



Centre de recherche documentaire Roger-Henri Guerrand

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville
UMR AUSser 3329 (Architecture Urbanistique Société Savoirs Enseignement Recherche)
IPRAUS (Institut Parisien de Recherche Architecture Urbanistique Société)
60, boulevard de la Villette – 75019 Paris
Contact : Pascal Fort – Tél. : 01 53 38 50 59 – Courriel : fort.ensapb@gmail.com

Veille UMR AUSSER sur le transport et la mobilité

N°3 – Septembre 2012

Voici le numéro 3 du bulletin trimestriel électronique « **Veille UMR AUSSER sur le transport et la mobilité** » relatif à une veille documentaire correspondant à la thématique 2 de l'UMR :

« [Architecture des territoires : transports, formes urbaines et développement soutenable](#) ».

Vous y trouverez des informations sur le transport, la mobilité et l'histoire des villes et les rubriques suivantes :

- **Appels à contribution, à communication**

- **Manifestation : colloques, expositions, séminaires**

- **Dernières publications** : livres, périodiques et articles de périodiques sortis récemment. En cliquant sur les liens, vous aurez les résumés de ces publications. Pour certaines, vous aurez accès directement à l'intégralité du document.

Cette veille a été mise en place en concertation avec [Anne Grillet-Aubert](#) et [Karen Bowie](#) (membres permanents de l'UMR AUSser 3329) et j'ai alimenté ces rubriques par une veille sur des sites spécialisés.

Si vous aviez des informations relatives à ces rubriques, n'hésitez pas à me les faire parvenir pour que je puisse les intégrer dans ce bulletin de veille.

J'attends vos observations et propositions afin que cette veille réponde au mieux à vos attentes.

Les liens sur les sites internet sont valides au moment de la mise en ligne de la Veille. Leur pérennité n'est pas garantie.

SOMMAIRE

Appels à contribution, à communication	2
Manifestations : Colloques, expositions	4
Dernières publications	7

Appels à contribution, à communication

Appel à communication - "[Mobilités et transports au 19e siècle](#)", [Congrès de la Société d'histoire du 19e siècle](#)

Date : 7 au 9 mars 2013

Lieu : Fresno (Californie)

Date de réponse avant : 30 septembre 2012

Résumé extrait du site : The long nineteenth century set the world on the move. Travel became increasingly important for business and pleasure, for war and peace. At the same time, new forms of moving people arose: the balloon, ships, undergrounds, funiculars, the railroads. Each carried riders to great distances, different locales, and novel pursuits. But motion wasn't purely spatial; new movements arose as well, sweeping the inhabitants of the period into fresh vistas of thought and endeavor. We seek papers and panels that capture the sense of movement at work and at play during the long nineteenth century (1789-1914). Papers may address the intersections of movement/s, focus on technologies of motion in isolation, or reveal the desires—for gain, glory, greed—that set the world on its feet.

[Visible and invisible: perceiving the city between descriptions and omissions - VI AISU CONGRESS](#)

Date : 12 au 14 septembre 2013

Lieu : Catania, Benedictine Monastery

Date pour soumettre des propositions avant : 07 octobre 2012

Présentation extraite du site : The conference will focus on the many ways in which the city has been described, narrated, portrayed and quantified in words, numbers and images over the centuries. Description and representation techniques from ancient and medieval times onwards provide an opportunity to initiate a comparison between different cities and contexts, seeking different ways of perceiving the urban whole in its full complexity.

This is just the start, with respect to the objective and subjective limits inherent in the analytic process. On the one hand, there is what has actually been omitted, hidden and ignored, especially within the deliberately concealed areas of a city (in the private and social life behind the walls of ghettos, prisons, hospitals, brothels, convents, homes). On the other, there is a city that lies beneath the surface of all physical evidence: the city of excavations, underground infrastructures, sub-services, underground or underwater buildings. Beyond physical substance, there is also a city of intangible networks, a city of networks and other relationships that go beyond the "papers" and official documents.

Beyond descriptions and representations, therefore, there is a city that is silenced and marginalized, which is not mentioned or pointed out in the documents. It is a somewhat submerged reality that eludes renderings and corresponds, in part, to what has been concealed over time. What comes into play here are other techniques and strategies related to the omission of information, to deception and to propaganda. Different realities have to be brought to light: the many residual presences in the city, conditions of decay and suffering, as well as industrious situations, which have not been recorded but are no less real. The conference will provide an opportunity to reflect on the complexity and ambiguity of the tools required to describe the city and its history. Confronting opposites, it is possible to compare a visible to an invisible city, an official to an unofficial city, a public to a private city, a subjective to an objective view, a systematic view to one based on impressions, a false to a plausible view, and, finally, even an interpretation structured as an "album" to one built on individual fragments.

EAHN 3rd International Meeting

Date : Juin 2014

Lieu : Turin (Italie)

Date pour soumettre des propositions avant : 16 décembre 2012

Résumé extrait du site : After the successful EAHN Second International Meeting in Brussels, the network is organizing a third pan-European meeting in Turin, Italy, in 2014. In accordance with the EAHN mission statement, this meeting again proposes to increase the visibility of the discipline, to foster transnational, interdisciplinary and multicultural approaches to the study of the built environment, and to facilitate the exchange of research results in the field. Though the scope of the meeting is European, members of the larger scholarly community are invited to submit proposals related not only to Europe's geographical framework, but also to its transcontinental aspects. The main purpose of the meeting is to map the general state of research in disciplines related to the built environment, to promote discussion of current themes and concerns, and to foster new directions for research in the field. Session proposals are intended to cover different periods in the history of architecture and different approaches to the built environment, including landscape and urban history. Parallel sessions will consist of either five papers or four papers and a respondent, with time for dialogue and questions at the end. In addition, a limited number of roundtable debates addressing burning issues in the field will also take place at the meeting. Proposals are sought for roundtable debates that re-map, re-define, and outline the current discipline. They will typically consist of a discussion between panel members and encourage debate with the audience. The goal is to create a forum in which different scholars can present and discuss their ideas, research materials and methodologies. Scholars who wish to chair a session or a roundtable at the 2014 EAHN Meeting in Turin are invited to submit proposals by 16 December 2012 to Prof. Michela Rosso (michela.rosso@polito.it), General Chair of the EAHN Third International Meeting (Associate Professor at the Department of Architecture and Design, Politecnico di Torino, Viale Mattioli 39, 10125 Turin, Italy. Phone: +39 11 090 6509). The conference website will be online shortly.

By the time of registration for the conference, participating membership in the EAHN (with an annual membership fee) will be required to chair or present research at the meeting. A link on the website www.eahn.org is available to enable anyone to join the EAHN as a participating member.

Proposals in English of no more than 400 words, including a session or roundtable title, should summarize the subject and the premise. Please include name, professional affiliation (if applicable), address, telephone and fax numbers, e-mail address, and a current CV. Proposals and short CVs should be submitted by e-mail, including the text in both the body of the e-mail and in the attachment.

Session and roundtable proposals will be selected on the basis of merit and the need to organize a well-balanced program. A few open sessions, special sessions or roundtables may be organized by the Scientific Committee, depending on the response to the following call for papers.

Manifestations : Colloques, expositions

Exposition. "Suite Ferroviaire" - 12 tableaux autour de la gare Saint-Lazare de Philippe Rebuffet

Date : 22 septembre au 22 octobre 2012

Lieu : École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville, 60 boulevard de la Villette, 75019 Paris

Nouveaux services à la mobilité – Journée d'étude nationale

Date : 04 octobre 2012

Organisateur : ADEME

Lieu : Tours - Centre international des Congrès

Présentation extraite du site : Cette journée traitera de l'intégration des **nouveaux services à la mobilité** dans la planification des transports urbains, de leur intermodalité avec les autres modes, du rôle qu'ils peuvent jouer en matière de cohésion sociale et territoriale, et plus largement de l'évolution des démarches de management de la mobilité (Plans de déplacements, Conseils en Mobilité, etc.). Une grande place sera réservée aux échanges entre participants et intervenants.

Journée d'étude : Les transports collectifs par câble aérien en milieu urbain : enjeux et opportunités

Date : 10 octobre 2012

Organisateur : GART/CERTU

Lieu : Toulouse

Présentation extraite du site : Trop souvent perçu comme un mode de déplacement réservé au tourisme, les potentialités du transport par câble en milieu urbain demeurent encore trop méconnues. New-York, Rio, le Caire : autant d'exemples démontrant les nombreuses qualités de ce qui nous pourrait être appelé le "tramway aérien". D'avantage d'attention - et de crédits – devraient être accordé à ces technologies modernes et éprouvées, tant il est vrai qu'elles peuvent s'avérer une solution particulièrement efficace en milieu urbain.

En présence de spécialistes de ces questions, le Groupement des Autorités Organisatrices de Transport (GART) et le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et Tisséo-SMTC et avec la participation du STRMTG organisent, le 10 octobre prochain à Toulouse, une journée d'étude consacrée aux enjeux et opportunités que représentent, pour les villes, les transports collectifs par câbles aériens.

Représentations et imaginaires de la mobilité - Governing mobilities

Date : 30 octobre au 1er novembre 2012

Organisateur : LASUR

Lieu : Lausanne, Suisse

Présentation extraite du site : Le LASUR organise à l'automne 2012 un double événement sur le thème de la mobilité: la conférence du GT 23 de l'AISLF « Mobilités spatiales et fluidités sociales », sur le thème des représentations et imaginaires de la mobilité (30-31 octobre) et la conférence annuelle Cosmobilities sur le thème de la gouvernance de la mobilité (31 octobre et 1er novembre). Une session commune bilingue est organisée le 31 octobre après-midi.

Journées d'étude sur les Transformations des villes et du territoire (1750-1950)

Date : 15 et 16 novembre 2012

Organisateur : IPRAUS/UMR AUSser

Lieu : École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville au 60 boulevard de la Villette 75019 Paris

Présentation extrait du site : Du milieu du XVIII^e au milieu du XX^e siècle, les villes françaises et européennes ont connu de nombreuses évolutions : croissance démographique et extension de l'aire bâtie (bien que ces phénomènes aient été très inégaux selon les cas), mais aussi diverses interventions de modernisation, telles que la suppression d'une enceinte fortifiée, la création de grands « équipements » urbains (bâtiments institutionnels, hôpitaux, universités, etc.), celle d'infrastructures de transport nouvelles (des biens et/ou des personnes : routes, canaux, chemins de fer, aéroports). En France, les plans d'extension, dès le XVIII^e siècle, les plans d'alignement, à partir de la loi de 1807 et au fil de leurs révisions successives durant le XIX^e, puis les plans établis après 1919 sur la base de la loi Cornudet ont été les principaux outils d'organisation et de contrôle de ces transformations par les pouvoirs publics. Des documents comparables ont-ils existé dans d'autres pays et quels en ont été les effets ? Au-delà de tels outils d'intervention, dans la lignée de ces plans ou de façon divergente, ont largement concouru aux évolutions des villes et des territoires l'action d'acteurs multiples – investisseurs et spéculateurs privés, compagnies industrielles ou ferroviaires, etc. Le but des Journées des 15 et 16 novembre prochains est ainsi, à partir d'études de cas, d'observer comment ont pu se combiner plans d'extension, percées, lotissements, création d'infrastructures ou d'emprises industrielles d'une part, actions publiques et privées d'autre part ; comment donc s'est opérée et a évolué la « fabrication » de la ville et des territoires durant la période considérée ; comment, avec les banlieues progressivement étendues et diversifiées et venant s'ajouter aux anciens faubourgs, s'est préparé, au moins pour certaines grandes villes, un changement d'échelle ouvrant vers leur métropolisation. Ces journées entendent se situer à la fois dans le prolongement d'un premier ouvrage ayant présenté quelques travaux de chercheurs de l'IPRAUS¹, dans celui du colloque organisé en décembre 2004², et dans celui des précédentes journées d'études organisées en 2008³, 2009, 2010 et 2011 sur le thème « Infrastructures de transport et transformation des villes et du territoire »⁴. Simultanément, elles tendent à dresser un panorama général préparatoire pour d'autres journées qui, dans les années prochaines, pourront se focaliser sur des thématiques plus ciblées. La question centrale étant celle des formes architecturales et urbaines, les communications attendues pourront investir les différentes échelles d'analyse (du territoire national ou régional à celui du bâtiment), mais aussi interroger les outils de description et d'analyse pertinents selon chacune de ces échelles.

History and Future of Intermodal Mobilities ; Dixième congrès international de T2M

Date : 15-18 novembre 2012.

Organisateur : International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility

Lieu : Madrid, Museo del Ferrocarril de Madrid (Madrid Railway Museum)

Présentation extrait du site : The Madrid Conference seeks to analyse the processes of interconnection and integration among the different modes of transport from a historical perspective, and will therefore deal with the various aspects that converge therein: economic, social, institutional, political, technological, territorial and patrimonial. Consequently, the suggested research topics related to the concept of intermodality are the following:

- International and transnational intermodality and its technical, economic and political-administrative aspects.
- Intermodality and migratory processes.
- Intermodality in metropolitan cities and its effects on urban development and on transport demands and everyday travel habits.
- The planning of intermodal complexes throughout history: projects, successes and failures.
- Spaces for modal interchange: stations, airports, sea and river ports.
- Technological consequences for modal interchange in the sea and river transport sphere: from stowage to container traffic.
- Intermodality in the air traffic sphere. The airport within reach of the city and major intermodal hubs: from metropolitan connections to the emergence of high-speed lines.

- Light intermodality in large cities: the different ways in which users access the transport system (walking, cycling and driving to major intermodal hubs).
- Intermodality and environment

Colloque sur « Histoire des réseaux, des transports et des mobilités en Île-de-France »

Date : 22 au 24 novembre 2012

Organisateur : Association pour l'histoire des chemins de fer, la Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Île-de-France et la Région Île-de-France /Service Patrimoines et Inventaire

Lieu : Paris

Présentation extraite du site : Le réseau ouest de l'Île-de-France, et en particulier la ligne de Paris à Saint-Germain, inaugurée le 24 août 1837, sont considérés comme le berceau, mais aussi le laboratoire, des chemins de fer en France. Le 175^e anniversaire du premier voyage en train dans la région capitale, célébré à un moment où de nouveaux réseaux de transport public y sont imaginés et dessinés, est l'occasion de faire converger le regard que portent sur l'histoire des transports et des mobilités en Île-de-France l'AHICF (Association pour l'histoire des chemins de fer), la Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Île-de-France, le Service Patrimoines et Inventaire de la Région Île-de-France et leurs partenaires, le Comité d'Histoire de la Ville de Paris et le groupe de recherche P2M « Passé Présent Mobilité ».

Le colloque qu'ils proposent aborde cette histoire de trois points de vue :

- Histoire des transports et des mobilités en Île-de-France : il s'agit là de solliciter des études portant sur l'histoire des différents moyens de transport utilisés en Île-de-France (cheval, chemins de fer, métro, automobile, transports individuels, etc., notamment par rapport à des pratiques « multimodales » avant la lettre
- Histoire des réseaux de transport et des formes urbaines en Île-de-France : plus qu'une histoire des techniques, on envisagera ici une « histoire des infrastructures » prenant en compte les aspects économiques, sociaux et politiques de l'aménagement urbain par les transports, la localisation des activités, interrogeant les relations entre formes urbaines et infrastructures de transports.
- Usages des chemins de fer, du métro et des réseaux urbains, routiers et autoroutiers en Île-de-France : habiter, travailler, vivre, visiter. On s'interrogera sur la structuration et l'administration de la mobilité et leurs effets sur la vie quotidienne des « Franciliens ».

2^{ème} rencontres internationales : des mobilités durables dans le périurbain, est-ce possible ? Quels modes de vie dans l'alter-urbain/suburban-rural/citta diffusa/Zwischenstadt ?

Date : 24 et 25 janvier 2013

Organisateur : Forum Vies Mobiles, Institut de recherche et d'échanges créé par la SNCF

Lieu : La Maison Rouge (Paris 12^{ème})

Présentation extraite du site : Le périurbain est aujourd'hui considéré dans les médias et dans certains champs professionnels et de recherche comme un espace repoussoir, sans qualité, où le gaspillage d'espace et d'énergie, l'entre-soi ségrégatif, l'uniformité paysagère s'observent avec une intensité inégalée. Certains défendent l'idée que cet espace est beaucoup plus complexe et plus diversifié que les stéréotypes qu'il véhicule. Dans cette perspective, il pourrait même constituer un lieu d'adaptabilité aux crises économique, énergétique et climatique du XXI^e siècle. Les Rencontres interrogeront cette hypothèse sous l'angle des mobilités, en confrontant les regards de chercheurs, d'artistes, d'élus et de praticiens des transports européens, afin de faire émerger des points de vue originaux sur ce que pourraient être des mobilités durables dans l'alter-urbain.

Dernières publications

1 - Articles de périodiques

1a - Articles en ligne

ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER - « [Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic](#) » - Revue d'histoire des chemins de fer n°30 de 2004

Ce numéro est le dernier mis en ligne sur [Revues.org](#)

Résumé extrait du site : Les chemins de fer secondaires de France, qui ont formé l'un des réseaux les plus denses d'Europe, avec 20 000 km de lignes qui permettaient de joindre et rejoindre bourgs et petites villes sur l'ensemble du territoire, sont devenus un objet de nostalgie ou d'émerveillement tant la mutation radicale des transports qui a marqué les quarante dernières années semble les reléguer dans un monde exotique, lointain et heureusement disparu, fait de batailles de clochers, de mobilités microscopiques et de lenteur subie. La permanence menacée des traces de leurs infrastructures, le souvenir du bouillonnement politique qui a accompagné leur naissance –alors que leur déclin n'a rencontré que l'indifférence – ont nourri un très grand nombre de monographies de grande valeur qui retracent les aventures de chaque réseau ou département. Cet ouvrage, en contrepoint, restitue à ces expériences particulières qu'il analyse avec minutie le cadre général d'une époque circonscrite tant par les caractères de la demande de transport qui s'y est exprimée que par ceux de la réponse qui lui a été apportée. Il brosse une vue d'ensemble d'un secteur économique qui a suscité quelques grands groupes encore présents aujourd'hui ; il apprécie la réalité de la desserte rurale et urbaine ; il pondère les facteurs qui ont déterminé les tracés des lignes, ignorés par l'historiographie qui a rejeté l'œuvre des élus et des ingénieurs dans la polémique de la Troisième République en les qualifiant indistinctement de « chemins de fer électoraux ». Il rappelle, enfin, l'importance et la diversité des trafics à l'échelle des capacités de production et des marchés du temps. Maurice Wolkowitsch nous offre ainsi un instrument inédit d'appréciation et d'interprétation d'ensemble de cette aventure nationale qui a duré près d'un siècle à un moment de nouvelles décisions pour le transport collectif régional et local.

BASTIEN Michaël, BELLOT Marina - « [Les oubliés du Grand Paris](#) » - Ed. Megalopolis, mai 2012

BEAUFILS Sandrine, COUREL Jeremy - « [Un actif sur deux travaille à proximité de chez lui](#) » - Note rapide société n°600 - Paris : IAU Ile-de-France, juillet 2012 – 6 p.

Résumé extrait du site : En Île-de-France, la concentration des emplois par rapport à la localisation des actifs génère de nombreux déplacements : des différences apparaissent selon les territoires ou les catégories d'actifs. Malgré tout, un actif francilien sur deux travaille à proximité de son domicile. En 2006, l'Île-de-France compte près de 5,3 millions d'actifs occupés pour 5,5 millions d'emplois. Seulement 70 000 Franciliens travaillent en dehors de la région et environ 300 000 provinciaux viennent y travailler chaque jour, provenant majoritairement du Bassin parisien.

CERTU - « [La lettre du management de la mobilité n°1](#) » - juillet 2012 -

Résumé extrait du site : Cette lettre d'information est gratuite et couvre l'actualité du [management de la mobilité](#) en France et en Europe. Elle est gérée par le CERTU ([www.certu.fr](#)), membre de la plateforme européenne du management de la mobilité : EPOMM ([www.epomm.eu](#)). Elle relaie la lettre mensuelle d'EPOMM et ses principales autres productions à destination du développement du management de la mobilité au sein de ses pays membres. Elle fait le point sur l'actualité nationale via l'annonce des prochains colloques, des prochaines formations, et des autres événements majeurs à l'animation du réseau français des acteurs du management de la mobilité. Vous y retrouvez également l'actualité des publications et autres productions d'intérêt sur le domaine.

COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE - « [Les transports intérieurs en 2011 : reprise concentrée sur le transport ferroviaire en début d'année](#) » - Le point sur n°128 de mai 2012 – 4 p.

Résumé extrait du site : En 2011, les transports poursuivent leur reprise aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs. Celle-ci est cependant concentrée sur le début de l'année puisque l'activité fléchit à partir de l'été. Les transports intérieurs terrestres de marchandises continuent à augmenter (+ 3,1 %) mais ne retrouvent pas leur niveau d'avant la crise. Le transport routier de marchandises ralentit (+ 2,3 % après + 4,7 %). Le transport ferroviaire contrairement aux dernières années augmente fortement (+ 13,9 % après - 6,7 %), environ la moitié de sa croissance étant attribuable au rattrapage des arrêts d'activité de la fin 2010 dus aux intempéries neigeuses et à des grèves. Les transports intérieurs de voyageurs se redressent (+ 1,5 % après + 0,9 %). Ils sont portés par les transports collectifs (+ 3,2 %), dont le transport ferroviaire (+ 3,4 %) et l'aérien qui rebondit fortement (+ 6,2 %) après une année 2010 affectée par l'éruption du volcan islandais Eyjafjöl, tandis que la circulation des voitures particulières croît à peu près comme en 2010 (+ 1,2 %). Dans ce contexte, l'emploi salarié du secteur des transports continue à augmenter (+ 1,0 %), mais le nombre de demandeurs d'emplois dans les métiers du transport et de la logistique poursuit son augmentation (+ 10,1 % toutes catégories).

COMITE D'HISTOIRE - « [Cent ans d'administration du tourisme : actes de la journée d'études du 12 mai 2011](#) » - Pour mémoire (Revue du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie) n°hors-série de juillet 2012 – 142 p.

Résumé extrait du site : Ce numéro hors série de la revue d'histoire « Pour Mémoire » présente les actes de la journée d'études du 12 mai 2011 qui a été dédiée aux cent ans de l'administration du tourisme qui, durant plus de 82 ans, a relevé du ministère en charge des Travaux publics ou de l'Équipement. Ce fut à l'initiative d'Alexandre Millerand, alors ministre des Travaux Publics, que fut créée la première administration du tourisme sous la forme d'un Office national (1910). Cette journée, organisée par le comité d'histoire du ministère, retrace ces cents années à travers des communications et des interventions d'universitaires, de fonctionnaires et de responsables publics et privés du secteur. Marc Boyer, professeur des universités, présente l'invention du concept du tourisme par les Anglais au XVIIIe siècle et le développement de nouvelles pratiques touristiques au cours du XIXe siècle. Arnaud Berthonnet, docteur en histoire, détaille l'évolution des structures de l'administration du tourisme entre 1910 et 1980, qui fut alors rattachée à six structures ministérielles, avec des ministres dédiés à partir de 1930. Alain Monferrand, secrétaire délégué du comité d'histoire, complète l'intervention en décrivant les évolutions entre 1980 et 2010, notamment l'essor du tourisme étranger en France, la création de la Maison de la France et le rattachement au ministère de l'Économie et des Finances en 2009. Mathieu Flonneau, historien maître de conférences, montre la dynamique du couple associant le tourisme et l'histoire de la mobilité, dans un contexte de massification et de mondialisation des pratiques touristiques, de diversification et de modernisation des moyens de transport. Le tourisme, comme l'a écrit André Siegfried en 1955, « était fils de la vitesse et de la démocratie ». Jean Orselli, ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire et docteur en histoire, décrit le rôle déterminant des associations, notamment du Touring-Club de France, pour la création en 1910 de la première administration du tourisme.

« [Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest](#) » - In Echogéo n°20 de avril-juin 2012

Présentation extraite du site : Le second thème majeur de cette livraison d'*ÉchoGéo* porte sur les mobilités et les transports en Afrique de l'ouest, dossier de la rubrique *Sur le champ*. Les articles réunis ici ont pour la majorité été présentés lors d'un atelier qui s'est tenu à Uppsala dans le cadre de la conférence européenne des études africaines en 2011. Comme pour le dossier du précédent numéro sur la mer et le littoral, constitué à partir de communications de Journées du Comité National français de Géographie, les textes n'ont pas été tous repris. Un autre s'y est ajouté. Mais *ÉchoGéo* a jugé utile de diffuser les principaux résultats d'une manifestation qui a réuni quelques uns des meilleurs spécialistes européens du thème. En outre, en ne s'attachant pas seulement aux transports mais aussi aux mobilités, Jérôme Lombard et Olivier Ninot, les coordonnateurs du dossier, ont voulu insister sur l'enchevêtrement des circulations, leurs influences réciproques, et combler des lacunes dans la recherche sur « l'Afrique mobile », relativement peu étudiée.

GART - « [Quel TCSP pour les agglomérations de taille moyenne ?](#) » - Cahiers du GART n°5, juin 2012 – 19 p.

Résumé extrait du site : Le transport en commun en site propre (TCSP) procure aux transports publics un avantage comparatif significatif par rapport à la voiture individuelle. En premier lieu, il leur permet de s'affranchir de la congestion occasionnée par la circulation automobile et de leur assurer une vitesse commerciale supérieure à la voiture. Le lancement d'un TCSP est le premier des choix politiques opérés par les élus locaux soucieux de développer l'offre de transports publics sur leur territoire. Mais il en est d'autres auxquels ceux-ci seront rapidement confrontés.

La question du choix modal est probablement celle qui fait le plus débat et soulève le plus de questions parmi nos concitoyens. Tramway ou bus à haut niveau service (BHNS) ? Les promoteurs du tramway vantent le renouvellement urbain qu'il génère ; ceux du bus soulignent les économies réalisées par la collectivité. Les détracteurs du tram vitupèrent son coût élevé ; ceux du bus, le fait qu'il s'agit souvent d'un choix par défaut... Entre ces présentations un peu caricaturales, mais que l'on entend parfois dans les réunions de concertation avec les habitants et même au sein des assemblées délibérantes, le choix n'est pas toujours facile. Dans les années 1990, ce débat a traversé les grandes agglomérations. Il atteint aujourd'hui les villes moyennes, elles aussi touchées par la congestion des centres urbains et par la nécessité de réduire l'empreinte environnementale des déplacements en développant les réseaux de transports collectifs. C'est tout l'objet de ce numéro des Cahiers que de faire le point sur ce débat, parfois polémique, mais dont la tenue fait indiscutablement progresser la cause des transports publics dans notre pays. Après tout, débattre de la pertinence du tramway ou du BHNS, c'est reconnaître l'intérêt d'un meilleur partage de la voirie et, partant, la nécessité de développer une autre façon de « faire la ville ».

« [L'offre de transport à Bruxelles](#) » - Cahiers de l'observatoire de la mobilité de la région de Bruxelles-Capitale n°1 – Bruxelles : Editions Bruxelles mobilité, 2012 – 96 p.

Résumé extrait du site : Dans cette première publication intitulée « L'offre de transport à Bruxelles », les auteurs – Kevin Lebrun, Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes et Philippe Huynen - plantent tout d'abord le décor. C'est ainsi qu'ils s'interrogent sur les différentes échelles spatiales (locale, régionale, métropolitaine...) et temporelles (journée, semaine, année...) pertinentes pour appréhender la mobilité quotidienne. Outre la Région bruxelloise, plusieurs découpages intra et extra bruxellois sont ainsi utilisés selon les cas : quartiers du Monitoring, secteurs statistiques, zone RER, etc.

LE BRETON Eric, LE CORRE Bruno et STEUNOU Marion (dir.) - « [Ca bouge dans le périurbain](#) » - Rennes : Place publique Rennes, juin 2012 – 64 p.

Résumé extrait du site de l'éditeur : Réalisé par l'Audiar et [l'Institut pour la ville en mouvement](#) en collaboration avec Rennes Métropole, un hors-série de la revue urbaine [Place publique](#) consacré aux mobilités dans le périurbain vient de paraître.

S'appuyant sur des contributions d'experts et d'équipes étudiantes ayant participé au concours national « ça bouge dans le périurbain » ainsi que sur les points de vue d'élus et de personnalités de différents domaines, ce dossier montre que le périurbain peut être un espace d'innovation pour la ville de demain. Les pistes proposées sont nombreuses et très imbriquées. Elles associent à la fois des outils et dispositifs techniques nouveaux ou revisités (partage de voitures, info-mobilité...), de la solidarité et du lien social (pédibus, clubs de parents-taxi...), de l'éducation et de la formation à la mobilité, de la gouvernance entre autorités organisatrices de transport mais aussi avec l'usager devenant un « organisateur de mobilités ».

1b - Les périodiques reçus au centre de recherche documentaire et référencement des dossiers parus dans ceux-ci

Je vous rappelle que nous sommes abonnés à certains périodiques relatifs aux transports :

[Revue d'histoire des chemins de fer](#)

Vous trouverez sur le site les n°30 à 40 en texte intégral.

[Traits urbains](#)

[Transports urbains](#)

[Ville, rail et transports](#)

Derniers périodiques reçus au centre :

Traits urbains n°56 de septembre 2012

Transports urbains n°120 de juin 2012

Ville, rail et transports n°540 du 12/06/2012
(Pas de sommaire en ligne)

Ville, rail et transports n°541 du 10/07/2012
(Pas de sommaire en ligne)

Ville, rail et transports n°541 (supplément) du 24/07/2012
(Pas de sommaire en ligne)

Ville, rail et transports n°542 du 04/09/2012
(Pas de sommaire en ligne)

Ville, rail et transports supplément au n°542 du 04/09/2012
(Pas de sommaire en ligne)

Référencement des dossiers parus dans les périodiques reçus au centre :

“**Dossier spécial : BHNS, Chalon-sur-Saône, le déclic mobilité**” - In Ville, rail et transports n°542 du 04/09/2012 – pp. I-VIII

« **[Dossier : la fabrique du mouvement](#)** » - In Revue Urbanisme n°385 de juillet-août 2012 – pp.
(En cliquant vous aurez le sommaire de la revue)

ZEMBRI Pierre, BEAUVAIS Jean-Marie - “**Dossier : Tramways en Europe**” - In Transports urbains n°120 de juin 2012 – pp. 2-26

2 - Ouvrages

2a - Consultable au centre de recherche documentaire

Nouvelles acquisitions

SCHOONBAERT Sylvain/ POUSSOU Jean-Pierre (Préf.) - « **La voirie bordelaise au XIXe siècle** » - Paris : PUPS, 2007 – 729 p. - Coll. Roland Mousnier

Cote : I1.3.5.SCH1

Résumé extrait du site : Ce livre nuance fortement les représentations des transformations urbaines de l'époque dite « haussmannienne » et illustre l'originalité du développement d'une grande ville de province au XIXe siècle. Bordeaux, capitale provinciale célèbre pour son architecture et son urbanisme au siècle des Lumières, connaît en effet, au siècle suivant, un développement urbain spectaculaire. Héritant d'une tradition d'aménagement classique, une ville nouvelle se substitue à l'ancienne dont le territoire est rénové avec parcimonie. Elle s'étale (surgit ?) en réalité au-delà, dans une vaste banlieue, autour de grands boulevards structurant de nouveaux quartiers. Cette étude de la voirie durant un long siècle, considérée comme celle de l'administration municipale, montre les transformations spatiales, économiques et éditoriales d'une ville, à partir des évolutions de la gestion de ses rues et de ses systèmes connexes : assainissement, salubrité, techniques de construction, procédures légales, administratives et financières. La continuité des pratiques anciennes, les adaptations aux mutations de l'ère industrielle et les révisions des valeurs foncières, les coûts et la maîtrise des interventions publiques, la rénovation des marchés de la construction, sont au cœur des conditions dans lesquelles des percements, des élargissements, des rectifications de rues nouvelles sont réalisés à Bordeaux : en façade, mais aussi, au plus profond de l'édilité de la ville ancienne.

2b - En ligne

Actes, études, rapports en ligne en version intégrale

« [PREDIT 4 - Annuaire des recherches \(2005-2012\) du GO3 « mobilités dans les régions urbaines](#) » » - septembre 2012 – 205 p.

Présentation extraite du site : Le groupe opérationnel 3 du Predit publie un annuaire recensant les fiches de synthèses de ses recherches financées.

Les projets sont classés selon les 6 axes thématiques du groupe :

- Basse et haute densité
- Connaissance mobilité durable
- Gouvernance
- Morphologies spatiales et déplacements
- Outils et méthodes d'observation
- Services et intermodalité

« [La fabrique du paysage métropolitain](#) » - Paris : APUR, juin 2012 – 76 p.

Résumé extrait du site : Cette étude, qui a bénéficié de l'expertise de Bertrand Warnier, pose les premiers cadres pour la construction métropolitaine. La démarche a été organisée en deux phases. La première visait à identifier des éléments fondamentaux du grand paysage et à mettre en œuvre des outils cartographiques permettant de rendre compte de la structure des paysages et d'identifier les leviers pour la construction des paysages métropolitains.

Dans la seconde phase, il s'agissait d'expérimenter des lectures du paysage à partir des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales (canaux). L'objectif était de mieux comprendre ce qui contribue à la lisibilité du grand paysage, les éléments qui concourent à sa qualification et à son identification. Ce travail de reconnaissance doit aider à produire des outils de préfiguration et de gestion de l'impact des projets dans le paysage métropolitain.

“Quartier des gares du Nord et de l'Est - Diagnostic prospectif - Dynamique urbaine et évolutions des faisceaux ferrés” - Paris : APUR, mai 2012 – 95 p.

Résumé extrait du site : Cette étude a été réalisée dans le cadre du programme partenarial de l'Atelier Parisien d'Urbanisme en relation avec les directions de la Ville de Paris et principalement la Direction de l'Urbanisme. Elle vise à contribuer à la connaissance des évolutions des quartiers autour des gares du Nord et de l'Est alors même que ces dernières sont devenues avec les arrivées successives des TGV, EUROSTAR et THALYS une des plus grande gare d'Europe et la plus grande porte d'entrée de l'Europe de l'Est et du Nord de Paris. Les quartiers des gares du Nord et de l'Est sont profondément marqués par la présence du système ferroviaire. S'ils connaissent encore beaucoup de difficultés, ils racontent Paris dans sa diversité culturelle et dans la richesse de ses paysages. Beaucoup se sont exprimés sur la nécessité de « rendre visible » ces quartiers, considérant que la dynamique des « gares » devait trouver un écho dans son « image urbaine ». Les cinq leviers mis en exergue dans l'étude, l'identité, l'espace public et le maillage, la souplesse du tissu urbain, la typologie économique et l'offre foncière des faisceaux sont autant d'outils que l'étude souhaite mettre à disposition des projets à venir. Il s'agit d'apporter une réponse à l'avenir de ces quartiers riches de leur complexité, pour améliorer la diversité indispensable de Paris, au service de la construction métropolitaine illustrée par les développements de Paris Nord-Est et Plaine Commune.

CERTU, CETE - « Le transport collectif urbain par voie d'eau, quel potentiel en France ? Synthèse du rapport » - Lyon : CERTU, juillet 2012 – 17 p.

Introduction extraite du document : La France possède l'un des plus longs linéaires maritimes en Europe et des départements et régions d'Outre-Mer constitués essentiellement d'îles : le potentiel de la voie d'eau pour le développement de services de transports collectifs urbains est donc important. On dénombre de fait, depuis longtemps, des services de transport collectif urbain par navettes maritimes dans plusieurs agglomérations, permettant de franchir les rades, bras de mer et de caboter le long des rives. Par contre, l'aménagement des berges des fleuves a été largement dédié, depuis les années 60, à la circulation automobile et n'a pas favorisé le développement des services de navettes fluviales. De fait, ces derniers sont plus récents, et en nombre restreint. Néanmoins, quelques collectivités, comme Paris, Bordeaux et Calais, se sont engagées dans des projets ambitieux, dont certains sont déjà avancés, dans la perspective du retour des bateaux en tant que mode de déplacement urbains dans leurs villes. Pour quels besoins les services de transport par voie d'eau peuvent-ils être développés, dans le contexte actuel réglementaire et dans une société à la recherche perpétuelle de l'optimisation des temps de déplacements ? Voici les questions abordées par une étude réalisée pour le ministère en charge des transports, la présente fiche en présentant les premiers éléments de synthèse.

HANAPE Florence - “Etude de reconquête de l'autoroute A4 - Les données du territoire, recueil cartographique” : - [Partie 1](#) - [Partie 2](#)

Paris : APUR, janvier 2012

Résumé extrait du site : L'étude de reconquête de l'autoroute A4 porte sur un grand territoire allant de la gare de Lyon au péage de Coutevroult, avec l'ambition de transformer un grand axe en avenue métropolitaine, d'améliorer la circulation par l'insertion éventuelle d'un transport en site propre, de pacifier et de requalifier les espaces publics, mais aussi de mieux porter le développement des territoires traversés. Pilotée par l'ACTEP en partenariat avec l'État, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris, les départements du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine et Marne, l'étude a été confiée au début de l'année 2012 au groupement mandaté par l'agence François Leclercq.

LAURENT Sophie - “L'articulation aménagement / transport à Londres” - Paris : IAU Ile-de-France, juillet 2012 – 66 p.

Résumé extrait du site : En combinant planification stratégique et négociation, l'articulation entre aménagement et transport procède au Royaume-Uni et à Londres d'une approche différente de celle de la France et de l'Île-de-France. Le cadrage se fait à travers des documents de planification qui, contrairement aux documents français, ne définissent pas l'usage des sols. En complément, le développement urbain donne lieu à des échanges allant jusqu'à la négociation et au contrat. Ils portent sur des questions de financement et de contenu entre les pouvoirs publics responsables de la réalisation des équipements et infrastructures nécessaires, et le monde économique ou de l'aménagement privé qui en bénéficie. L'approche de l'articulation aménagement / transport à Londres diffère de l'approche franci-

lienne. À Londres, les documents de planification sont stratégiques. Ils orientent le développement sans être opposables, et constituent la base des discussions ou des négociations. Cette différence influe fortement sur l'approche du développement urbain de la part des collectivités, du monde économique et du monde de l'aménagement, mais aussi sur les relations entre ces différents acteurs. Pour ce qui concerne les équipements et infrastructures de transport, l'approche londonienne et les modalités d'utilisation de ces outils donnent à l'autorité organisatrice des transports Transport for London (TfL) un rôle et une importance particuliers dans le domaine de l'aménagement que n'a pas aujourd'hui le Stif en Île-de-France. TfL pèse, à travers les avis qu'elle émet pour le compte du maire à destination du borough, sur la réalisation ou non d'un projet d'aménagement, sur son contenu et sur les compensations à imposer aux développeurs.

LEVIFVE Hervé - "[Le projet TramFret – Mise en place d'une expérimentation de transport de marchandises par le tramway – Point d'avancement à fin 2011 "... de l'utopie au projet..."](#)" - Paris : APUR, mars 2012 – 33 p.

Résumé extrait du site : Le projet de mise en place d'un Tramway marchandises en Île-de-France a pris en 2011 une tournure plus opérationnelle, avec comme action principale le test de circulation d'une rame marchandises pendant 1 mois, qui a conforté l'équipe projet dans le bien-fondé de la démarche : pas d'impact sur la circulation des tramways voyageurs, sur la circulation routière, bon accueil des usagers du tramway et des professionnels du transport de marchandises. L'année 2012 va être consacrée à la transformation de ce premier essai en réalité, avec la décision de passer à la phase opérationnelle en fin d'année, pour démarrage en 2014.

MEZIANI Mehand, DIGUET Cécile, RICHARD Olivier - « [Le secteur Pompadour : réflexion sur les potentialités de développement urbain autour du futur pôle multimodal - Document de synthèse](#) » - Paris : APUR, décembre 2011 – 33 p.

Résumé extrait du site : Dans le cadre de la convention cadre 2010-2011 entre le CG 94 et l'APUR, l'APUR a été chargé d'engager une réflexion prospective pour évaluer les impacts de la création du pôle intermodal Pompadour sur son environnement urbain. Cette réflexion s'inscrit dans une démarche partenariale engagée par le CG 94 avec les collectivités concernées (Créteil, Choisy-le-Roi, Alfortville, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton).

Une étude est menée en 2010 pour élaborer un diagnostic prospectif dont les premiers éléments ont été présentés par l'APUR le 20 janvier 2011.

Elle s'est poursuivie en 2011 à travers la mise en place par le CG 94 de deux ateliers thématiques de travail : Accessibilité et déplacements, Développement urbain. Ces ateliers regroupaient le CG 94, les différentes collectivités concernées par ce territoire et l'APUR. Leur préparation et leur animation étaient assurées par l'APUR. Les étapes poursuivies en 2011 sont : Premier atelier de travail et de visite de terrain avec les représentants du Conseil Général et des cinq collectivités : 24 mars 2011, Rencontre avec le STIF et les services de l'Etat (Direction des Routes), Deuxième atelier de travail : 5 juillet 2011, Rencontre au terme de ces étapes pour faire le point sur la démarche et ébaucher les hypothèses de sa poursuite : 13 décembre 2011. Le présent document constitue la synthèse des réflexions engagées. Il illustre les enjeux relatifs aux deux thématiques et les préconisations d'actions à court, moyen et long terme

PREDALI Frédérique, MAGNAN Marion - « [Veille sur les transports à Madrid - Année 2011 à mi 2012](#) » - Paris : IAU Ile-de-France, juillet 2012 – 42 p.

Sommaire :

- Tarification et financement
- Nouveaux services portés par le CRTM ou la Ville
- Des projets d'infrastructure pénalisés par la crise
- *Espace public et voirie*

PREDALI Frédérique, MAGNAN Marion - « [Veille sur les transports à Londres – Année 2011 à mi 2012](#) » - Paris : IAU Ile-de-France, juillet 2012 – 56 p.

Résumé extrait du site : Avec la rigueur budgétaire imposée par la crise, l'autorité en charge des transports, Transport for London (TfL), fait face à une baisse de ses dotations et est également limitée dans ses capacités d'emprunt. Pour autant, Londres doit honorer ses engagements de candidature aux J.O., et de lourds investissements sont nécessaires sur le réseau ferré. De nouvelles hausses des tarifs pour tous les modes et tous les voyageurs ont été décidées en 2011 et 2012 mais cela reste insuffisant pour tenir son budget et ses engagements.

Des mesures d'économie aux effets collatéraux

TfL s'est donc fixé des objectifs de restrictions des dépenses qu'il atteint, voire dépasse grâce à de d'importantes coupes de personnel ; l'abandon ou le phasage de certains projets comme la mise en accessibilité des anciennes stations de métro. Pour l'instant, les personnes à mobilité réduite comptent parmi les voyageurs les moins favorisés par les choix de TfL (nombreux arrêts de bus encore inadaptés, et réduction du personnel en gare/station), même si des efforts ont été consentis pour rendre les sites des J.O. accessibles.

Les projets pour les J.O. tiennent leurs échéances

Malgré ces conditions difficiles, les projets sur les infrastructures respectent les calendriers. Deux nouvelles stations ont été rénovées dans le cadre du programme Thameslink. Les travaux de CrossRail sont en cours bien que le bouclage financier projet ne soit pas achevé. Seule la partie centrale de la ligne est prévue pour être en circulation en 2018. De même, les projets directement liés aux Jeux Olympiques (ouverture le 27 juillet 2012) tiennent leurs échéances (extensions du DLR, réseau Overground et navette à grande vitesse Stratford-St Pancras), y compris la construction du téléphérique au-dessus de la Tamise. Parallèlement, la modernisation du métro se poursuit, permettant une augmentation des fréquences sur la Jubilee line et Central line. Par ailleurs, la sécurité en matière de lutte contre la criminalité et le terrorisme a été renforcée dans les transports afin d'assurer le bon déroulement des Jeux. Des fréquences seront ajoutées sur certaines lignes de train pendant cette période, une navette fluviale dédiée circulera. Enfin, l'offre de vélos en libre service a été étendue à l'Est de Londres, à proximité des sites olympiques. Au total, 6,5 milliards de livres ont été consacrés à l'amélioration du réseau de transport et à des extensions de lignes, en particulier à l'Est où se dérouleront les Jeux.

Les efforts se poursuivront-ils après les J.O. ?

Le budget consacré aux transports par le ministère des transports et le Grand Londres trouve sa source dans les contributions du monde économique (notamment avec le supplément sur la taxe Business Rate) et dans les recettes tarifaires (augmentations des tarifs de l'ordre de 30 % en 3 ans). En retour, TfL a réussi à améliorer les performances et la qualité de service sur son réseau (notamment bus et métro/DLR). Cependant, il reste encore beaucoup à faire, en termes de régularité sur les réseaux ferrés par exemple ou encore la poursuite du projet CrossRail, et cette tendance pourrait pâtir des restrictions budgétaires à court terme. La récente réélection de Boris Johnson (mai 2012) comme maire du Grand Londres permettra-t-elle au Grand Londres de tenir ce rythme après les J.O. et satisfaire ses citoyens ?

« [Enquête globale transports : la mobilité en Ile-de-France](#) » - OMNIL, juillet 2012 – 20 p.

Résumé extrait du site : Pour mieux connaître la mobilité en Île-de-France et pouvoir analyser son évolution, le STIF vient de mener en partenariat avec la DRIEA, une nouvelle édition de l'Enquête Globale Transport (EGT). Cette grande enquête réalisée tous les dix ans en moyenne est essentielle pour définir des politiques de déplacements adaptées aux besoins. 18 000 ménages franciliens ont été interrogés pour l'édition 2010.

2c - Sélection de livres sortis récemment avec le résumé en ligne ou lien vers le site producteur

AUGE Marc - « [Pour une anthropologie de la mobilité](#) » - Paris : Payot et rivages, 2012 – Coll. Petite bibliothèque – 112 p.

Résumé extrait du site : Nous ne vivons pas dans un monde achevé, dont nous n'aurions plus qu'à célébrer la perfection. L'idée même de démocratie est toujours inachevée, toujours à conquérir. Il nous faut aujourd'hui repenser la frontière, cette réalité sans cesse déniée et sans cesse réaffirmée. Il faut repenser la notion de frontière pour essayer de comprendre les contradictions qui affectent l'histoire contemporaine.

La frontière n'est pas un barrage ; c'est un passage. Les frontières ne s'effacent jamais, elles se redessinent. La frontière a toujours une dimension temporelle : c'est la forme de l'avenir et, peut-être, de l'espoir.

BOURILLON Florence, FOURCAUT Annie (Dir.) - « [Agrandir Paris, 1860-1970](#) » - Paris : PUPS/Comité d'histoire de la ville, 2012 – Coll. Histoire contemporaine, 437 p.

Résumé extrait du site : Ville en perpétuel mouvement, Paris n'a cessé de changer de superficie. C'est au cours de la première moitié du XIXe siècle, avec la construction des fortifications, que se dessinent ses limites actuelles. Pendant une vingtaine d'années, des territoires "suburbains" compris entre le mur des Fermiers généraux et le nouveau mur entourent la capitale. Leur annexion, à partir du 1er janvier 1860, permet l'émergence d'un Paris agrandi, intégré et, pour partie, encore en devenir. La Troisième République poursuit les projets d'aménagement et d'intégration des arrondissements périphériques commencés sous la préfecture du baron Haussmann. L'annexion pose en termes nouveaux la question de la banlieue, des seuils de la ville et celle des rapports de la capitale dilatée avec ses périphéries. La banlieue, qui s'étend au-delà des fortifications et de la "zone", est alors livrée à elle-même et ignorée par la puissance publique. La décision de 1860 favorise et oriente la croissance urbaine de l'agglomération en moyenne durée, jusqu'à la fin de la Troisième République. Le "cycle haussmannien" s'achève aux alentours de la Seconde Guerre mondiale pour faire place à l'âge de la métropolisation. Sont alors posés les fondements du débat actuel sur le Grand Paris. Agrandir Paris analyse cette histoire à la lumière des expériences provinciales et européennes.

CILAC - « [Actes du colloque de Belfort 2011](#) » - L'archéologie industrielle en France n°60 de juin 2012 – 204 p.

Sommaire extrait du site :

1 - REGARDS CRITIQUES SUR TRENTE ANS DE RECONVERSION

Que reste-t-il de l'argument patrimonial dans les espaces industriels reconvertis ? Trois sites de l'agglomération stéphanoise vingt-cinq ans après : Gillet, Giron, Manufrance - Georges GAY
Patrimoines de l'île de Nantes, visite commentée du 2 juillet au 21 septembre 2011 - Alexandre CHEMETOFF et Jean-Louis KEROUANTON

30 ans de reconversion en Seine-Saint-Denis- Antoine FURIO

La Rhur, une logique territoriale de reconquête des paysages industriels - Pierre FLUCK

The long view: lessons learned from converted textile mills in Dundee, Scotland, and examples in Bradford, Lille and Tampere. - Mark WATSON

2 - PATRIMOINE INDUSTRIEL ET POLITIQUES URBAINES

Réhabilitation du patrimoine industriel et stratégies urbaines - Jean HAËNTJENS

Les grandes aires industrielles de la rive sud du Tage, défis et perspectives de requalification urbaine - Madalena CUNHA MATOS et Eugenia SANTOS

Quel rôle pour le patrimoine industriel dans la politique de régénération urbaine de Glasgow ? - Fabien JEANNIER

Le patrimoine industriel comme différenciation territoriale pour un rayonnement international - Charles-Edouard HOULLIER-GUIBERT

La Fabrique Gaupillat, chronique d'une reconversion - Antoine MONNET

3 - PATRIMOINE INDUSTRIEL ET STRATEGIES D'ECO-RESTRUCTURATION

Reconversion industrielle et réparation environnementale - Michel LETTE

La réaffectation de l'usine Leroy à Saint-Fargeau-Ponthierry en espace culturel - Lionel WALKER et Philippe PROST

De la zone industrielle aux logements, projet de reconversion urbaine à Genève - Nadia CAPUZZO-DERKOVIC

Lille Fives Cail Babcock, réinventer la ville dans les substances urbaines existantes - Caroline POU-LIN

Les ingrédients de la réussite, le cas d'Alamaden, Castilla-la Mancha (Espagne) - Gracia DOREL-FERRE

L'opération Clichy-Batignolles à Paris : quelle place pour le patrimoine industriel et ferroviaire ? - Karen BOWIE

Contrainte ou atout ? Le port Rambaud dans le projet d'éco quartier Lyon Confluence - Nadine HALI-TIM-DUBOIS

Protection du patrimoine et développement durable, les cites minières du Nord-Pas-de-Calais - Raphaël ALESSANDRI

4 - LE SENS DES LIEUX DANS LES PRATIQUES DE RECONVERSION

De l'identité ouvrière au marketing urbain, le patrimoine industriel de l'ex-RDA - Margaret MANALE

Construire un lieu de mémoires sous la pression immobilière : le cas de Renault-Billancourt - Jean-Louis LOUBET et Alain MICHEL

La reconversion économique des Teintureries de la Turdine à Tarare (Rhône), au cœur d'une controverse municipale - Jean-Pierre HOUSSEL

La réhabilitation des abattoirs publics en Catalogne - Gemma DOMENECH-CASADEVALL

Reconversion ou réutilisation ? Le cas des gares de chemin de fer en France - Marie-Noëlle POLINO

Le Master DRAQ, diagnostic et réhabilitation des architectures du quotidien - ENSA Normandie - Jean-Bernard CREMNITZER et Robert SCHLUMBERGER

CONCLUSION GENERALE - Pierre LAMARD

DESVEAUX Delphine - « [Gare Saint-Lazare. Une rénovation](#) » - Paris : Archibooks+Sautereau, 2012 – 144 p.

Résumé extrait du site : En 2003, la SNCF a lancé pour les 168 plus grandes gares françaises le programme « Gares en mouvement » par lequel elle s'est engagée à transformer les gares en des espaces urbains attractifs et conviviaux. Dans le cadre de cette démarche, la rénovation de la gare Saint-Lazare, prévue pour s'étaler sur plus d'une dizaine d'années, constitue un projet d'exception symbolisant la nouvelle politique de développement de la SNCF.

Visant à rénover en profondeur la gare et à valoriser son patrimoine historique, ce chantier, inscrit en quatre temps (rénovation du quai transversal, puis de la Cour et du passage Amsterdam, création du « Coeur Saint-Lazare » et rénovation des parvis), a été confié au groupe Spie batignolles tandis que la gestion des espaces commerciaux de la nouvelle gare par Ségécé visera à introduire une réelle continuité entre l'édifice et le quartier. Plus ouverte et accueillante, la gare redeviendra ainsi un espace de détente et de flânerie.

Au-delà d'un aperçu de ces travaux, l'ouvrage de Delphine Desveaux inclura en outre des entretiens de l'auteur avec Jean-Marie Duthilleul (co-fondateur d'AREP) et des représentants du cabinet architecte DGLa, de Spie batignolles immobilier et de Ségécé.

DESVEAUX Delphine - « [La gare Saint-Lazare](#) » - Paris : Archibooks+Sautereau, juin 2012 – 64 p.

Résumé extrait du site : La gare Saint-Lazare Compte tenu de son ampleur, le chantier de rénovation de la gare Saint-Lazare constitue l'un des projets majeurs d'une politique destinée à donner un nouveau visage aux gares. Désormais déterminées à dépasser leur rôle d'espace de transit en accueillant de nouvelles activités, les gares deviennent des espaces propres à la détente et à la flânerie en continuité avec la ville. La nouvelle gare Saint-Lazare en est un parfait exemple.

DUBOIS Pierre, TADIE Alexis (Dir.) - « [Esthétiques de la ville britannique, XVIIIème XIXème siècle](#) » - Presses universitaires Paris-Sorbonne, juin 2012 – 260 p.

Présentation par l'éditeur : Au travers d'études d'histoire de l'art et d'essais d'histoire culturelle, ce livre aborde les liens entre la ville, ses transformations aux XVIIIe et XIXe siècles, et les évolutions dans les arts, même quand ils évitent la ville pour se tourner vers la nature, ses paysages, ses jardins. On lira des études plus théoriques d'histoire de l'art, d'histoire de la ville, d'histoire de son architec-

ture, mais aussi des considérations sur la façon dont les développements esthétiques s'inscrivent dans l'espace urbain, ou au contraire s'en échappent. Les contributions abordent à la fois des personnages importants de l'évolution des arts en Angleterre à l'époque qui nous intéresse, comme en écho aux travaux de Jacques Carré sur Burlington, des genres caractéristiques de cette époque, des institutions centrales à la vie culturelle de l'Angleterre des XVIIIe et XIXe siècles, des questions de théorie des arts.

Le présent ouvrage regroupe des contributions de divers amis, collègues (français et étrangers) et anciens étudiants de Jacques Carré, qui travaillent dans des domaines différents au sein du champ de l'histoire culturelle. Cette diversité témoigne de la façon dont les champs disciplinaires sont constamment redéfinis et mis en corrélation, en interaction ou en tension les uns avec les autres. Tandis qu'il y a peu encore, on séparait de façon étanche l'histoire des idées, l'histoire de l'art et l'histoire sociale, ce sont les points d'intersection entre ces domaines qui posent aujourd'hui de nouvelles questions critiques. Cet ouvrage contribue à explorer ce champ varié pour en souligner l'unité, et en faire apparaître les échos, les rappels, les continuités ou les ruptures.

EBOMBOU JEMBA Christian - « [Les transports urbains en Afrique. L'exemple de Douala au Cameroun](#) » - Paris : L'Harmattan, juin 2012 – 470 p.

Présentation par l'éditeur : Avec près de trois millions d'habitants en 2012, la ville portuaire de Douala connaît un essor spectaculaire lié à sa fonction de grande métropole économique. Les classes sociales défavorisées, captives des transports en commun peu efficaces, sont rejetées dans les quartiers sous-équipés, de plus en plus éloignés du centre-ville. La mobilité motorisée s'impose face à la marche à pied. Le développement des transports s'accompagne de disparités territoriales et d'inégalités sociales.

ESPINASSE Catherine, LE MOUËL Eloi (Dir.) -

« [Lieux et liens, Tome 1 : Des liens qui créent des lieux](#) » - 338 p.

« [Lieux et liens, Tome 2 : Des liens qui créent des lieux](#) » - 310 p.

Paris : L'Harmattan, juillet 2012

Résumé extrait du site : Ce qui se joue dans les villes aujourd'hui, au travers des questions de gestion de l'espace, de conception d'offres de transports et d'aménagements urbains, ce sont les rapports entre les lieux et les liens, dans un monde au sein duquel les mobilités jouent un rôle clef et où les temporalités évoluent. L'enjeu est de créer de nouvelles formes d'urbanités, en tenant compte de toutes les échelles d'espace et de temps (du plus intime à la planète) et en articulant dimensions politiques, exigences fonctionnelles et expériences artistiques. Les deux présents ouvrages se proposent d'étudier ces rapports entre lieux et liens, en croisant les savoirs et les représentations des acteurs qui conçoivent les villes ainsi que ceux qui en assurent la gestion, avec les pratiques formelles et informelles, en tous cas sensibles, des habitants, des usagers, des salariés, des touristes. Au-delà des intentions et actions des acteurs politiques, transporteurs, architectes et urbanistes au coeur des villes-mondes ou des espaces du quotidien (présentées dans le premier tome), ce second tome tente d'interroger la nature même des lieux pris dans les temps mouvants des engagements ordinaires. Les liens qui s'y nouent et dénouent, jour après jour, ne fondent-ils pas les lieux dans une figure d'urbanité et d'humanité aussi riche que fragile et disputée, et par là-même, ne les inventent-ils pas ?

ESTEVEZ Daniel - « [Aéroports, représentations et expérimentations en architecture](#) » - Paris : L'Harmattan, 2012 – Coll. Questions contemporaines – 232 p.

Résumé extrait du site : Au-delà d'un aperçu de ces travaux, l'ouvrage de Delphine Desveaux inclura en outre des entretiens de l'auteur avec Jean-Marie Duthilleul (co-fondateur d'AREP) et des représentants du cabinet architecte DGLa, de Spie batignolles immobilier et de Ségécé. livre analyse plusieurs expériences de représentation interprétative dans le contexte de cet espace insaisissable des grands aéroports, paradigme de notre environnement contemporain. Pour opérer sur ce milieu complexe d'apparente confusion, architectes et urbanistes doivent construire des procédures d'interprétation active du réel. Voici développées des directions de travail pour la représentation architecturale aujourd'hui .

GARMY Pierre - « [Villes, réseaux et systèmes de villes : contribution de l'archéologie](#) » - Errance/Actes Sud, juin 2012 – 336 p.

Présentation de l'éditeur : Il est généralement admis que la ville constitue la forme d'organisation humaine la plus complexe qui puisse se trouver. Nulle autre n'atteint en effet un tel degré d'imbrications de fonctions, une telle variété de forme et de taille, n'intègre une telle variance sociale, n'a un poids équivalent sur son territoire et son environnement, n'interagit de manière aussi déterminante avec d'autres, etc.

Aussi, un objet, à ce point riche et multiforme, aussi mobile dans l'espace et dans le temps ne saurait, bien entendu, constituer le domaine réservé d'un seul champ disciplinaire. Il y a lieu au contraire de la soumettre à l'approche croisée de l'interdisciplinarité, au sein de laquelle l'archéologie peut et doit revendiquer toute sa place avec beaucoup d'autres. Ceci par conviction profonde et motivée que l'archéologie peut poser sur la ville un regard singulier et offrir des perspectives spécifiques. Il paraît acquis que les villes, par excellence lieux d'accumulation, de sédimentation, de stratification verticale et horizontale, de démolition et de reconstruction, certains parlent de palimpseste urbain, ne peuvent être pleinement comprises dans leur état présent, lui-même provisoire, si l'on fait l'économie des recherches portant sur leur genèse et leurs évolutions.

La création contemporaine en matière d'urbanisme doit pouvoir passer par le respect documenté ou la transgression consciente et raisonnée de l'héritage urbain, des rythmes, des césures, des vides et des pleins, du dedans et du dehors, du monumental et du vernaculaire, du public et du privé, des axes, des réseaux et des flux, autant de paradigmes de l'archéologie urbaine, autant de descripteurs de la ville.

Ce livre est conçu en deux parties : la première envisagera la ville singulière comme entité socio-spatiale, identifiée par le truchement du travail des archéologues urbains. La seconde partie considérera la ville en réseaux et en systèmes, d'un point de vue théorique d'abord puis en illustrant par trois études de cas, l'idée que la ville ne se définit pas seulement en elle-même par ses caractéristiques propres mais aussi, et peut-être surtout, dans les rapports d'interactions spatiales qu'elle entretient avec d'autres villes et avec le territoire. Ce livre est tiré d'un mémoire d'Habilitation à diriger les recherches soutenu en 2009.

GIROUD Matthieu, MAINET Hélène, EDOUARD Jean-Charles - « [Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires. Territoires, pratiques, régulations](#) » - Clermont-Ferrand : Presses universitaires Blaise-Pascal, 2011 – Coll. CERAMAC – 494 p.

Résumé extrait du site : Cet ouvrage est issu d'un colloque international organisé à Clermont-Ferrand les 25 et 26 novembre 2010. Il aborde la thématique des mobilités spatiales (migrations, mobilités résidentielles, mobilités quotidiennes) appliquée au cas des villes intermédiaires, c'est-à-dire des villes qui sont en situation intermédiaire dans l'organisation spatiale métropolitaine ou dans la hiérarchie urbaine. Il contribue à montrer comment l'entrée par les mobilités spatiales peut permettre de mieux connaître les villes intermédiaires, à savoir leur organisation et leur dynamique spatiales, leurs temporalités, leur fonctionnement au quotidien et leurs modes de régulation. Mais il a aussi pour objectif d'évaluer selon quelles modalités les observations des pratiques de mobilité réalisées dans de tels contextes urbains peuvent contribuer à faire avancer la connaissance sur les mobilités spatiales en général. Il s'agit donc d'interroger, en filigrane, la spécificité des villes intermédiaires en matière de mobilités spatiales.

GONDART Cécile - « [La coopération en matière de mobilité](#) » - Paris : GART, 2012 – 142 p.

Résumé extrait du site : Soucieuses de promouvoir une offre de transport intermodale et cohérente à l'intérieur et au-delà des périmètres de transports urbains, les autorités organisatrices de transports de tous rangs multiplient les initiatives vouées à favoriser la bonne articulation de leurs offres en matière de mobilité. A l'heure où les ressources financières des collectivités sont de plus en plus contraintes, ces dernières se coordonnent avec un large panel d'acteurs institutionnels intervenant dans le secteur des transports et dans d'autres domaines proches, comme la planification et l'urbanisme.

Au vu de ces enjeux, posés avec plus d'acuité aujourd'hui encore dans un contexte législatif fortement évolutif (Grenelle de l'environnement, réforme des collectivités territoriales,...), il est apparu nécessaire de dresser un panorama étendu des différentes formes de coopérations existantes en France. Existe-t-il à ce jour des modèles de coopération vertueux voués à se généraliser ? Quels acteurs fédérer, et autour de quels périmètres ? C'est là tout l'objet de cette étude, élaborée par le GART en partenariat avec l'association Movable, qui fixe des repères et propose des clés de lecture sur le champ des possibles en matière de coopération et de gouvernance des mobilités.

KORSU Emre, MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre - « [La ville cohérente : penser autrement la proximité](#) » - Paris : la documentation française, 2012 – 168 p.

Résumé extrait du site : Comment réduire à son minimum le temps de transport au quotidien ? Contraintes écologiques, financières, mais également le stress des usagers appellent à repenser la notion de proximité. Prenant pour test l'Ile-de-France, les auteurs exposent les pistes d'un changement radical afin que chacun puisse idéalement se rendre à son lieu de travail en moins de trente minutes. Des perspectives innovantes pour réinventer notre conception de la relation entre transport et urbanisme.

ORFEUIL Jean-Pierre, WIEL Marc - « [Grand Paris. Sortir des illusions, approfondir les ambitions](#) » - Paris : Scrineo, septembre 2012 – 330 p.

Résumé extrait du site : Le grand Paris, c'est un tournant radical dans l'histoire des projets de transports. Les communicants l'ont emporté sur tous ceux qui pensaient d'abord aux franciliens et à l'amélioration de leurs conditions de vie, de logement et de transport dans une métropole dynamique et durable. Pour les promoteurs du grand Paris, le bon projet est celui qui fascine, mobilise, fait bouger les lignes, et assume son irrationalité, notamment financière. Pour eux, l'objectif n'est pas le consensus, mais la victoire. Ils l'ont obtenue, provisoirement, sur le papier. Transformer l'essai sera beaucoup plus difficile, car les vrais problèmes demeurent : dégradation des conditions de vie des franciliens, difficultés à financer des investissements pharaoniques, besoin de retrouver plus de cohérence entre habitat et emploi. Ils reviendront inmanquablement à la surface.

SEREKIAN Jean-Marc - « [Le coeur d'une ville...hélas !. Chronique d'une privatisation de l'espace public](#) » - Le Pré-Saint-Gervais : Le Passager clandestin, 2011 – 160 p.

Résumé extrait du site : Votre ville « attend son tram » ? Vinci, Bouygues, Eiffage « aménagent votre cadre de vie » ? Une nouvelle Ligne Grande Vitesse « desservira bientôt votre région » ? Vous vous interrogez sur la nécessité de tels projets ? Sur leur coût environnemental ? Sur leur impact sur votre vie quotidienne ? Vous ne vous souvenez pas avoir été consultés préalablement à leur mise en œuvre ? Lisez ce livre.

À Tours, les travaux préparatoires à l'installation du futur tramway entraînent, à partir de 2009, la destruction systématique du patrimoine arboré. Devant la disparition brutale des arbres de sa ville, l'auteur s'interroge sur ce nouvel engouement pour l'« écomobilité durable ». Le tramway se révèle le cheval de Troie d'une nouvelle conception de la ville. Il y impose des parcours et des espaces de sociabilité balisés, y introduit la vidéosurveillance et la « prévention situationnelle », tandis que la majeure partie de l'espace public est concédée à des multinationales au nom du « partenariat public-privé ». La multiplication de ces chantiers urbains ou périurbains aboutit ainsi à la production d'une humanité « hors sol » dont les désirs et la force de travail sont capturés dans des villes-machines, tout entières dédiées à la croissance économique.

SOLERE (DE) Régis (Dir.) - « [La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010](#) » - Lyon : CERTU, 2012 – Coll. Références – 108 p.

Résumé extrait du site : Le Certu publie pour la troisième fois un regard rétrospectif sur dix ans de mobilité urbaine en France. Cet ouvrage permet de mieux apprécier les dynamiques actuellement à l'œuvre et d'identifier les enjeux pour les futures politiques en matière de déplacement. Cet ouvrage s'adresse à tous ceux qui s'intéressent aux questions de déplacements, d'aménagement et d'urbanisme, ou tout simplement à ceux qui s'interrogent sur l'évolution de nos sociétés urbaines.

URLBERGER Andrea (Dir.) - « [Habiter les aéroports : paradoxes d'une nouvelle urbanité](#) » - Métis Presses, juin 2012 – 120 p.

Résumé extrait du site de l'éditeur : Les mobilités physiques se transforment actuellement en s'hybridant aux flux virtuels. Se déplacer permet de se connecter au monde, se connecter fait émerger une autre forme de déplacement. Cette convergence a un impact important sur le paysage et l'espace urbain dont la perception, l'usage, l'aménagement changent. Sa représentation n'est plus la même. Dans cette perspective, il existe des lieux où cette mobilité et cette connectivité sont très visibles, s'imposent comme la caractéristique du lieu, d'autres le montrent moins.

L'aéroport occupe une position tout à fait particulière. Fonctionnel, monumental, déterminé par le mouvement des avions qui le relie à la globalité du monde, pénétré par les flux numériques sans lesquels aucun système de vol serait opérationnel aujourd'hui, l'aéroport se situe à l'interface entre dif-

férentes formes de déplacement. Il cristallise en même temps les sentiments les plus contradictoires, entre liberté de mobilité, intimité et surveillance. Sans forcément représenter la ville future, des convergences multiples opèrent à l'aéroport et produisent un espace qui semble à la fois paradoxal et exemplaire. C'est un noeud particulier dans ce qu'on pourrait définir par le terme "paysage technologique", c'est-à-dire un environnement qui se transforme et hybride espace physique et réseaux virtuels. Dissolution, instabilité.

D'une extrême simplicité dans son fonctionnement, l'aéroport est de toute façon un lieu intrigant. La question est donc posée : comment l'aborder, comment le comprendre et comment le représenter ? Pour produire ces représentations, une recherche financée par la Dapa (Direction d'architecture et du patrimoine) dans le cadre du programme "L'architecture de la grande échelle" a mis en place des expérimentations qui s'inscrivent dans le champ artistique comme dans le champ architectural.

A partir de ces expérimentations ponctuelles, des images et des savoirs ont émergé. Cette recherche initiale et collective entre art et architecture constitue le point de départ de ces textes sur les aéroports, une expérience en commun que partagent la majorité des auteurs et à partir de laquelle ils développent leur point de vue. Cette publication travaille en conséquence un double registre, des réflexions sur les liens entre art et architecture dans l'optique spécifique de la représentation des aéroports.

VINCENT-GESLIN Stéphanie, KAUFMANN Vincent (Dir.) - « [Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite...plus mobiles ?](#) » - Paris : Descartes et Cie, 2012 – Coll. Cultures mobiles – 142 p.

Résumé extrait du site : Double résidence, pendularités de longue distance, voyages professionnels ou de loisirs de courte durée : de nouvelles formes de mobilités spatiales se développent depuis une vingtaine d'années en Europe. À partir de données quantitatives et qualitatives, ce livre fait le point sur ces mobilités dites hybrides ou réversibles, précise leurs contours, leurs ressorts et surtout leurs enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

Stéphanie Vincent-Geslin est docteur ès sociologie de l'Université Paris-Descartes et collaboratrice scientifique au LaSUR où elle poursuit des recherches sur les formes émergentes de mobilités spatiales. Vincent Kaufmann est docteur ès science de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne et professeur de sociologie urbaine. Il travaille sur la conceptualisation et la mesure des phénomènes de mobilité et sur les modes de vie urbains.