'électricité, l'assainissement, aux télécommunications, à la santé, l'habitat, l'éducation, aux loisirs et à l'emploi. Parmi ces services, le transport constitue un instrument de liberté ou de servitude pour la mobilité urbaine. Le Brésil, pays de plus de 180 millions d'habitants, répartis en 27 états fédérés et 5 900 villes, parmi lesquelles les agglomérations de São Paulo (18 millions habitants), Rio de Janeiro (13 millions), Belo Horizonte (4 millions) et Recife (3,8 millions), passe par un moment de crise-transition, car en même temps que les problèmes urbains s'aggravent, des solutions innovatrices voient le jour dans les villes. Parmi les grands problèmes de transport urbain, citons ceux liés à la baisse de la demande de transports par autobus, exploités par des entreprises capitalistes tendant vers un monopole et de plus en plus soumises à la concurrence des exploitants artisanaux. Citons également les embouteillages résultant de l'augmentation de la motorisation d'individus

ayant des revenus modestes, ou de classe moyenne ou supérieure (cette dernière catégorie étant souvent détentrice d'une deuxième ou troisième automobile). Ainsi, notre intervention vise à s'interroger sur la manière de relancer le transport public dans un contexte d'urbanisation massive et d'exclusion sociale progressive. A partir d'expériences concrètes réalisées dans les villes de São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre, Belo Horizonte, Recife et Natal, nous analyserons la stratégie de réduction des inégalités comme l'un des éléments principaux d'une politique de transport. Pour cela, quatre dimensions sont ici considérées :

1) Technologique : on mettra l'accent sur des expériences de mise en pratique de réseaux de transports multimodaux dans les périmètres urbains des agglomérations, expériences basées sur les transports ferrés (tramway, VAL, métro et train), bien intégrés aux transports sur pneus (autobus et véhicules à faible capacité).
2) Institutionnelle et régulatrice : création d'un modèle de gestion métropolitaine, basé sur la négociation entre acteurs publics (d'échelons divers) et privés ; mise en pratique des règles compétitives pour le choix des opérateurs privés.
3) Financement : mise en pratique d'un mécanisme de financement par la prise en charge directe, par les employeurs, des déplacements des travailleurs (le « bon transport ») ; et modèles de financement basés sur le partenariat public-privé. A travers ces échanges d'expériences, nous espérons pouvoir contribuer à l'action publique et privée engagée pour favoriser la pleine participation de tous à la vie urbaine.

Noboru Harata

Professeur, Université de Tokyo, Tokyo, Japon

Transport et exclusion sociale : définition, constat et méthodes de mesure

Cet exposé explore les relations entre transport et exclusion sociale et propose d'utiliser le degré d'exclusion sociale, à savoir le nonaccès à certaines activités, comme indicateur de

la mobilité. Le niveau de cette exclusion est étudié en se basant, d'une part, sur des données recueillies au niveau national et relatives aux modalités individuelles de transport, d'autre part, sur une enquête réalisée auprès des usagers dans la région métropolitaine de Tokyo. Nous appliquons ensuite une méthode de mesure basée sur les activités d'un échantillon de foyers et analysons le lien entre mobilité et accès à l'automobile dans une ville japonaise. Enfin, toujours en se basant sur l'analyse de l'accès aux activités sociales, nous examinerons quelques mesures susceptibles de remédier à certains problèmes liés à l'exclusion sociale.

Li Chunling

Maître de conférences, Institut de sociologie, Académie des sciences sociales de Chine

Les pratiques de mobilité des groupes sociaux dans la Chine urbaine

THÈME 3: Multimodalité

dimanche 10 octobre [matin]

La multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes dans un même déplacement, est une question aussi essentielle pour le transport des marchandises que pour celui des personnes. Dans les très grandes villes et pour les personnes, elle est indispensable pour concilier la concentration des flux nécessaire à l'utilisation des techniques de masse les plus performantes et la dispersion des origines et des destinations. Les transitions de modes (internes au transport public, comme les passages des bus aux réseaux ferrés, ou impliquant des moyens de transport privé, comme la bicyclette ou la voiture) sont à la fois des facteurs de coût (en temps, en argent, en confort) et des opportunités.

La qualité de l'organisation des correspondances, la priorité accordée à tel ou tel transfert par l'organisation des espaces, l'information distribuée, les aides au déplacement prévues (pour les bagages par exemple), la coordination des tarifs et des horaires peuvent réduire ces coûts.

Ces lieux sont aussi des lieux de passage intense qui intéressent le commerce et les services. Leur présence constitue une opportunité pour simplifier la vie des voyageurs, dégager des ressources pour le gestionnaire de la plateforme d'échanges, rayonner sur le voisinage et «urbaniser» le lieu. Ces lieux, par nature très accessibles à partir d'origines variées dans l'agglomération, peuvent aussi constituer un support de développement tertiaire dans leur proximité immédiate. C'est pourquoi l'organisation matérielle de ces lieux d'échanges, leur gestion, le choix des niveaux et types de services qui y sont concentrés constituent des options majeures pour le fonctionnement de la ville d'aujourd'hui et son devenir.

Avec :

Lu Huapu

Professeur, directeur de l'Institut d'ingénierie des transports, Département de génie civil, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Système de transport urbain durable en Chine : problèmes, défis et réalisations

La Chine est un pays en voie de développement dont le taux de motorisation est faible. Cependant, le processus de développement en cours a engendré une congestion du trafic, des accidents de la circulation et une pollution atmosphérique qui

ont atteint des niveaux critiques dans de nombreuses villes grandes et moyennes. Comme dans beaucoup d'autres régions au monde, le système des transports est confronté, en Chine, à des défis majeurs. Cet exposé étudie les problèmes et défis actuels rencontrés dans le pays et explore certaines solutions possibles. Il fait également état des différents programmes et recherches en cours et conclut qu'il est possible, en concrétisant les résultats de la recherche de pointe, de mettre en place, dans de brefs délais et dans de nombreuses villes chinoises, un système de transport rapide, sûr, performant, confortable et propre. Les experts chinois sont également bien conscients que ce développement doit être durable, c'est-à-dire allier durabilité environnementale, performance et avancée scientifique. Le système de transport urbain ne doit donc pas seulement répondre à la demande de transport, mais également assurer un équilibre dynamique entre performance et protection de l'environnement. Il s'agit donc de poursuivre un objectif triple, à savoir satisfaire la demande de transport, protéger l'environnement et optimiser l'utilisation des ressources.

La recherche de solutions rationnelles aux problèmes du transport urbain peut s'effectuer dans un cadre comportant trois niveaux et deux aspects. Les trois niveaux sont les suivants.

Premièrement, en termes d'urbanisme et de modèles d'occupation des sols, il s'agit d'éviter la concentration des populations, des services et activités au sein des villes, laquelle provoque une augmentation de la demande de transport excédant sa capacité réelle, ainsi qu'une utilisation excessive des sols dans les quartiers urbains d'affaires qui pose des problèmes de circulation insurmontables. Deuxièmement, en termes de structure des transports, nous devons privilégier les transports collectifs de masse et les transports en commun à grande vitesse. Enfin, nous devons augmenter la capacité du réseau routier et optimiser l'utilisation des infrastructures par le biais de stratégies modernes de gestion scientifique des transports. Cependant, l'expérience montre que pour réaliser un équilibre entre offre et demande de transport, nous devons agir à la fois sur ces deux plans, qui comportent eux-mêmes deux principaux aspects, à savoir la prise en compte de l'offre et de la demande et la prise d'initiatives de grande envergure. Toutes les villes chinoises n'en sont pas au même stade de développement et ni leur système économique ni les caractéristiques de leur modèle urbain ne sont identiques. De ce fait, les futures stratégies et priorités en matière de transport urbain doivent être établies en fonction de ces spécificités et adaptées à chaque plan de développement urbain.

THÈME 3: Multimodalité

dimanche 10 octobre [matin]

Alain Bourdin

Professeur, directeur de l'Institut français d'urbanisme, Université Paris VIII, Marne-la-Vallée, France

Les lieux de la multimodalité, leur fonction urbaine et leur mode de gestion

aussi y gérer des flux importants et nécessairement divers de personnes ou de marchandises qu'il s'agit de faire circuler. Si l'on s'en tient aux seuls déplacements de personnes, ils posent également des problèmes d'organisation des usages : comment accueille-t-on les voyageurs, quelles activités peuvent-ils avoir, quels services liés au transport leur offre-t-on ?

On peut également s'interroger sur les fonctions urbaines des lieux de la multimodalité. En effet, la présence de flux importants et la facilité d'accès les rendent très attractifs pour certaines activités. On peut donc y installer des surfaces de bureaux, des commerces et des services divers (notamment dans le domaine des loisirs).

Il existe trois grandes orientations :

a - Organiser le lieu d'échange de manière à ce que les flux circulent le plus vite possible.

Les lieux de la multimodalité, notamment les gares ferroviaires ou routières et les aéroports doivent répondre à un ensemble de contraintes concernant l'articulation entre les modes de transports eux-mêmes. On doit

Les priorités portent alors sur les facilités d'accès d'un mode à l'autre et sur la coordination des différents modes (notamment en termes d'horaires) : le but est que le voyageur passe le moins de temps possible sur place.

b - Limiter le lieu de multimodalité à la seule fonction de transport mais en en faisant un espace qui concentre les services liés au déplacement et où l'on peut éventuellement passer du temps à l'occasion d'un changement de mode. On insistera alors plus sur les services offerts aux usagers que sur la coordination de modes.

c - Faire de ces lieux des lieux urbains qui contribuent à l'animation de la ville, au-delà même des seuls usagers des transports. C'est ce qui se passe lorsque l'on installe des centres commerciaux ou des centres d'affaires dans les gares.

Selon les choix effectués concernant les fonctions des lieux de la multimodalité, les modèles d'organisation utilisés pour les faire fonctionner sont très différents. Parmi ces modèles, on en présentera un, celui dit « d'aéroport de Paris », utilisé aussi bien pour des gares que pour des aéroports. On montrera ses forces et ses limites.

Ma Lin

Ingénieur, Centre des transports urbains, Académie d'urbanisme de Chine, ministère de la Construction, Chine

Stratégie en matière de système de transport urbain intelligent en Chine

En Chine, le concept de système de transport urbain intelligent s'inscrit dans un contexte où la circulation urbaine n'est plus adaptée au développement socio-économique de la ville. L'identification des impacts, le ciblage des objectifs, la planification et la mise en place d'un système de transport urbain intelligent, constituent des éléments stratégiques qui doivent s'inscrire dans le développement global de la circulation urbaine en Chine. La demande de transport détermine les orientations, priorités et modalités de mise en place du système de transport urbain intelligent. Les impératifs de service en constituent à la fois le problème central et le point de désaccord pour ce qui concerne le ciblage du marché.

La stratégie générale en matière de transport urbain intelligent peut se résumer de la façon suivante : donner la priorité à la limitation de la circulation en ville, promouvoir avec détermination les transports collectifs, mettre en place un système d'information intégré, améliorer les infrastructures routières et se donner les moyens politiques pour élargir et réaliser progressivement ces objectifs.

José Manuel Viegas

Professeur, Institut supérieur technique, Centre des systèmes urbains et régionaux (CESUR), président de Transport innovation systèmes (TIS), Lisbonne, Portugal

Transports urbains : la difficile transition entre multi-modalité et intermodalité intégrée

de plus en plus grandes, des demandes de

mobilité pour des motifs divers et des trajets vers des destinations variées ; les modes de transport apportent une réponse en rapport avec leur vitesse et leur capacité de charge. Leur éventail est large et comprend la marche à pied, le vélo, le cyclomoteur, la moto, la voiture particulière, l'autobus ainsi que tous les transports ferroviaires ou autoguidés. Ces systèmes multimodaux desservent relativement bien les villes ou régions tant que leur modèle est essentiellement monocentrique et que la mobilité des habitants suit le schéma simple et habituel des trajets domicile-travail-domicile. Mais, lorsque l'une de ces conditions fait défaut, il se crée un besoin de déplacement entre des zones trop lointaines pour être accessibles à pied ou à vélo, ou mal desservies par les transports collectifs. C'est dans le retard à résoudre ce problème que réside l'une des raisons majeures de l'augmentation rapide de la motorisation individuelle, observée dans de nombreuses agglomérations urbaines du monde.

De vastes zones urbaines nécessitent un système de transport collectif performant, pratique et bien intégré. Cette intégration pose certes des problèmes techniques complexes mais l'obstacle majeur est d'une autre nature. Si elle permet aux habitants d'investir plus facilement de nombreux lieux de l'espace urbain et constitue un puissant instrument de cohésion sociale, elle génère aussi des coûts supplémentaires, des vulnérabilités au niveau de la qualité des services et impose aux opérateurs des contraintes commerciales qui nuisent à l'efficacité de sa réalisation. Il est donc nécessaire de rechercher un compromis entre ces aspects positifs et négatifs, afin de pouvoir mettre en place un système de transport performant, desservant de vastes zones urbaines. Cet exposé présente les principaux éléments qui peuvent concourir à cet équilibre et montre comment on peut l'atteindre en impliquant le public à différents niveaux et à différents stades de la conception et de la maintenance du système de transport.

THÈME 4: Infrastructures, paysages et environnement

dimanche 10 octobre [matin]

Le développement des transports urbains a conduit à imaginer, dès la fin du siècle, toutes sortes de solutions pour rendre possible le passage des infrastructures, en particulier la construction superposée des réseaux divers, des tunnels de métro, des rues, des voies de tramway et des viaducs de chemins de fer. Le développement de l'automobile a ensuite, dès le début du XX^e siècle, donné naissance aux Etats-Unis à différents systèmes de voies rapides pour les voitures. Les premières d'entre elles, les *parkways*, témoignaient d'un effort pour donner à ces nouvelles infrastructures une véritable qualité urbanistique et paysagère. Mais la pression du trafic et la séparation entre planification des transports et urbanisme ont par la suite négligé ces dimensions: les parties construites des villes ont été balafrées et défigurées par les pénétrantes et les rocares autoroutières tandis qu'en périphérie d'immenses échangeurs neutralisaient des zones très étendues. Depuis quelques années,

aux Etats-Unis comme en Europe, on s'efforce de réparer les dégâts causés par ces infrastructures. Les politiques de revitalisation des centres des villes prônent en effet la requalification des espaces publics et en particulier des voiries. A New York, l'autoroute qui longeait le sud-ouest de Manhattan (Battery Park) a été démolie et a fait place à un boulevard qui permet de desservir en continu les quartiers qu'il traverse; à Boston, un gigantesque chantier est en cours pour enterrer l'autoroute traversant la ville depuis le début des années 1950. En Europe, également, se développent de multiples projets pour transformer des autoroutes urbaines en boulevards (à Lyon et Marseille notamment) et pour

réaliser des tunnels routiers qui permettront de rendre à d'autres activités les voiries de surface (à Stockholm par exemple). De façon plus générale, il apparaît aujourd'hui, dans de nombreux pays anciennement urbanisés, qu'il est possible de trouver de nouveaux compromis entre les divers usages et fonctions des villes, qu'on peut limiter voire enterrer les très grandes voies de transit et favoriser des voiries autorisant à la fois des vitesses intermédiaires, la desserte locale et une occupation diversifiée d'espaces publics de qualité.

■ Comment donner une qualité architecturale, urbanistique, paysagère et environnementale aux infrastructures de transport et aux autoroutes urbaines ?

■ Comment éviter que les voiries rapides ne découpent et ne fragmentent les villes ? Les boulevards urbains peuvent-ils concilier les exigences de transit et de desserte ? Comment faire en sorte que les voiries automobiles soient conciliables avec la production d'espaces publics aux fonctionnalités multiples ?

■ Comment concilier les exigences des riverains en matière de qualité de leur environnement proche avec les exigences de mobilités de ceux qui traversent leurs quartiers ?

■ Comment participer à la réduction des nuisances liées au transport, en particulier la pollution de l'air ?

Avec :
François
Ascher

Professeur, Institut
français d'urbanisme,
Université Paris VIII,
Marne-la-Vallée, France

Infrastructures
de transports et
urbanisme :
vers un
nouveau
modèle de
performance
pour les villes ?

L'urbanisme moderne s'est développé au début du XX^e siècle en mettant en œuvre le principe majeur de performance de l'industrie de cette même époque: la recherche d'économies d'échelles par la répétitivité et la production de masse. Pour cela, de la même

façon que l'industrie, l'urbanisme s'est efforcé de séparer les fonctions pour que chacune des activités atteigne les masses critiques permettant de dégager des économies d'échelle. On connaît la formule célèbre de la Charte d'Athènes: la ville doit être organisée en séparant les zones destinées à l'habitat, au travail, aux loisirs, au commerce et au transport.

Le principe de séparation des fonctions a ensuite été approfondi et après la Seconde guerre mondiale se sont développées des infrastructures de transports, distinctes selon les types de transport avec, aux deux extrêmes, les rues piétonnes d'une part, les autoroutes urbaines d'autre part. Ont été aussi de plus en plus séparées les fonctions de transit et de desserte locale. Enfin, s'est construit un système d'infrastructures très hiérarchisé, les voies secondaires ayant pour fonction de concentrer les flux vers les grands axes et de les répartir vers les voies de desserte.

Aujourd'hui, ce modèle de séparation systématique des fonctions est en partie remis en cause dans de nombreux pays urbanisés, pour différentes raisons. En premier lieu, l'urbanisme a, de façon générale, changé de références en matière de modèles de performances, de même d'ailleurs que l'industrie: la division fonctionnelle de l'espace était performante lorsque le fonctionnement urbain était assez simple et répétitif et que la diversité urbaine était relativement peu importante. Mais dans des villes où les déplacements se font de plus .../

THÈME 4 : Infrastructures, paysages et environnement

dimanche 10 octobre [matin]

L... en plus dans tous les sens, de façon variée et changeante, le système hiérarchique des voiries et la spécialisation fonctionnelle des espaces semblent en partie inadaptés. En second lieu, les voies piétonnes comme les voies autoroutières urbaines suscitent des difficultés de plus en plus nombreuses. Les voies piétonnes des centres des villes se révèlent moins attractives et beaucoup voient le commerce s’y dégrader. Quant aux autoroutes urbaines, elles posent un double problème : d’une part, elle drainent la circulation, provoquent un allongement des parcours et sont de plus en plus vite saturées ; d’autre part, elles constituent des coupures dans la ville, appauvrissant le potentiel urbain des quartiers qu’elles isolent et empêchant des circulations transversales qui pourraient les soulager. En dernier lieu, le niveau de qualité exigé par les citoyens s’accroît et ceux-ci refusent de plus en plus d’habiter à proximité de ces grandes infrastructures, les considérant non seulement comme source de nuisances mais aussi inesthétiques. Dans ce contexte, les urbanistes et les responsables des transports recherchent aujourd’hui des solutions nouvelles pour optimiser conjointement les exigences de mobilité et de qualité urbaine. On constate ainsi, outre le souci d’une plus grande mixité fonctionnelle au sein même des quartiers d’une ville :

- le développement de rues commerçantes, avec un certain mélange des différents modes de transport individuels et collectifs ;
- des conceptions nouvelles pour le design des voies urbaines mêlant transit et desserte (les nouveaux boulevards urbains), avec des voies qui permettent des débits relativement élevés, sans pour autant constituer des coupures urbaines, et des axes seulement dédiés aux transports ;
- la suppression des grandes voiries autoroutières de surface dans le cœur des villes et leur remplacement dans certains cas par des voiries souterraines ;
- un effort d’architecture et de design paysager dans le traitement des grandes infrastructures autoroutières intra-urbaines.

Jin Liming

Professeur,
Université de Tsinghua,
Pékin, Chine

Conception et construction d’avenues urbaines paysagères en Chine

Pour s’adapter à l’accélération du développement économique, les villes chinoises cherchent de plus en plus à se moderniser et à créer une image qui les identifie en concevant des «projets-images». Ceux-ci ont essentiellement pour objectif d’aménager et de construire des avenues urbaines paysagères, qui répondent aux exigences croissantes du trafic urbain et améliorent l’image de la ville.

Certaines de ces réalisations ont été des succès (notamment l’avenue Shennan à Shenzhen), alors que d’autres, même si leur intégration paysagère était réussie, n’ont pas su assurer leur fonction de circulation (notamment l’avenue Century, dans le nouveau quartier Pudong de Shanghai). Ces exemples nous permettent de tirer les leçons suivantes, à savoir :

1. Au cours de la première phase d’urbanisation de la Chine, l’aménagement et la construction d’avenues urbaines paysagères visaient concrètement à améliorer les infrastructures urbaines et à embellir l’environnement urbain.
2. La fonction de circulation de ces avenues, qui devaient assurer la régulation de la circulation et élargir le trafic, a souvent été négligée au profit du seul souci de l’esthétique urbaine.
3. Ces avenues ont initialement été conçues

dans une perspective traditionnelle, c’est-à-dire intégrées dans un plan d’urbanisme global qui n’a pas suffisamment tenu compte des besoins des populations urbaines modernes.

4. Le tracé et l’aménagement des avenues ont négligé les exigences fonctionnelles et environnementales des quartiers adjacents, ce qui a entraîné un manque d’harmonie de l’ensemble du paysage urbain. La construction de telles avenues reste à l’ordre du jour en Chine, qui recherche toujours à améliorer l’image de son environnement urbain. Cet objectif nécessite cependant une grande vigilance et la vision d’un équilibre subtil entre embellissement de l’environnement urbain, réduction de la congestion du trafic et amélioration de la qualité de vie des habitants.

André Lortie

Architecte, chercheur à
l’Ecole d’architecture
Paris-Malaquais, France

Villes et infrastructures routières : le temps de la réconciliation

À partir de quelques exemples, la présentation s’intéressera aux grands moments de la pensée des rapports entre ville et grandes infrastructures routières. Au début du XX^e siècle, alors que les voiries à grande vitesse étaient plutôt conçues pour résoudre des problèmes locaux, leur association avec les tissus urbains traversés relevait essentiellement de la réflexion des techniciens. Après la Seconde Guerre mondiale, au moment où les réseaux de grande circulation étaient dessinés à l’échelle des territoires nationaux, les autoroutes urbaines traversaient en général les villes sans préoccupation de continuité. A l’aube du XXI^e siècle, nombre de projets visent à résorber les ségrégations issues des réalisations des années 1960 et 1970.

He Kebin

Professeur, Département
des sciences et
d’ingénierie de
l’environnement,
Université de Tsinghua,
Pékin, Chine

Quels projets urbains pour faire face à la pollution de l’air liée aux transports ?

Les véhicules à moteur ont largement contribué à l’altération de la qualité de l’air dans toutes les villes du monde et l’on connaît bien aujourd’hui leur impact sur l’environnement au niveau local, régional et mondial. Les véhicules constituent la principale source d’hydrocarbures (HC) et d’oxydes d’azote (NOx) – précurseurs de l’ozone troposphérique et des pluies acides –, de monoxyde de carbone (CO) et de polluants atmosphériques tels que les particules de diesel. Les véhicules consomment également de grandes quantités de carburants fossiles comme le pétrole et le diesel, qui émettent du dioxyde de carbone (CO₂) et contribuent au réchauffement de la planète. Durant ces dernières décennies, du fait de l’explosion de sa population motorisée, la Chine a émis de vastes quantités de CO, NOx, HC et particules, notamment dans les zones urbaines à forte densité de population. L’objectif de cet exposé sera donc de s’interroger sur les relations entre transport urbain, conditions de mobilité et émissions polluantes et de présenter l’action des différentes réglementations nationales et locales. Comment concevoir des projets urbains permettant de faire face à l’augmentation de la pollution de l’air ?

Bian Chunlan

Maître de conférences,
Ecole d’architecture,
Université de Tsinghua,
Pékin, Chine

Infrastructures, paysages et environnement

THÈME 5: Innovations organisationnelles, innovations techniques

dimanche 10 octobre [après-midi]

L'évolution du secteur des transports et des déplacements apparaît fortement marquée par une offre industrielle d'équipements. C'est bien sûr le cas des matériels de transport (automobile, transport collectif...). Mais les progrès techniques, particulièrement en matière d'électronique et d'informatique, s'intègrent également aujourd'hui dans les systèmes de gestion et d'exploitation : voiture « intelligente », transports collectifs automatiques, informations en temps réel, billettique, transports à la demande, etc. L'histoire des politiques de transport souligne l'importance des projets techniques dans la mobilisation des institutions et des entreprises en faveur d'une transformation des systèmes de déplacement. Mais l'analyse des processus de décision fait également apparaître les interactions étroites entre innovations techniques et innovations organisationnelles.

Selon les cas, l'innovation technique va pallier l'absence d'innovation organisationnelle ou la faciliter. A l'inverse, certaines innovations techniques ont pu ne pas voir le jour faute d'innovation organisationnelle. Par exemple, les questions de régulation du trafic sont intrinsèquement liées à l'organisation de la gestion de la voirie, à la hiérarchisation du réseau et à la division du travail entre services techniques. Ainsi, la diffusion d'informations sur l'état du trafic aura des effets différents sur la répartition de la circulation selon les types d'opérateurs et de techniques mises en service (assistance individuelle embarquée à la conduite, panneaux à messages variables sur autoroutes, radio, etc.). Autres exemples : les possibilités d'organisation de l'intermodalité (aménagement des correspondances, tarifications combinées, horaires coordonnés, etc.) dépendent des compétences des autorités administratives concernées et de leur capacité

de coopération ; l'acceptabilité sociale et l'efficacité économique des péages d'accès (à une zone ou à une infrastructure) sont sensibles aux techniques de paiement utilisées.

Plus généralement, les innovations techniques comme les innovations organisationnelles modifient les formes de coordination entre les divers acteurs des systèmes de déplacement.

■ Comment expliquer l'aptitude des grands projets à faciliter les prises de décision ?

■ Dans quels types de situations y a-t-il concurrence entre innovations techniques et innovations organisationnelles ? Et quelle est, dans ces cas, l'efficacité respective de chaque sorte d'innovation ?

■ Dans quels autres types de situations y a-t-il complémentarité entre innovations techniques et innovations organisationnelles ? Et comment créer les synergies les plus intéressantes ?

Hitoshi Ieda
Professeur, Laboratoire de recherche sur les transports et la planification des infrastructures (TRIP), Université de Tokyo, Tokyo, Japon

Développement urbain et transports collectifs (TOD) au Japon : aspects positifs et négatifs d'un point de vue institutionnel et organisationnel

Asseoir le développement urbain sur les transports collectifs (TOD), et plus spécialement les transports ferroviaires (RBD), est l'un des concepts clés du développement urbain des grandes villes japonaises telles que Tokyo, Osaka ou Nagoya. Le développement du réseau de voies

ferrées et l'implantation de nouvelles gares en périphérie n'étaient pas toujours destinés à contrôler le plan de la ville ni à influencer sur la croissance de l'environnement urbain. Il n'en reste pas moins vrai que, si ce concept n'avait pas été appliqué, nous n'aurions guère pu voir se former de vastes conurbations comme celle de Tokyo, où les transports ferroviaires représentent 40 % de tous les modes de transport sur l'ensemble de l'agglomération et 70 % des transports vers le centre-ville, et où la consommation d'énergie par habitant, pour le secteur des transports, est l'une des plus faibles des grandes villes des pays développés. Cet exposé présente d'abord quelques exemples de développement urbain assis sur les infrastructures de transports collectifs dans les grandes villes japonaises, puis tente de les regrouper d'un point de vue historique ou organisationnel dans différentes catégories : par exemple, développement, par des .../

Innovations organisationnelles, innovations techniques

dimanche 10 octobre [après-midi]

... compagnies ferroviaires privées, de quartiers résidentiels autour des gares ou de quartiers commerciaux au voisinage des gares plus importantes; développement, par le secteur public, de villes nouvelles au voisinage des gares; politique incitative au développement urbain au voisinage des gares, menée par les autorités locales; ou encore développement urbain mené conjointement par les secteurs public et privé.

L'une des clés de la réussite d'une stratégie de développement urbain assis sur les transports collectifs réside dans la bonne adéquation entre les réalisations des sociétés privées et des politiques publiques, aussi bien dans le domaine des transports que du développement urbain. Nous examinerons les avantages et les inconvénients de ce mode de développement au Japon et tenterons de tirer les leçons des réalisations actuelles, en portant particulièrement notre attention sur les différents fonctionnements institutionnel et organisationnel.

Jean-Marc Offner

Professeur à l'Ecole nationale des ponts et chaussées, directeur du Laboratoire Techniques territoires et sociétés, Marne-la-Vallée, France

Les nécessaires synergies entre dispositifs techniques et organisationnels

aménagement des espaces collectifs, planification spatiale... Les politiques urbaines de déplacements résultent donc de décisions multiples. L'efficacité et la légitimité de leur mise en œuvre nécessitent le dépassement des approches sectorielles au profit de démarches transversales.

Il existe au moins deux possibilités pour ce faire: coordonner (créer des interdépendances entre les acteurs, des interopérabilités entre les techniques); intégrer (rassembler les acteurs dans une même entité, standardiser les techniques). Ainsi la *Carte Orange*, titre de transport mensuel permettant d'utiliser tous les transports collectifs en région parisienne, implique une entente entre les divers transporteurs. Ainsi les «syndicats mixtes», organismes de coopération entre agglomérations et départements, permettent de traiter la question des déplacements dans les zones d'habitat périurbain.

Les systèmes de transport mettent en jeu de nombreux secteurs de l'action publique locale, tant en matière de gestion que d'investissement: circulation et voirie, transports collectifs,

Les dispositifs susceptibles de répondre aux ambitions de coordination et d'intégration sont de deux ordres: techniques ou organisationnels. Or le succès des politiques locales semble souvent résulter de la conjonction entre innovations techniques et organisationnelles. Une innovation technique peut avoir besoin de transformations organisationnelles pour se déployer; ou faciliter une innovation organisationnelle. Une innovation organisationnelle peut encourager la créativité technique en modifiant les cadres de pensée; ou mobiliser un dispositif technique pour se concrétiser.

Il apparaît donc intéressant, en termes de gestion du changement, de réfléchir aux synergies entre technique et organisation. Deux exemples illustrent ce propos. L'un est un cas d'innovation technique en quête de dispositif organisationnel. L'autre est une innovation organisationnelle en quête de dispositif technique.

L'information routière – par panneaux à messages variables, par radio ou par système GPS – est émise par des institutions multiples, parfois sans liens directs avec les gestionnaires, également multiples, des infrastructures routières. Il manque une institution intégratrice, un opérateur du réseau viaire apte à rendre cohérentes entre elles les régulations produites par les divers diffuseurs d'informations.

Mobilien est un réseau de lignes d'autobus à haute qualité de service (vitesse, fréquence, confort) imaginé par le Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France (région parisienne). Programmées par des comités d'axes, qui réunissent l'ensemble des acteurs parties prenantes de l'opération, ces lignes *Mobilien* peinent à voir le jour compte tenu des antagonismes entre les divers intérêts ou logiques en présence. La formalisation de cette innovation comme projet technique intégré faciliterait peut-être les négociations, tout en autorisant la mise en œuvre d'outils d'évaluation.

Jiang Yulin

Ingénieur en chef, Institut des transports, ministère de la Communication, Chine

Un nouveau cadre institutionnel pour la politique des transports en Chine

Tous les secteurs industriels du transport (fermé, routier, fluvial, aéronautique et par oléoducs) se sont rapidement développés en Chine ces dernières années. En 2003, la Chine

possédait un réseau de transport qui couvrait 3,8 millions de kilomètres. Son réseau ferroviaire, long de 730 000 km, était le troisième plus long du monde et sa capacité le plaçait à la deuxième place. Avec 1,81 million de kilomètres de routes, le réseau routier chinois occupait la quatrième position, et la deuxième place pour son réseau autoroutier qui couvrait 30 000 km. Cette croissance rapide pose de graves problèmes, notamment liés au manque d'équipements appropriés et de systèmes intégrés de gestion des transports, à une sécurité énergétique insuffisante, à l'augmentation de la pollution atmosphérique, à l'augmentation du nombre d'accidents de la circulation et donc de décès, et à

Innovations organisationnelles, innovations techniques

dimanche 10 octobre [après-midi]

I...une importante congestion urbaine.

Après analyse des prévisions relatives à la demande de transport et en se basant sur les expériences des pays développés, la Chine s'est assignée des objectifs et a adopté des contre-mesures visant à gérer le développement des transports. Une mission stratégique a été définie afin de mettre en place un système moderne de transport qui réponde aux trois objectifs d'économie d'énergie, de réduction des accidents de la circulation et de résorption de la congestion urbaine. Ce programme de développement des transports intègre la plupart des technologies les plus avancées et notamment les trains à grande vitesse, les véhicules propres, les nouveaux systèmes de radioguidage, la technologie du transport intelligent, les lignes à grande vitesse à sustentation magnétique ainsi que des mesures organisationnelles. De plus, afin de réunir les conditions nécessaires à la réussite de ce programme de développement, une structure de gestion pour un système moderne et global de transport a été mise en place, dont la mission est de définir une politique de construction d'équipements et de poser les bases d'un système de transport innovant s'appuyant sur les avancées scientifiques.

Robert Cervero

Professeur, Université de Berkeley, Etats-Unis

Urbanisme durable et transport : concevoir des plans de ville favorisant la mobilité et l'accessibilité par de nouvelles mesures institutionnelles et organisationnelles

malheureusement susceptible de pérenniser la dépendance à l'automobile et les problèmes qui y sont liés. Si l'on considère l'évolution de la ville de Pékin, on assiste à la construction de nombreux périphériques sur lesquels s'imbrique un vaste réseau rectiligne d'axes principaux. L'expérience montre que de telles configurations routières entraînent une croissance dispersée de la ville et, de ce fait, l'augmentation du nombre de véhicules – kilomètres parcourus (VKT) par habitant. Il apparaît donc nécessaire de rechercher une approche plus raisonnée qui privilégie les objectifs d'accessibilité et les tient pour aussi importants que ceux établis en matière de mobilité. Il s'agit d'initier diverses mesures

Les villes des pays en voie de développement, et notamment les villes chinoises, ont choisi, pour répondre à la demande croissante de déplacements motorisés, l'approche occidentale classique privilégiant les solutions technologiques et la stimulation de l'offre. Cette tendance est

institutionnelles, administratives et organisationnelles visant à améliorer la durabilité de la croissance urbaine en Chine. Les initiatives privilégiant les transports collectifs doivent être sérieusement explorées, notamment celles mises en œuvre à Zurich ou à Bogota, associant avancées technologiques (par exemple, les systèmes de signalisation en temps réel) et gestion des infrastructures (par exemple, l'aménagement de voies d'autoroutes en couloirs réservés aux bus), qui ont fortement incité les résidents à emprunter les transports en commun. On citera aussi les aménagements, également à Bogota, de « stations vertes de correspondance » où les grands axes de circulation des transports collectifs croisent, au moyen de passages protégés, les voies piétonnes et les pistes cyclables qui seraient tout particulièrement adaptées aux villes chinoises. De tout temps, les villes chinoises ont mené une vaste politique de planification d'affectation des sols. Actuellement, trois stratégies permettent d'espérer la réduction du nombre de véhicules/kilomètres parcourus par habitant, à savoir le développement axé sur les transports collectifs, le nouvel urbanisme et la recherche d'un équilibre entre zones d'emploi et d'habitation. Les expériences menées à Singapour, Washington D.C., Tokyo et Curitiba montrent que la mise en œuvre de diverses approches institutionnelles et législatives favorisant une harmonisation entre investissements massifs dans des programmes de transport collectif et politique d'urbanisation peut apporter de substantielles améliorations.

Au cours de ces dernières années, les villes chinoises ont fait de grands progrès en matière de gestion de la demande de transport, notamment avec des programmes relatifs aux immatriculations de véhicules. Mais, dans d'autres domaines, comme celui du covoiturage, de la copropriété automobile et du péage urbain, elles devraient s'inspirer des expériences menées dans d'autres pays.

Au niveau international, la Californie du sud s'est placée en tête en matière de covoiturage, en combinant aménagement d'infrastructures avec voies réservées au covoiturage, mise en place de systèmes de transport intelligent et programmes innovants, notamment le péage des voies réservées au covoiturage (*HOT lanes*). D'autres expériences menées à Singapour et à Londres indiquent que les mesures tarifaires sont porteuses d'un signal fort et permettent de contourner la circulation urbaine aux heures de pointe. Afin de mettre en œuvre des modèles de croissance urbaine plus durable, les villes de Chine et d'autres pays en voie de développement devraient s'efforcer de rechercher un équilibre entre des solutions basées sur l'offre et la demande et sur des politiques de transport favorisant équitablement mobilité et accessibilité. C'est une approche équilibrée multimodale, basée à la fois sur les transports et sur l'urbanisme, qui offrira à quelques-unes des plus grosses agglomérations urbaines du monde la possibilité de s'engager dans un développement durable – non seulement en termes environnementaux mais également économiques et sociaux.

Ateliers de villes

lundi 11 octobre [matin]

Les acteurs du développement local font face, en Chine, à des enjeux nouveaux liés à la grande rapidité du changement et à une plus grande complexité des phénomènes urbains. Les réformes en cours modifient en effet considérablement les modalités de l'action publique locale.

Les préoccupations actuelles expriment le besoin d'être plus proche des attentes de citoyens dont les demandes tendent à se diversifier. Cette position oblige à rechercher des solutions nouvelles dont l'objectif est de permettre tout à la fois d'améliorer la qualité de la vie en ville et de trouver de nouveaux modes de gestion des services de transports.

Les ateliers de villes, organisés en collaboration avec l'Université de Tsinghua à Pékin et l'Université de Tongji à Shanghai, ont pour objectif de comparer les situations locales en Chine avec des expériences étrangères et de favoriser un dialogue transdisciplinaire en proposant un espace de forum favorable au débat.

Faisant suite aux rencontres de l'Institut pour la ville en mouvement en Chine, en 2003 et 2004, les représentants des villes de Pékin, Shanghai, Chongqing, Canton et Wuhan viendront partager leurs préoccupations sur la base d'études de cas.

vingt-huit

PÉKIN “Desservir les périphéries”

L'agglomération de Pékin, dont le schéma d'aménagement est en cours de révision, présente une organisation radioconcentrique affirmée; les périphéries, essentiellement marquées par le développement d'ensembles résidentiels, restent dépendantes du centre. Des pôles de croissance – et en particulier trois villes nouvelles – ont été créés pour ralentir l'étalement du centre de l'agglomération. La ville nouvelle de Yizhuang, située sur l'axe autoroutier qui relie Pékin au port de Tianjin, sur les bords de la mer de Bohai, illustre les enjeux soulevés par

la gestion des rapports centre-périphérie et la nécessité de rendre cohérente l'offre en transport à l'échelle métropolitaine. Les projets de développement de Yizhuang et, plus particulièrement, sa desserte par le réseau de métro suscitent plusieurs interrogations : comment assurer le développement des périphéries – et en particulier des villes nouvelles – par une offre en transport? Comment gérer les liaisons centre-périphérie et les liaisons de périphérie à périphérie?

CHONGQING “Améliorer les outils de la planification des transports”

La municipalité de Chongqing, forte d'une population totale de 33 millions d'habitants, est un territoire vaste et hétérogène organisé par l'agglomération de Chongqing, dont l'ambition est de devenir une métropole d'importance dans l'ouest de la Chine. Les attentes en termes de développement reposent

sur la capacité à anticiper des changements d'envergure, en particulier l'augmentation de la population urbaine qui devrait doubler d'ici 2030 et passer de 3 à 6 millions d'habitants. Pour répondre à ces exigences, plusieurs questions se posent : les modalités de la planification actuelle sont-elles adaptées?

Quelles innovations méthodologiques permettraient d'améliorer la performance de la planification? Le plan de transport de la municipalité, récemment modifié, suscite de telles interrogations.

[après-midi]

SHANGHAI “Assurer l'efficacité des pôles d'échanges”

Un réseau étendu de lignes de métro et de train léger dans la municipalité de Shanghai facilite les solutions intermodales qui tendent à structurer l'espace métropolitain autour de pôles d'échanges. L'attractivité de ces lieux, souvent renforcée par la présence d'activités de commerce et de services, pousse à interroger leur accessibilité par les modes individuels (marche à pied, bicyclette mais également automobile). Au-delà de la difficulté technique à mettre en relation

différents réseaux de transport se pose la question de la fréquentation de ces lieux d'intermodalité.

Quel est leur impact sur leur espace environnant et plus largement sur l'organisation de la structure urbaine? A quelles nouvelles pratiques de mobilité renvoient-ils?

vingt-neuf

MODÉRATION :

LU HUAPU
Université de Tsinghua

PAN HAIXIAO
Université de Tongji

JEAN-FRANÇOIS DOULET
Sciences Po

GRANDS TÉMOINS :

GEORGES AMAR
Responsable de la mission prospective à la RATP, France

FRANÇOIS GEINDRE
Directeur de l'Ecole d'architecture de Paris-Val de Seine, France

KLAUS KUNZMANN
Professeur à l'Institut européen d'urbanisme de Dortmund, Allemagne

BERNARD REICHEN
Architecte-urbaniste, membre de l'Académie d'architecture, France

JOSÉ MANUEL VIEGAS
Professeur à l'Institut supérieur technique, Portugal

WUHAN

“Aménager une voirie urbaine”

La ville de Wuhan, située sur un site de confluence sur le moyen bassin du Changjiang, fait face à la difficulté de relier les trois arrondissements qui la composent (Hankou, Hanyang et Wuchang). Son réseau routier, déjà structuré par les périphériques interne et externe, devrait se doter d'un boulevard périphérique dit intermédiaire, c'est-à-dire localisé entre les deux existants. L'amélioration des réseaux viaires constitue certes un enjeu déterminant pour le développement de Wuhan en termes de vitesse

et de fluidité du trafic mais le projet du périphérique intermédiaire, dont le tracé traverse des quartiers déjà construits et organisés, pose également la question sensible de la qualité urbaine et de l'environnement. La transformation du périphérique intermédiaire en voie rapide est-elle la seule réponse aux besoins de mobilité? Comment concevoir des modes d'aménagement qui parviendraient à concilier le bâti et les flux?

CANTON

“Créer de l'espace urbain autour d'une infrastructure de transport”

Au sud du territoire municipal de Canton se situe le site de la prochaine gare de Panyu qui, sur la ligne de train rapide entre Pékin et Hong Kong, devrait se classer comme quatrième pôle ferroviaire dans le réseau des chemins de fer chinois. Un tel projet possède des retombées certes régionales – la structuration de l'espace mégapolitain du delta de la rivière des Perles – mais également locales – la création d'un nouvel espace de développement en périphérie de l'agglomération cantonnaise. Sur ce dernier point, les choix d'aménagement à opérer soulèvent plusieurs interrogations: comment relier la gare au centre de l'agglomération? Comment profiter du rôle structurant d'une telle infrastructure pour créer de la ville?

**CÉRÉMONIE
DE
CLÔTURE**

INSTITUT D'INGÉNIERIE DES TRANSPORTS, UNIVERSITÉ DE TSINGHUA

L'institut d'ingénierie des transports (Institute of Transportation Engineering – ITE) a été créé en 1995 et est issu du groupe d'enseignement et de recherche sur les transports urbains mis en place en 1986 par le département du génie civil. Le corps enseignant de l'institut se compose actuellement de deux professeurs – un maître de conférence et un assistant – qui poursuivent des recherches, notamment dans les domaines de la planification et de la gestion des transports, des systèmes de transport intelligent, de la régulation de la circulation et de l'économie et de la politique de circulation.

L'institut accorde également une grande importance à sa mission d'enseignement et délivre des diplômes universitaires. Dans le but de valoriser ses activités de recherche et de promouvoir une meilleure créativité, les programmes et le niveau des études ont été renforcés, et de nombreux étudiants de grande valeur ont été admis. Les activités

d'enseignement et de recherche couvrent notamment les domaines de la planification des transports, des systèmes d'information et de régulation de la circulation, des systèmes de transport intelligent, de la circulation urbaine et de la logistique. L'institut accueille actuellement six post-doctorants, onze doctorants et douze étudiants en maîtrise.

Au cours de ces dernières années, l'institut a pu se prévaloir de nombreuses réalisations de haut niveau dans différents domaines. Il a mené plusieurs projets de recherche à long terme, au niveau national et régional, et notamment apporté son aide et fourni ses services au niveau local et à l'occasion des Jeux Olympiques de Pékin de 2008, en participant aux projets de systèmes de transport interurbain intelligent. Les chercheurs de l'Institut ont publié plus de 200 articles dans des revues spécialisées nationales ou internationales, ainsi que de nombreuses monographies et ouvrages de référence.

Directeur: **LU HUAPU**

L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT

L'Institut pour la ville en mouvement (IVM) a été créé en 2001 à l'initiative du groupe PSA Peugeot Citroën dans le but de contribuer aux réflexions, actions et innovations susceptibles d'améliorer les mobilités urbaines. Les possibilités de déplacement des individus, des biens et des informations et l'accessibilité de tous les lieux de la ville constituent en effet des exigences sociales essentielles car elles conditionnent de plus en plus l'accès à l'habitat, à l'emploi, à la culture, à la santé, aux relations familiales, aux loisirs. L'IVM a d'ores et déjà engagé avec divers partenaires une série d'actions ou mis à l'étude des projets, parmi lesquels le programme Chine et la Chaire universitaire.

LE PROGRAMME CHINE DE L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT

PILOTAGE DU PROJET: XAVIER FELS

Secrétaire général de l'Institut pour la ville en mouvement

CHEF DE PROJET: JEAN-FRANÇOIS DOULET

Géographe-urbaniste, enseignant à Sciences Po

ASSISTANT DU PROJET: JIAN ZHUO

Architecte, doctorant

Marquée par la croissance foudroyante de ses métropoles, la Chine, comme les autres pays du monde, réfléchit à l'amélioration de l'organisation de ses transports

urbains et à l'intermodalité.

Engagé depuis trois ans, le programme Chine a pour vocation de participer à la réflexion contemporaine sur l'avenir des villes chinoises et sur l'évolution des mobilités urbaines. Il vise avant tout à réfléchir à des solutions et à des actions innovantes.

Après avoir organisé, en octobre 2001, un colloque à Chengdu sur l'intermodalité dans les villes chinoises et européennes, l'IVM a noué des partenariats avec cinq autres villes chinoises : Pékin, Shanghai, Chongqing, Canton et Wuhan. Ces collaborations ont suscité plusieurs autres actions parmi lesquelles :

- la coédition des actes du colloque de Chengdu avec les Presses de l'université de Tongji à Shanghai,
- le séjour à Paris, à l'invitation de la Chaire de l'IVM, du professeur Lu Huapu, de l'Université de Tsinghua,
- la participation d'étudiants chinois au concours international "Faciliter la ville", organisé par l'IVM,
- l'organisation de rencontres itinérantes en Chine autour de l'exposition "Bouge l'Architecture!", de conférences et d'ateliers d'expertise.

LA CHAIRE UNIVERSITAIRE INTERNATIONALE DE L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT

Urbanistes, géographes, sociologues, ethnologues, économistes... partout, à travers le monde, des spécialistes étudient les phénomènes liés à la mobilité urbaine. Pour mieux connaître les travaux et permettre le développement d'échanges internationaux entre tous les experts, l'IVM a créé, en juin 2001, une chaire universitaire avec l'Ecole doctorale « Ville et Environnement » de la Cité Descartes à Marne-la-Vallée. Cette chaire comprend : l'ENPC, l'ENSG, l'Université Paris VIII, l'Université de Marne-la-Vallée, l'Université de Paris XII, l'Ecole d'architecture de Paris-Belleville, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), l'Institut des sciences de l'homme (ISH) à Lyon, et leurs laboratoires de recherche – LATTs, LTMU-IFU, LVMT-IFU, CRETEIL-IUP, DEST, LET. Animée par un comité scientifique présidé par Jean-Pierre Orfeuill, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris, la Chaire propose chaque année un programme de conférences et un séminaire suivi d'une publication d'actes. Des personnalités du monde entier, de diverses disciplines, sont conviées à intervenir dans le cadre de cette chaire destinée en priorité à un public de chercheurs et de professionnels.

COMITÉ SCIENTIFIQUE DE LA CHAIRE

PRÉSIDENT:

JEAN-PIERRE ORFEUIL

Professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris (IUP), Université Paris XII, directeur du Centre de recherche sur l'espace, les transports, l'environnement et les institutions locales, France

MICHEL BASSAND

Professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (IREC), Suisse

ALAIN BOURDIN

Directeur du Laboratoire Théorie des mutations urbaines (LTMU), directeur de l'Institut français d'urbanisme (IFU), Université Paris VIII, France

PHILIPPE CHOLLET

Responsable des Etudes générales et environnement, Direction de la stratégie et produit groupe (DSPG), PSA Peugeot Citroën, Paris, France

YVES CROZET

Directeur du Laboratoire d'économie des transports (LET), Institut des sciences de l'homme (ISH), Lyon, France

FRANCIS GODARD

Professeur à l'Université de Marne-la-Vallée, membre du Laboratoire Ville mobilité transport (LVMT), Pôle ville, Université de Marne-la-Vallée, France

KLAUS KUNZMANN

Professeur à l'Institut européen d'urbanisme de Dortmund, Allemagne

JEAN-LOUP MADRE

Département d'économie et de sociologie des transports (DEST), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), France

JEAN-MARC OFFNER

Directeur du Laboratoire Techniques territoires sociétés (LATTs), Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC), Marne-la-Vallée, France

ASSISTANTE:

IRÈNE MBOUMOUA

Architecte, doctorante

INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT

10, rue des Halles
75001 Paris
tel: + 33 (0)1 53 40 95 60
fax: +33 (0)1 53 40 95 61
www.ville-en-mouvement.com
vilmouv@wanadoo.fr

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL:

Xavier Fels

DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE:

Mireille Apel-Muller

RESPONSABLE ADMINISTRATIVE:

Françoise Gaudin

ASSISTANTE:

Christianne Gharios

RESPONSABLE DE CONDUITE DE PROJET:

Laetitia Piccinini

ATTACHÉE DE PRESSE:

Solange Collery

CONCEPTION DU PROGRAMME:

DIRECTION ÉDITORIALE:
Jean-François Doulet et
Irène Mboumoua

TRADUCTION FRANÇAISE:

Anne Breteau

TRADUCTION ANGLAISE:

John Crisp

SECRÉTARIAT DE RÉDACTION:

Emmanuèle Danger

CONCEPTION GRAPHIQUE:

Shannon+Bonet+Goyet/
design dept.

COMITÉ SCIENTIFIQUE DU SYMPOSIUM:

PRÉSIDENTS:

Huapu LU
professeur, directeur de l’Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Jean-Pierre ORFEUIL
professeur, Institut d’urbanisme de Paris, Université de Paris XII, président de la Chaire de l’Institut pour la ville en mouvement, France

MEMBRES:

François ASCHER
professeur, Institut français d’urbanisme, Université Paris VIII, président du Conseil scientifique et d’orientation de l’IVM, Marne-la-Vallée, France

Michel BASSAND
professeur, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (IREC), Suisse

Alain BOURDIN
professeur, directeur du Laboratoire Théorie des mutations urbaines (LTMU), directeur de l’Institut français d’urbanisme (IFU), Université Paris VIII, Marne-la-Vallée, France

Philippe CHOLLET
responsable des études générales et environnement, Direction de la stratégie et du produit groupe (DSPG), PSA Peugeot-Citroën, France

Yves CROZET
professeur, directeur du Laboratoire d’économie des transports (LET), Institut des sciences de l’homme (ISH), Lyon, France

Jean-François DOULET
docteur en aménagement de l’espace et urbanisme, enseignant, Sciences Po Paris, France

Liren DUAN
professeur, ingénieur senior, Bureau de la sécurité publique, Direction de la circulation, Chine

Francis GODARD
professeur, Université de Marne-la-Vallée (UMLV), membre du Laboratoire Ville mobilité transport (LVMT), Marne-La-Vallée, France

Hongzhi GUANG
professeur, Université de technologie de Pékin, Pékin, Chine

Noboru HARATA
professeur, Université de Tokyo, Tokyo, Japon

Yoshitsugu HAYASHI
professeur, Université de Nagoya, Nagoya, Japon

Kebin HE
professeur, chef de section des relations extérieures, Institut d’ingénierie de l’environnement, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Haijun HUANG
professeur, Université d’aéronautique et d’astronautique de Pékin, Pékin, Chine

Klaus KUNZMANN
professeur, Institut européen d’urbanisme, Dortmund, Allemagne

Xiaoming LIU
professeur, directeur associé, Commission des transports de Pékin, Chine

Jean-Loup MADRE
Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), Paris, France

Lin MA
professeur, ingénieur général de l’Institut d’ingénierie des transports, Académie d’urbanisme de Chine, Chine

Baohua MAO
professeur, Institut d’ingénierie des transports, Université des transports de Pékin, Pékin, Chine

Qizhi MAO
professeur, Ecole d’Architecture, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Jean-Marc OFFNER
professeur à l’Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC), directeur du Laboratoire Techniques territoires et sociétés (LATTS), Marne-la-Vallée, France

Haixiao PAN
professeur, Collège d’architecture et d’urbanisme, Université de Tongji, Shanghai, Chine

Jing SHI
professeur associé, Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Qixin SHI
professeur, Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Derong WANG
directeur, Association chinoise des Transports, Chine

Wei WANG
directeur de l’Institut d’ingénierie des transports, Université du sud-est, Chine

Dianye ZHANG
professeur, directeur du collège de transport, Université des transports du sud-ouest, Chine

COMITÉ D’ORGANISATION:

PRÉSIDENTS:

Jean-François DOULET
docteur en aménagement de l’espace et urbanisme, enseignant, Sciences Po, responsable du programme Chine de l’IVM, Paris, France

Jing SHI
docteur, professeur associé, Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Xiangqin WAN
secrétaire général, Association des transports de Chine, Chine

MEMBRES:

Jian LIU
Ecole d’architecture, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Ying QIU
Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Alain BOURDIN
bourdin@msh-paris.fr
Institut français

Intikhab Ahmed QURESHI
Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Lei SHANG
Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Jifeng WANG
Institut d’Ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Yuanyuan WANG
Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Shijiang WHU
Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Lang YANG
Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Xinmiao YANG
Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Shanjiang ZHU
Institut d’ingénierie des transports, Université de Tsinghua, Pékin, Chine

Jian ZHUO
Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC), membre du programme Chine, Institut pour la ville en mouvement (IVM), France

CONTACTS:

Georges AMAR
georges.amar@ratp.fr
RATP,
Responsable de la mission prospective

Mireille APEL-MULLER
mireille.apel-muller@vilmouv.com
Institut pour la ville en mouvement,
Déléguée générale

François ASCHER
francois.ascher@wanadoo.fr
Institut français d’urbanisme
professeur

Dominique BOUF
dominique.bouf@let.ish-lyon.cnrs.fr
Institut des sciences de l’homme
Laboratoire d’économie des transports, chercheur

Alain BOURDIN
bourdin@msh-paris.fr
Institut français d’urbanisme, professeur et directeur;
Laboratoire Théorie des mutations urbaines, directeur

Anisio BRASILEIRO
anisio@ufpe.br
Université fédérale de Pernambuco, professeur

Philippe CHOLLET
philippe.chollet@mpsa.com
PSA Peugeot-Citroën,
Direction de la stratégie et produit groupe, responsable des Etudes générales et environnement

Yves CROZET
yves.crozet@let.ish-lyon.cnrs.fr
Institut des sciences de l’homme (ISH);
Laboratoire d’économie des transports (LET), directeur

Jean-François DOULET
jeanfrancois.doulet@sciences-po.org
Sciences Po-Paris, enseignant;
Institut pour la ville en mouvement

Shanjiang ZHU
Chef de projet du programme Chine

Liren DUAN
DuanLiRen@263.net.cn
Bureau de la sécurité publique, ingénieur en chef

Xavier FELS
xavier.fels@mpsa.com
PSA Peugeot Citroën,
directeur des Relations extérieures;
Institut pour la ville en mouvement, Secrétaire Général

François GEINDRE
fgeindre@wanadoo.fr
Ecole d’architecture de Paris-Val-de-Seine,
directeur

Francis GODARD
francis.godard@enpc.fr
Institut français d’urbanisme, professeur;
Laboratoire Ville-mobilité-transport (LVMT), chercheur

Hongzhi GUANG
hguan@bjpu.edu.cn
Université de technologie de Pékin, professeur

Noboru HARADA
nhara@ut.t.u-tokyo.ac.jp
Université de Tokyo
University, professeur

Yoshitugu HAYASHI
yhayashi@genv.nagoya-u.ac.jp
Université de Nagoya,
professeur

Kebin HE
hekb@tsinghua.edu.cn
Université de Tsinghua,
Département des sciences et d’ingénierie de l’environnement, professeur

Haijun HUANG
hjhuang@mail.nsf.gov.cn
Université d’aéronautique et d’astronautique de Pékin,
professeur

Liming JIN
jinlm@mail.tsinghua.edu.cn
Professor, Tsinghua
University

Klaus KUNZMANN
krk@rp.uni-dortmund.de
Institut européen d’urbanisme de Dortmund,
professeur

Binglian LIU
nkcre@public.tpt.tj.ch
université de Tianjin,
professeur

Jian LIU
liujian@tsinghua.edu.cn
Université deTsinghua,
Ecole d’architecture,
professeur assistant

Xiaoming LIU
liuxm@public.bta.net.cn
Commission des transports de Pékin, directeur associé

André LORTIE
a.lortie@wanadoo.fr,
architecte, chercheur à l’école d’architecture de Paris-Malaquais

Huapu LU
luhp@mail.tsinghua.edu.cn
Institut d’ingénierie des transports, directeur

Lin MA
malin@public3.bta.net.cn
malin@caupd.com
Académie d’urbanisme de Chine, Institut de transport, ingénieur en chef

Baohua MAO
bhmao@center.njtu.edu.cn
Université des transports de Pékin, professeur

Qizhi MAO
qizhi@tsinghua.edu.cn
Université de Tsinghua,
Ecole d’architecture,
professeur

Irène MBOUMOUA
irene.mboumoua@vilmouv.com
Institut français d’urbanisme, Doctorante;
Institut pour la ville en mouvement,
chef de projet de la Chaire

Jean-Marc OFFNER
offner@enpc.fr
ENPC, Laboratoire Technique, territoire et sociétés, directeur

Jean-Pierre ORFEUIL
orfeuil@univ-paris12.fr
Université XII, Institut d’urbanisme de Paris,
professeur; Institut pour la ville en mouvement,
président de la Chaire

Haixiao PAN
hxpank@online.sh.cn
Université de Tongji,
Collège d’architecture et d’urbanisme, professeur

Laetitia PICCININI
laetitia.piccinini@vilmouv.com
Institut pour la ville en mouvement, Responsable de conduite de projet

Ying QIU
xiaojingzi9458@163.com
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports

Intikhab Ahmed QURESHI
intikhab_mce@hotmail.com
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports

Didier REBOIS
didier.rebois@free.fr
Ecole d’architecture de Paris Val-de-Seine,
enseignant

Bernard REICHEN
architectes@reichen-robert.fr
Architecte, urbaniste

Yunfei SHA
shayunfei@tsinghua.org.cn
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports

Lei SHANG
freda_shang@163.com
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports

Jing SHI
jingshi@tsinghua.edu.cn
Académie d’urbanisme de Chine, Institut de transport, ingénieur en chef

Qixin SHI
dcisqx@mail.tsinghua.edu.cn
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports, professeur

José-Manuel VIEGAS
viegas@tis.pt
Institut supérieur technique, Centre des systèmes urbains et régionaux (CESUR), professeur
Transport innovation systèmes (TIS), président

Xiangqin WAN
ilchina@126.com
Association chinoise des transports, secrétaire général de la branche Transport et logistique

Derong WANG
Association chinoise des transports, président de la branche Transport et logistique

Jifeng WANG
wangjifeng00@mails.tsinghua.edu.cn
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports

Wei WANG
weiwang@public1.ptt.js.cn
Université du sud-est, Institut d’ingénierie des transports, professeur

Yuanyuan WANG
renewang99@mails.tsinghua.edu.cn
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports

Shijiang WU
wusj03@mails.tsinghua.edu.cn
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports

Lang YANG
yanglang00@mails.tsinghua.edu.cn
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports

Xinmiao YANG
xmyang@tsinghua.edu.cn
Université de Tsinghua,
Institut d’ingénierie des transports, professeur assistant

Dianye ZHANG
dyzhang@home.swjtu.edu.cn
Université du sud-ouest responsable de l’Ecole des transports

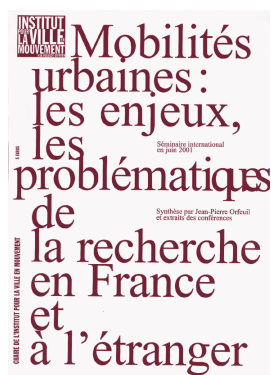
Shanjiang ZHU
zhusj03@mails.tsinghua.edu.cn
Institut d’ingénierie des transports,
Université de Tsinghua

Jian ZHUO
jian.zhuo@enpc.fr
ENPC, doctorant;
Institut pour la ville en mouvement, membre du programme Chine

PUBLICATIONS



**BOUGE L'ARCHITECTURE!
VILLES ET MOBILITÉS,**
édité par l'Institut pour la
ville en mouvement/
Actar, 2003, 30 euros



**MOBILITÉS URBAINES:
LES ENJEUX, LES PROBLÉMATIQUES
DE LA RECHERCHE
EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER,**
synthèse du séminaire
international de la Chaire
de l'Institut pour la ville
en mouvement, juin 2001,
Jean-Pierre Orfeuill (dir.),
2001

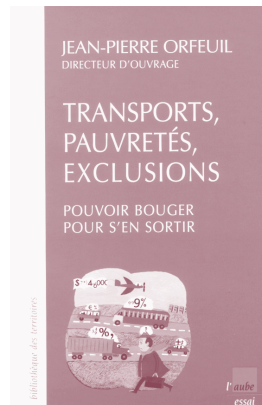


**CROISSANCE URBAINE,
MODES DE TRANSPORT ET
INTERMODALITÉ,**
actes du séminaire
de l'Institut pour la ville en
mouvement dans le cadre du
colloque du Comité France-
Chine, octobre 2002,
Pan Haxiao et Jean-François
Doulet (dir.), Presses de
l'Université de Tongji, 2003

DE L'INSTITUT
POUR
LA VILLE
EN MOUVEMENT



**LES SENS DU MOUVEMENT:
MOBILITÉS DANS LES SOCIÉTÉS
URBAINES CONTEMPORAINES,**
synthèse du colloque
international
de Cerisy-la-Salle,
juin 2003,
Sylvain Allemand (dir.),
édité par l'Institut pour la
ville en mouvement, 2004



**TRANSPORTS, PAUVRETÉS,
EXCLUSIONS: POUVOIR BOUGER
POUR S'EN SORTIR,**
actes du séminaire de la
Chaire de l'Institut pour la
ville en mouvement,
décembre 2002,
Jean-Pierre Orfeuill (dir.),
éditions de l'Aube,
avril 2004

À PARAÎTRE

LES SENS DU MOUVEMENT,
actes du colloque
de Cerisy-la-Salle, juin 2003,
Sylvain Allemand,
François Ascher,
Jacques Lévy (dir.), éditions
Belin, automne 2004

**SOCIOLOGY BEYOND SOCIETIES.
MOBILITIES FOR THE TWENTY-FIRST
CENTURY**
de John Urry, traduction
française aux éditions
Armand Colin, fin 2004

**BOUGE L'ARCHITECTURE!
VILLE ET MOBILITÉS,**
version chinoise,
Presses de la Construction
de Chine, octobre 2004