



# Urban mobilities: the stakes, the research problematics in France and abroad

International seminar

Thursday, 7th of June at the Ecole  
Nationale des Ponts et Chaussées

6-8 avenue Blaise Pascal, 77455 Champs sur Marne  
(RER ligne A, gare Noisy-Champs)  
Amphi Navier 9h30 – 18h

The university chair of the Institut pour la ville en mouvement (City on the Move) sets out to encourage an international exchange of ideas in respect of urban mobility by inviting overseas academics and researchers to take part in the project work of French research units.

A seminar on 7 June 2001 will seek to grasp the variety of approaches to the role of mobility, and the diversity of the means employed to regulate it that are compatible with economic, social, and environmental development. The thinking to come out of the seminar will serve as the basis for definition of the chair's orientation over the coming years.

The partners of the Chair are the doctoral school « Ville-environnement » of the Cité Descartes, scientific complex in Marne-la-Vallée. It groups a number of France's leading teaching units : the national school of civil engineering (ENPC), the French Institute of Urban Planning (IFU), the country's top university geographical school (ENSG), Paris VIII, Paris XII and Marne-la-Vallée universities, the school of town and territorial architecture (EAVT), and research units : LATTS-ENPC, LTMU-CNRS, Créteil, DEST, IRESCO, INRETS, with the Institut pour la ville en mouvement set up by the PSA Peugeot Citroën group.

# 9h30

**François Ascher**

French Institute of Urban Planning, Chairman of the research and steering committee of the Institut pour la ville en mouvement

**Jean-Pierre Orfeuil**

Paris Institute of Urban Planning, Chairman of the University Chair of the Institut pour la ville en mouvement

# 10h

**John Urry**

University of Lancaster  
Department of Sociology

**Distance,  
proximity  
and mobility**

Why is travel necessary especially in the light of new communication technologies? Corporeal proximity in diverse modes appears to make travel both necessary and desirable.

Conversational practice and “meetings” show the importance of travel for sustaining the “compulsion to proximity”. Putnam’s recent analysis of social capital provides a contribution, essential to consider the roles that travel plays in establishing and sustaining pertinent social networks and to point out the implications of different kinds of travel for the distribution of social capital. It is therefore interesting to examine what kinds of corporeal travel are necessary and appropriate for a rich and densely networked social life across all social groups. In the light of these analyses of proximity and social capital, virtual and imaginative travel will not in a simple sense substitute for corporeal travel since at least intermittent co-presence appears obligatory for sustaining many forms of appropriate social life. However, virtual travel does seem to produce a strange and uncanny life on the screen, that is near and far, present and absent, and it may be that this will come to change the very nature of what

is experienced as “co-presence”. Issues of social inclusion and exclusion cannot be examined without identifying the complex, overlapping and contradictory mobilities that are necessarily involved in the patterning of an embodied social life.

# 10h30

**Jean-Pierre Orfeuil**

Université de Paris 12  
Institut d’Urbanisme de Paris

**Automobility  
in France:  
behaviour,  
perceptions,  
problems,  
prospects**

There is a paradox regarding car usage in France, as probably in many other European countries and perhaps in some USA cities. Car is more and more used, but in the meantime automobility remains a controversial point. Public policies oriented towards the development of public transport and some types of regulation

of the car use in towns have a strong support of the opinion.

We shall first present how experts propose to understand the dynamics of daily mobility behaviour: the focus here is on trip making, with household travel surveys as a basis and a coherent view of the evolutions may be proposed.

Research on attitudes and perceptions is not well developed in France, and unfortunately

cannot be compared to the in-depth understanding offered by research in the UK for example. We shall nevertheless present some hypothesis to explain the difference between expert views as drawn from travel behaviour analysis and public attitudes, views and concerns. These differences may explain the orientations of public policies in France, which will be presented shortly.

It is in France considered as a function of the research to design prospect visions. Their function is not to predict, but to propose to decision makers and the public several coherent paths where mobility policies are

embedded in societal stakes. We shall present the results of two such exercises, the first one built in the early nineties, the second one completed quite recently.

**11h00**  
Coffee break

**11h15**

**Peter Jones**

University of Westminster  
Transport Studies Group

**Recent developments in mobility policy and research in the UK**

Peter Jones will deal with some of the major changes in UK transport policy and research in recent years. These have included the publication of a Transport policy “white paper” – the first for over 20 years – and a Ten Year national investment plan for transport. Local authorities now have a statutory requirement to

produce a Local Transport Plan, that shows how national government objectives will be achieved locally, and deregulation in Scotland and Wales, plus the creation of the Greater London Assembly, has meant that most strategic transport decisions in these areas are taken locally. With the completion of a long-

term programme of privatisation and deregulation of the transport industry, the emphasis in publicly funded research has focused increasingly on behavioural and policy issues.

**11h45**

**Michel Bassand**

Lausanne Federal  
Polytechnic School  
IREC

**Urban life and mobility**

These two concepts are indissociable. They indicate that fundamentally, urban reality implies changes, migration, myriad intense daily movements from one place to another. In Switzerland movement and mobility are the occasion for major debate and

controversy, and often become the object of democratic consultation. Such, for instance, is the case with foreign immigration, Alpine crossings and piggybacking, urban traffic, motorways.... In this context the Swiss metro is a recurring subject for discussion. More or less In keeping with these debates, we explain several of Switzerland’s major research themes. The work of the IREC illustrates the direction of this research.

The urban phenomena is so changing, itself a kind of movement, that the term **the town** is no longer adequate, hence the neologism **the urban**.

These changes result from, among other things, significant migrations that converge towards urban conurbations, and residential mobility which contributes to metropolitan spread, reorganisation, and fragmentation. Metropolitan spread and fragmentation require intense daily mobility. What balance is to be found between public and private modes of transport? To what degree are urban dwellers prepared to change?

Pedestrians are polyvalent, spontaneous, creative players. They give rise to an effervescent urban ambience. They are the

*sine qua non* condition for a positive, profound, and efficient urban dynamic. The urban environment has to be organised in such a way that movement in the city is not “de-structuring”.

## 12h15 Discussion

## 13h00 Lunch

## 14h30

**Gerd Würdemann**

Federal Office for  
Building and Regional  
Planning (BBR)  
Transport  
and Environment

**Action areas  
of spatial  
planning for  
liveable  
and traffic-  
avoiding cities  
and regions:  
a challenge  
to mobility  
and  
an integrated  
transport  
policy  
in Germany.**

The complaints for unattractive cities affected by traffic jams, on the one hand, and the high acceptance of more distant housing, leisure and supply facilities – being well accessible by car – in the urban region, on the other hand, show and justify the present priorities of the mobility and transport policy in Germany. In this respect, action areas within the Federal research programmes are characterised by efforts to gain control of the permanently increasing mobility of the citizens and to establish the information society.

Although, in the public

discussion, the postulate of “safeguarding/ensuring mobility” is often unclearly interpreted with regard to the locomotion by car, the research programmes initiated by the different Federal ministries show the way towards an integrated urban and transport planning. Nevertheless, for the political implementation of sustainable mobility it is necessary to specify the inconsistencies

between a political standard requirement for the liveable city (or better for settlement structures) of short distances and the megatrends of societal and economic development – really a challenge.

## 15h00

**Piero Secondini**

University of Bologna  
Architecture  
and Planning

**Sustainable  
mobility:  
some thoughts  
on Italian  
experience**

The aim of the paper is to define the state of the art of the politics and strategies implemented by the Italian central government, Regions, Provinces and Municipalities to achieve a sustainable mobility in the country. The strategic guidelines – i.e. national transport and logistic plan, new national plan for the sustainable development,

etc. – and the planning tools – i.e. air quality restoration plans, urban traffic plans, etc. – adopted by various Institutions at different planning levels to promote the sustainable mobility are discussed.

Some final insights are dedicated to illustrate the mix of politics and practices implemented

in Bologna Metropolitan Area aiming at promoting an efficient and effective management of urban transport in order to improve the quality of life in the urban and metropolitan context.

## 15h45

**Robert Cervero**

University of California,  
Berkeley  
IURD

**Meeting  
Mobility  
Challenges  
in an  
Increasingly  
Mobile World:  
An American  
Perspective**

Accompanying economic prosperity is increased demand for mobility. This paper critically examines initiatives that have sought to accommodate mobility demands in the United States, though in a more resource-efficient and sustainable manner. Among the strategies have been demand-management tools, including value-pricing, carpool lanes, station cars, and land-

use initiatives that promote walking and bicycling.

E-commerce and other forms of virtual-mobility have spawn demands for new forms of transportation and distribution networks.

## 15h30

Coffee break

The paper concludes sustainable mobility is possible in affluent countries like the United States, however only if motorists pay prices that begin to match true social and environment costs.

## 16h15

**Dirk Frieling**

Delft Faculty of  
Architecture  
and Urban Design

**Deltanet DSS  
for  
Deltametropolis**

The cabinet has announced a policy in its National Plan on Traffic and Transport (NVVP) and its Fifth Report on Landuse Planning (NRO 5) to transform the present pattern of cities, towns and villages in the western part of the

country, locally known as the 'Randstad' into an integrated urban system, to be called Deltametropolis. A transportation system that can accommodate a growth of mobility within this metropolitan area is conditional for this policy to succeed. To transport public and private decisions on this subject, the Faculty of Architecture of the Delft Technical University and Habiforum, expert network on multiple landuse, have decided to cooperate in the development of a deltanet decision support system, Deltanet DSS.

## 16h45

Discussion

## 17h30

Conclusion



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

Séminaire international

Jeudi 7 juin à l'École Nationale  
des Ponts et Chaussées

Amphi Navier 9h30 – 18h  
6-8 avenue Blaise Pascal, 77455 Champs sur Marne  
(RER ligne A, gare Noisy-Champs)

La Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement se propose de favoriser les échanges internationaux d'idées sur la mobilité en invitant des universitaires et chercheurs étrangers à participer à l'activité des laboratoires de recherche. Le séminaire du 7 juin vise à appréhender la diversité des approches du rôle de la mobilité et la diversité des moyens utilisés pour la réguler dans une logique compatible avec le développement économique, social et environnemental. Il servira de base à la définition des orientations de la Chaire pour les prochaines années.

Cette chaire a été créée dans le cadre d'un partenariat entre l'école doctorale «ville-environnement» de la Cité Descartes à Marne-la-Vallée (ENPC, ENSG, universités Paris VIII, Paris XII et de Marne-la-Vallée, Ecole d'architecture Ville et territoires) et ses laboratoires de recherche (LATTS-ENPC, TMU, Créteil, DEST, IRESCO, INRETS) et l'Institut pour la ville en mouvement créé par le groupe PSA Peugeot Citroën.



# 9h30

François Ascher

Institut Français d'Urbanisme, président du conseil scientifique et d'orientation de l'Institut pour la ville en mouvement

Jean-Pierre Orfeuil

Institut d'Urbanisme de Paris, président de la chaire de l'Institut pour la ville en mouvement

# 10h

John Urry

Université de Lancaster  
Département de  
Sociologie

Distance,  
proximité et  
mobilité

Pourquoi est-il encore nécessaire de se déplacer, à l'heure où se répandent les nouvelles technologies de communication ? La proximité physique semble rendre les déplacements de diverses manières à la

fois nécessaires et désirables. La conversation et les « rencontres » montrent l'importance des déplacements pour satisfaire « la compulsion de la proximité ». La récente analyse de Putman sur le capital social fournit une contribution essentielle pour comprendre les rôles que les déplacements jouent dans l'établissement et le maintien de réseaux sociaux pertinents, et les implications des différents modes de déplacements dans la distribution du capital social. Il s'agit d'examiner quels genres de déplacements physiques sont indispensables à une vie sociale riche et organisée en réseaux denses pour tous les groupes sociaux. A la lumière de ces analyses de proximité et de capital social, les déplacements virtuels et imaginaires ne pourront pas simplement se substituer aux déplacements physiques, puisque la co-présence au moins intermittente est utile et nécessaire à la vitalité des

différentes formes de vie sociale. Cependant le déplacement virtuel semble produire une vie étrange et inquiétante sur l'écran, qui est proche et distante, présente et absente, et il est possible que cela change la nature même de ce qui est ressenti comme « co-présence ». La question de l'inclusion et de l'exclusion sociale ne peut pas être examinée sans identifier les mobilités complexes, superposées et contradictoires, qui sont nécessairement impliquées dans la construction d'une vie, où tous les modes, physiques ou virtuels, contribuent à l'interaction sociale.

# 10h30

Jean-Pierre Orfeuil

Université de Paris 12  
Institut d'Urbanisme  
de Paris

L'automobilité  
en France :  
comportements,  
perceptions,  
problèmes  
et perspectives

En France, comme probablement en Europe et dans certaines villes américaines, l'automobilité est paradoxale : d'une part l'automobile est de plus en plus utilisée, d'autre part elle reste un objet de controverse, si bien que les politiques de développement des transports publics, voire dans certains cas de modération de l'usage

de la voiture, reçoivent le soutien de l'opinion.

Nous rappellerons dans un premier temps la façon dont les spécialistes rendent compte de la dynamique de la mobilité urbaine et proposent une vision cohérente de son

cannot be compared to the in-depth understanding offered by research in the UK for example. We shall nevertheless present some hypothesis to explain the difference between expert views as drawn from travel behaviour analysis and public attitudes, views and concerns. These differences may explain the orientations of public policies in France, which will be presented shortly.

It is in France considered as a function of the research to design prospect visions. Their function is not to predict, but to propose to decision makers and the public several coherent paths where mobility policies are

embedded in societal stakes. We shall present the results of two such exercises, the first one built in the early nineties, the second one completed quite recently.

**11h00**  
Coffee break

**11h15**

**Peter Jones**

University of Westminster  
Transport Studies Group

**Recent developments in mobility policy and research in the UK**

Peter Jones will deal with some of the major changes in UK transport policy and research in recent years. These have included the publication of a Transport policy “white paper” – the first for over 20 years – and a Ten Year national investment plan for transport. Local authorities now have a statutory requirement to

produce a Local Transport Plan, that shows how national government objectives will be achieved locally, and deregulation in Scotland and Wales, plus the creation of the Greater London Assembly, has meant that most strategic transport decisions in these areas are taken locally. With the completion of a long-

term programme of privatisation and deregulation of the transport industry, the emphasis in publicly funded research has focused increasingly on behavioural and policy issues.

**11h45**

**Michel Bassand**

Lausanne Federal  
Polytechnic School  
IREC

**Urban life and mobility**

These two concepts are indissociable. They indicate that fundamentally, urban reality implies changes, migration, myriad intense daily movements from one place to another. In Switzerland movement and mobility are the occasion for major debate and

controversy, and often become the object of democratic consultation. Such, for instance, is the case with foreign immigration, Alpine crossings and piggybacking, urban traffic, motorways.... In this context the Swiss metro is a recurring subject for discussion. More or less In keeping with these debates, we explain several of Switzerland’s major research themes. The work of the IREC illustrates the direction of this research.

The urban phenomena is so changing, itself a kind of movement, that the term **the town** is no longer adequate, hence the neologism **the urban**.

illustrent l'orientation de ces recherches. Le phénomène urbain change tellement – c'est une forme de mouvement – que le terme de **la ville** n'est plus approprié pour en rendre compte, d'où le néologisme **l'urbain**. Ces changements résultent entre autres d'immigrations importantes qui convergent vers les agglomérations urbaines et de mobilités résidentielles qui contribuent à l'étalement, à la réorganisation et à la fragmentation métropolitains. Etalement et fragmentation métropolitains nécessitent une mobilité quotidienne intense. Quel équilibre trouver entre modes de transports publics et privés ? Dans quelle mesure les citoyens sont-ils prêts à changer ? Le piéton est un acteur polyvalent, spontané,

créatif. Il suscite une ambiance urbaine chatoyante. Il est la condition *sine qua non* d'une dynamique urbaine positive, profonde et efficace.

Il s'agit d'organiser l'urbain de telle sorte que le mouvement ne soit pas déstructurant.

**12h15**  
Discussion

**13h00**  
Déjeuner

**14h30**

**Gerd Würdemann**

Office Fédéral pour la  
Construction et la  
Planification  
Régionale(BBR)  
Transport et  
Environnement

**Zones d'action  
de planification  
spatiale  
pour des villes  
et des régions  
habitables  
et sans trafic:  
un défi pour  
la mobilité  
pour  
une politique  
de transport  
intégrée  
en Allemagne**

Récriminations contre des villes peu attrayantes et affectées par les embouteillages, d'une part, et engouement pour des logements, des équipements de loisir et de commerce toujours plus éloignés – mais aisément accessibles en voiture – dans l'aire urbaine, de l'autre, illustrent et justifient les priorités actuelles des politiques de mobilité et de transport en Allemagne. A ce propos, les orientations des programmes fédéraux de recherche sont caractérisées par les efforts pour maîtriser la mobilité croissante des citoyens et pour encourager la société de l'information.

Même si, dans le débat public, la volonté de conserver et de garantir la mobilité est souvent interprétée à tort par rapport à la voiture, les programmes de recherche engagés par les différents gouvernements incitent à l'intégration des planifications urbaines et des

transports. Néanmoins, la mise en place de politiques de mobilité durable révèlent les contradictions entre le modèle de la ville de courte distance et les grandes tendances sociales et économiques : un vrai défi.

**15h00**

**Piero Secondini**

Université de Bologne  
Architecture et  
Planification territoriale

**Mobilité  
durable:  
quelques  
réflexions sur  
l'expérience  
italienne**

L'objectif de cette communication est de définir l'état des politiques et des stratégies appliquées par le Gouvernement central italien, les Régions, les Provinces et les Communes pour promouvoir une mobilité durable dans le Pays. Les lignes stratégiques – le plan national de transport et logistique, le nouveau plan national

de développement durable, etc. – et les instruments de planification – les plans de rétablissement de la qualité de l'air, les plans urbains de trafic, etc. – adoptés par les institutions aux différents niveaux de planification en témoignent.

Le cocktail de politiques et de pratiques adoptées dans l'Aire Métropolitaine de Bologne, avec l'objectif de promouvoir un réel et efficace management urbain des transports pour améliorer la qualité de vie dans le contexte urbain et métropolitain illustrent cette tendance.

## 15h45

**Robert Cervero**

Université de Californie, Berkeley  
IURD

**Affronter des défis liés à la mobilité dans un monde toujours plus mobile: une perspective américaine**

Une demande croissante de mobilité accompagne la prospérité économique. Robert Cervero propose une analyse critique des initiatives qui visent à concilier les demandes de mobilité aux Etats Unis et des pratiques qui soient économes en ressources et proches du développement durable. Parmi ces initiatives: des outils de management de la demande, qui incluent

des instruments économiques, des voies réservées au co-voiturage, des *station cars*, et des initiatives de réaménagement urbain qui favorisent la marche à pied et la bicyclette. Le commerce électronique et d'autres formes de mobilité virtuelle ont engendré de nouvelles formes de transport et de réseaux de distribution. Cet

## 15h30

Pause café

exposé démontre que la mobilité durable est possible dans des pays riches, tels que les Etats Unis, à condition que les automobilistes paient des prix qui reflètent les coûts sociaux et environnementaux réels.

## 16h15

**Dirk Frieling**

Faculté d'Architecture et d'urbanisme de Delft

**Deltanet DSS pour Deltametropolis**

Le Gouvernement a annoncé, dans le cadre de son plan national de trafic et de transport (NVVP) et de son 5<sup>ème</sup> rapport sur l'aménagement du territoire (NRO5), une politique qui viserait à

transformer l'actuelle trame des villes, des centres urbains et des villages de la partie occidentale du pays, localement connue sous le nom de *Randstad*, en un système urbain intégré, qui s'appellera *Deltametropolis*.

Un système de transport, capable de recevoir une augmentation de la mobilité à l'intérieur de cette zone métropolitaine est la condition nécessaire pour le succès de cette politique. Pour orienter les décisions publiques et privées, la Faculté d'Architecture de l'Université Technique de Delft et Habiforum, un réseau spécialisé dans l'usage multiple du territoire, ont décidé de coopérer en créant un lieu d'éclairage et d'aide à la décision, *Deltanet DSS*.

## 16h45

Discussion

## 17h30

Conclusions

# Notes