

Urban Nexus

An e-bulletin of the Family Network of CPRN

[Français](#)

Welcome to *Urban Nexus*, a monthly e-bulletin of policy research, news and events on cities and communities launched by Canadian Policy Research Networks (CPRN) in October 2002. *Urban Nexus* is for policy makers, researchers and interested members of the public seeking up-to-date information, from Canadian and non-Canadian sources, about new research on cities.

To view archived *Urban Nexus* summaries on the CPRN Web site, simply click here: <http://www.cprn.org/en/nexus-list.cfm>

November 12, 2003 – Cities and Urban Transport/Transit

Cities everywhere today are positioning themselves to be engines of the new economy as well as inclusive communities with a high quality of life. A key policy and planning issue is the transportation system that enables people and goods to “get around” metropolitan spaces. Successful urban transport systems increase economic and labour market efficiency, facilitate access to amenities and services for all urban dwellers, and contribute to public health and environmental sustainability. In meeting these goals, cities face important choices and challenges. What is the optimal mix among the main transportation modes: public transit, private automobile, cycling, and walking? While research demonstrates the environmental, economic, and social benefits of public transit, many cities now lack the resources to invest in more sustainable systems. This issue of *Urban Nexus* highlights policy analysis of a looming urban transportation “crisis” in cities around the world, and innovative financial strategies and governance models to tackle the problems.

Résumés

McCormick Rankin Corp. 2002. *Urban Transit in Canada – Taking Stock.*
http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2002/02_h034e.htm

IBI Group. 2002. *National Vision for Transit in Canada to 2020.*
http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2002/02_h034e.htm

Soberman, R.M. 2001. *Public Transportation in Canadian Municipalities: Implications for the Canada Transportation Act and the Federal Role in Transit.*
<http://www.reviewcta-examenlrc.gc.ca>

These studies examine Canada's evolving transit needs with a focus on strategies for a more sustainable urban transportation system. The IBI Group outlines a vision of sustainability drawing on international case studies and municipal practices. The McCormick Rankin Corp. stock-taking assesses the current state of the Canadian transit industry, historic trends in provincial and municipal funding of urban transit, and analyzes future needs. Four key challenges are identified: supportive demand management; access to capital funding for infrastructure; adequate operating funding; and enhanced fleets. Soberman's paper also considers the current state of Canadian transit operations and commuter rail capacity. It focuses on new federal transit investment strategies and desirable elements of a capital program and possible funding sources and mechanisms.

The IBI Group and McCormick Rankin Corp. studies were commissioned by Transport Canada to follow up on the Government of Canada's commitment in the 2001 Speech from the Throne to help improve public transit infrastructure. Dr. Richard Soberman holds an endowed Chair in Civil Engineering at the University of Toronto and advises governments on urban transit issues.

Waller, Margy, and Evelyn Blumenberg. 2003. *The Long Journey to Work: A Federal Transportation Policy for Working Families.*

Puentes, Robert, and Linda Bailey. 2003. *Improving Metropolitan Decision Making in Transportation: Greater Funding and Devolution for Greater Accountability.*

Puentes, Robert, and Ryan Prince. 2003. *Fueling Transportation Finance: A Primer on the Gas Tax.*

All are available at:

<http://www.brookings.edu/es/urban/issues/transportation/transportation.htm>

These three studies from the Brookings Institution's Federal Transportation Reform series examine particular pressure points in the American urban transit system and propose new national strategies involving federal, state, and local governments. Waller and Blumenberg describe the transportation challenges facing low-income families and workers who lack reliable auto access. Stressing the varied transportation needs of the urban poor, they propose a menu of policy options such as expanded transit routes, paratransit services, and automobile access programs. Puentes and Bailey argue that metropolitan areas need a greater say in the design and implementation of the federal Transportation Equity Act (TEA-21). They trace the evolution of metropolitan transportation decision structures and identify ways to expand existing funding sources and metropolitan-level input. Puentes and Prince analyze the collection, allocation, and use of federal and state taxes on motor fuels. Among the key findings are (1) many states restrict the use of their gas tax revenues to highway purposes, limiting the financing of mass transit (2) the distribution of the gas tax within some states appears to penalize cities and urban areas which act as "donor regions" based on the net outflow of revenues.

Margy Waller is a Visiting Fellow at the Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. Evelyn Blumenberg teaches at the University of California, Los Angeles. Robert Puentes is a Senior Research Manager at the Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. Linda Bailey works at the Surface Transportation Policy Project, Washington, DC.

Transportation Research Board (TRB). 2001. *Making Transit Work: Insight from Western Europe, Canada, and the United States*. Washington: The National Academies Press.

OECD. European Conference of Ministers of Transport. 2002. *Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Key Messages for Government*. <http://www1.oecd.org/cem/pub/pubpdf/02UrbKey.pdf>

Peñalosa, Enrique. 2002. *Urban Transport and Urban Development*. <http://www.porelpaisquequeremos.com/penalosa/8227185.pdf>

These three studies provide a comparative perspective on urban transit issues. The TRB traces the historical and contemporary factors that favour public transit use in Western Europe in comparison with the United States and, to some extent, Canada. Key policies and practices include: reliability, frequency, comfort and safety of transit service; high motor fuel taxes and parking limits; driving restrictions; and integrated land use planning. The OECD study focuses on challenges to effective implementation of sustainable urban transit strategies. Drawing on trends in over 160 European cities, it shows how national governments can act as catalysts in tackling urban sprawl and congestion associated with unsustainable urban travel. The Peñalosa document offers an innovative perspective based on urban experience in the South. It proposes an alternative development model that severely restricts the use of the automobile. The goal is to “free immense resources currently devoted to care for roads mainly for upper income citizens that could be used to invest in the needs of the poor.”

The TRB is a division of the American National Research Council mandated to promote innovation and progress in transportation through research. The European Conference of Ministers of Transport is an intergovernmental organization established in 1953 to develop common approaches to transport systems. Enrique Penalosa, former mayor of Bogota, Colombia (1998-2001), is currently a Visiting Scholar at New York University.

Jouve, Bernard, Vincent Kaufmann, Florida Di Ciommo, Oliver Falthauer, Martin Schreiner, and Marc Wolfram. 2002. “Les politiques de déplacement urbain en quête d’innovations: Genève, Naples, Munich, Stuttgart, Lyon.” 2001 Plus. No 58. Série Veille internationale. Centre de prospective et de veille scientifique.

http://www.equipement.gouv.fr/recherche/publications/publi_drast/telechargeable/n_58.pdf

This issue is a collection of articles on innovation in urban transportation policies, and particularly those of five big European cities: Geneva, Naples, Stuttgart, Munich and Lyon. The starting point of the analysis is that all cities face the same challenge, that is, to adapt to a radically different context. Therefore, they must “think outside the box.” The analysis focuses on the conditions needed for adaptation, the costs of innovative solutions, and their results.

A major interest of this work is that it stresses political factors, those that enabled or hindered institutional innovation. The monographic studies of each case assess the impact of crises, coalition change, central city-suburban

alliances, political leadership, and interventions by civil society, the central state and Europe. Despite the major innovations of the last decade, there is still an extraordinary amount of policy stability and strategies. For the most part, the usual conflict between cars and public transit still dominates and other more complex solutions are marginalized. An explanation for this is offered in terms of the way that expertise is generated. Institutional innovation requires new expertise.

The project involved five research units: Lancaster University (Vincent Kaufman), the Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés de l'Ecole des Ponts (Floridia di Ciomo), the Technical University of Munich (Olivier Falthausser), University of Stuttgart (Martin Schreiner) and the Laboratoire RIVES, de l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (Bernard Jouve).

What's New?

On the Bookshelf

Robert Cervero. 1998. *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Covelo, California: Island Press.

This book provides detailed analysis of metropolitan areas in eight countries that have implemented cost-effective and resource-conserving transportation systems. The focus is on urban transit public policies and the factors that produce innovative solutions.

Grava, Sigurd. 2002. *Urban Transportation Systems: Choices for Communities*. New York: McGraw-Hill Professional.

This book is a comprehensive guide to transportation modes available to communities and the technical tools for evaluating options in specific places. Issues examined include urban sprawl, traffic flow, accessibility needs, and consumer travel preferences.

Newman, Peter, and Jeffrey Kenworthy. 1999. *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Covelo, California: Island Press.

This book surveys the changing urban economy and extent of automobile dependence worldwide. Case studies of cities demonstrate connections among transportation and sustainability, with the authors proposing a new urban planning and land use agenda.

World Bank. 2002. Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review.

<http://publications.worldbank.org/ecommerce/>

This volume examines urban development and transportation strategies in developing and transitional economies. It identifies an urban transport strategy for social inclusion addressing both national and city governments.

Conferences and Events

10th World Congress and Exhibition on **“Intelligent Transport Systems and Services.”** November 16-20, 2003. Madrid, Spain.

http://www.madrid2003.itscongress.org/its_pres.cfm

Ninth Joint Conference on **“Light Rail Transit.”** November 16-18, 2003. Portland, Oregon.

<http://gulliver.trb.org/conferences/2003LRTcfp.pdf>

UN-Habitat: Safer Cities Programme. **“Sustainable Safety: Municipalities at the Crossroads.”** November 25-28, 2003. Durban, South Africa.

<http://www.unhabitat.org/programmes/safercities/>

Ontario Competitive City Regions Partnerships and the Canadian Urban Institute. **“Investing in Learning Communities: Collaborating to Compete in the Knowledge Economy.”** November 25, 2003. Toronto, Ontario.

http://www.canurb.com/events/conferences_current.php#nov25

Western Transportation Advisory Council. **“Transportation Infrastructure Conference: Strategies for National Success.”** November 26-27, 2003.

Winnipeg, Manitoba.

<http://www.westac.com/>

National League of Cities. **“America’s Cities on Stage: From the Front Porch to the Front Line.”** December 9-13, 2003. Nashville, Tennessee.

<http://www.nlc.org/>

3rd Annual New Partners for Smart Growth. **“Building Safe, Healthy, and Livable Communities, Local Government Commission.”** January 22-24, 2004. Portland, Oregon.

<http://www.outreach.psu.edu/C&I/SmartGrowth/>

The McGill Institute for the Study of Canada. **“Challenging Cities Towards a New Urban Agenda in Canada.”** Annual Conference. February 12-14, 2004. Montreal, Quebec.

<http://www.misc-iecm.mcgill.ca/EN/events/uc.html>

Planning Institute, University of Illinois, Urbana-Champaign. **“Innovative Community Planning: 2004.”** March 4-5, 2004. Urbana-Champaign, Illinois.

<http://www.urban.uiuc.edu/>

Canadian Urban Transit Association. **“Youth Summit on Sustainable Urban Transportation.”** May 26-31, 2004. Ottawa, Ontario.

<http://www.cutaactu.ca/youthsummit/>

Metropolis Project. 7th National Metropolis Conference. **“Immigration and Integration at the Heart of the Debate: Research, Policy, and Practice.”** March 25-28, 2004. Montreal, Quebec.

http://im.metropolis.net/site/html/ang_presentation.htm

Transportation Research Board, USA. 10th International Conference on **“Mobility and Transport for Elderly and Disabled People.”** May 23-26, 2004. Hamamatsu, Japan.

<http://transed.jp/>

Transportation Research Board, USA. Ninth National Conference on Transportation Planning for Small and Medium-Sized Communities. **“Tools of the Trade.”** September 22-24, 2004. Colorado Springs, Colorado.

<http://gulliver.trb.org/conferences/A1D05-1.pdf>

Wessex Institute of Technology, UK. 10th International Conference on Urban Transport and the Environment in the 21st Century. **“Urban Transport 2004.”** May 19-21, 2004. Dresden, Germany.

<http://www.wessex.ac.uk/conferences/2004/urbantransport04/>

Policy Research Reports

Belzer, Dana, and Gerald Autler. 2002. ***Transit-Oriented Development: Moving from Rhetoric to Reality***. Brookings Institution.

<http://www.brook.edu/dybdocroot/es/urban/>

publications/belzertodexsum.htm

Canadian Urban Transit Association. 2002. *Partnership in Urban Transit: Quality of Life and Economic Prosperity for All.*

<http://www.cutaactu.ca/pdf/Budget2002.pdf>

European Conference of Ministers of Transport. OECD 2000. *Implementing Transport for People with Mobility Handicaps: Guide to Good Practice.*

<http://www1.oecd.org/cem/pub/pubpdf/TPHguideE.pdf>

European Conference of Ministers of Transport. OECD 2003. *Vandalism, Terrorism and Security in Urban Public Passenger Transport.*

<http://www1.oecd.org/cem/events/JustPub/justRT123.htm>

World Bank Group. 2000. *Poverty and Urban Transport: French Experience and Developing Cities.*

http://www.worldbank.org/transport/utrs/background_papers/poverty&ut_english.pdf

Transit Cooperative Research Program, TRB/USA. 2003. *Excellence in Customer Service in Transit Operations in Small to Medium-Sized Cities in Western Europe.*

http://trb.org/publications/tcrp/tcrp_rrd_64.pdf

ICF Consulting. 2002. *Building a New Mobility Industry Cluster in the Toronto Region.*

http://www.movingtheeconomy.ca/content/MTE_New_Mobility_Study.pdf

HLB Decision Economics. 2001. *The Value Proposition for Transit Investment, Subsidy and Federal Involvement.*

[http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/Summaries-Sommaires/april6/HLB%20Decision%20Economic%20Inc%201\(eng\)revised.pdf](http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/Summaries-Sommaires/april6/HLB%20Decision%20Economic%20Inc%201(eng)revised.pdf)

HLB Decision Economics. 2002. *Economic Study to Establish a Cost-Benefit Framework for the Evaluation of Various Types of Transit Investments.*

http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2002/02_h034e.htm

Washbrook, Kevin. Better Environmentally Sound Transportation. 2003. *2010 Winter Olympic Transportation Legacies: Steps towards Sustainability in the GVRD and the Sea to Sky Corridor.*

http://www.best.bc.ca/_etc/pdfs/policy/olympic_legacyes_july_03.pdf

World Bank. Padeco Co. 2000. *Study on Urban Transport Development: Japanese Experience.*

http://www.worldbank.org/transport/utstr/background_papers/ut_development_padeco.pdf

World Bank. 2000. *Relationship between Urban Land Use Planning, Land Markets, Transport Provisions and Welfare of the Poor.*

http://www.worldbank.org/transport/utstr/background_papers/welfare_of_the_poor_nea.pdf

Friberg, Lars. 2001. *Innovative Solutions for Public Transport: Curitiba, Brazil.*

http://www.worldbank.org/transport/urbtrans/pub_tr/curitiba_summary.pdf

National Round Table on the Environment and the Economy. 1997. *State of the Debate on the Environment and the Economy: The Road to Sustainable Transportation in Canada.*

http://www.nrtee-trnee.ca/eng/Publications/State_of_Debate_e.htm#SOD_Transport_e

National Round Table on the Environment and the Economy. 2003. *Environmental Quality in Canadian Cities: The Federal Role.*

http://www.nrtee-trnee.ca/eng/programs/Current_Programs/Urban_Sustainability/Urban-SOD-Report/IntroPage_e.htm

Send information on submissions you would like to have considered for a future update to nexus@cprn.org. If you have not already done so, subscribe to the *Urban Nexus* list-serve at <http://www.cprn.org/en/nexus.cfm>

[English](#)

Nexus des enjeux urbains

Un bulletin électronique du Réseau de la famille des RCRPP

Bienvenue au *Nexus des enjeux urbains*, un bulletin électronique mensuel de recherche sur les politiques, d'actualités et d'informations sur des événements relatifs aux villes et aux collectivités, qu'ont lancé les Réseaux canadiens de recherche en politiques publiques (RCRPP) en octobre 2002. Le *Nexus des enjeux urbains* s'adresse aux décideurs, aux chercheurs et aux personnes intéressées parmi la population qui sont à la recherche de renseignements à jour, de sources canadiennes et autres, sur de nouvelles recherches portant sur les villes.

Pour consulter le répertoire des résumés du *Nexus des enjeux urbains* qui sont conservés sur le site Web des RCRPP, cliquez ici :

<http://www.cprn.org/fr/nexus-list.cfm>

12 novembre 2003 – Les villes et le transport urbain/en commun

De nos jours, les villes un peu partout dans le monde se positionnent pour devenir des moteurs de la nouvelle économie ainsi que des collectivités inclusives offrant une qualité de vie élevée. Un enjeu majeur des politiques et de la planification est le réseau de transport qui permet aux gens et aux produits de « circuler » dans les espaces métropolitains. Des réseaux de transport efficaces en milieux urbains permettent d'améliorer l'efficacité économique et celle du marché du travail, de faciliter l'accès aux installations et aux services pour tous les citoyens, et de contribuer à la santé publique et à la viabilité de l'environnement. Pour atteindre ces objectifs, les villes font face à d'importants choix et défis. Quel est l'agencement optimal entre les principaux modes de transport : le transport en commun, la voiture automobile privée, la bicyclette et la marche ? Les recherches font la preuve des avantages économiques, sociaux et environnementaux du transport en commun, mais plusieurs villes n'ont pas à l'heure actuelle les ressources nécessaires pour investir dans des réseaux plus viables. Ce numéro du *Nexus des enjeux urbains* met en relief l'analyse d'une crise « imminente » du transport urbain dans des villes partout dans le monde et il présente des stratégies financières innovatrices et des modèles de gouvernance permettant de s'attaquer aux problèmes.

Résumés

McCormick Rankin Corp. 2002. *Les transports urbains au Canada* —

Le point.

http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2002/02_h034f.htm

IBI Group. 2002. *Vision nationale des transports en commun au Canada jusqu'en 2020.*

http://www.tc.gc.ca/medias/communiqués/nat/2002/02_h034f.htm

Soberman, R.M. 2001. *Public Transportation in Canadian Municipalities: Implications for the Canada Transportation Act and the Federal Role in Transit.*

<http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca>

Ces études contiennent un examen de l'évolution des besoins en transport en commun au Canada, en mettant l'accent sur des stratégies axées vers un réseau de transport urbain plus viable. Le IBI Group décrit une vision de la viabilité en s'appuyant sur des études cas et des pratiques municipales à l'échelle internationale. L'inventaire effectué par la McCormick Rankin Corp. a permis d'évaluer l'état actuel de l'industrie canadienne du transport en commun, d'examiner les tendances historiques du financement provincial et municipal du transport en commun, et d'analyser les besoins futurs. Quatre défis majeurs sont identifiés : gestion positive de la demande; accessibilité à des ressources de financement de l'infrastructure; niveau adéquat de financement des frais d'exploitation; et amélioration du parc de matériel roulant. Le document de Soberman considère aussi l'état actuel de l'exploitation des transports en commun au Canada et de la capacité en trains de banlieue. Il met l'accent sur les nouvelles stratégies fédérales d'investissement dans les transports en commun et les éléments souhaitables d'un programme d'immobilisations et les sources et les mécanismes possibles de financement.

Les études du IBI Group et de la McCormick Rankin Corp. furent commandées par Transports Canada pour donner suite à l'engagement pris par le gouvernement canadien dans le Discours du Trône de 2001 de contribuer à améliorer l'infrastructure publique des transports en commun. Le professeur Richard Soberman est titulaire d'une chaire dotée en génie civil à l'Université de Toronto et il avise les gouvernements sur les questions de transport en commun dans les zones urbaines.

Waller, Margy, et Evelyn Blumenberg. 2003. *The Long Journey to Work: A Federal Transportation Policy for Working Families.*

Puentes, Robert, et Linda Bailey. 2003. *Improving Metropolitan Decision*

Making in Transportation: Greater Funding and Devolution for Greater Accountability.

Puentes, Robert, et Ryan Prince. 2003. *Fuelling Transportation Finance: A Primer on the Gas Tax.*

Ces trois études sont disponibles sur ce site :

<http://www.brookings.edu/es/urban/issues/transportation/transportation.htm>

Ces trois études dans la collection de la Brookings Institution sur le réforme fédérale des transports examinent les sources particulières de tension dans le réseau américain des transports urbains et elles proposent de nouvelles stratégies nationales mettant en cause les pouvoirs publics au niveau fédéral, local et des États. Waller et Blumenburg décrivent les défis en matière de transport auxquels font face les familles à faibles revenus et les travailleurs qui ne disposent pas d'un accès fiable à l'automobile. En mettant l'accent sur les besoins diversifiés en transport des victimes de la pauvreté en milieux urbains, ils proposent un éventail d'options de politiques telles qu'une extension des circuits de transport en commun, des services paracollectifs et des programmes d'accès par automobile. Puentes et Bailey soutiennent que les zones métropolitaines doivent jouer un rôle plus déterminant dans la conception et la mise en application de la législation fédérale contenue dans la Transportation Equity Act (TEA-21). Ils retracent l'évolution des structures de décision en matière de transport métropolitain et ils déterminent des moyens d'étendre les sources de financement existantes et la contribution au niveau métropolitain. Puentes et Prince analysent la perception, la répartition et l'utilisation des taxes fédérales et celles des États sur les carburants d'automobile. Parmi leurs principales conclusions, on trouve les suivantes : (1) plusieurs États restreignent l'utilisation de leurs recettes fiscales sur le carburant aux besoins des réseaux routiers, ce qui limite le financement du transport en commun; (2) la répartition de la taxe sur l'essence dans certains États semble pénaliser les villes et les zones urbaines qui agissent en tant que « régions donatrices » si l'on s'appuie sur les flux nets de recettes.

Margy Waller est stagiaire invitée au Center on Urban and Metropolitan Policy de la Brookings Institution. Evelyn Blumenberg enseigne à l'Université de la Californie, à Los Angeles. Robert Puentes est gestionnaire de recherche principal au Center on Urban and Metropolitan Policy de la Brookings Institution. Linda Bailey collabore au Projet sur la politique de transport de surface, à Washington (D.C.).

Transportation Research Board (TRB). 2001. *Making Transit Work: Insight from Western Europe, Canada, and the United States*. Washington: The National Academies Press.

**OCDE. Conférence européenne des Ministres des transports. 2002. *Transports urbains durables : la mise en oeuvre des politiques. Messages-clés pour les gouvernements*.
<http://www1.oecd.org/cem/pub/pubpdf/02UrbKey.pdf>**

**Peñalosa, Enrique. 2002. *Urban Transport and Urban Development*.
<http://www.porelpaisquequeremos.com/penalosa/8227185.pdf>**

Ces trois études donnent un aperçu comparatif d'enjeux en matière de transport urbain. Le TRB retrace des facteurs historiques et contemporains qui favorisent l'utilisation des transports en commun en Europe de l'Ouest et il compare cette situation avec celle des États-Unis et, dans une certaine mesure, avec celle du Canada. Les grandes politiques et pratiques comprennent les suivantes : la fiabilité, la fréquence, le confort et la sécurité des services de transport en commun; les taxes élevées sur le carburant automobile et les limites applicables au stationnement; les restrictions sur l'usage des voitures; et l'aménagement intégré du territoire. L'étude de l'OCDE met l'accent sur les défis qui se posent à l'implantation efficace de stratégies de transport urbain viables. En s'appuyant sur les tendances observées dans plus de 160 villes européennes, l'étude indique de quelle façon les gouvernements nationaux peuvent jouer le rôle de catalyseur dans les efforts visant à s'attaquer à l'étalement urbain et à la congestion liée à des niveaux insoutenables de déplacements urbains. Le document de Penalosa présente une optique innovatrice qui s'appuie sur l'expérience en matière de développement urbain observée dans le Sud. L'auteur propose un modèle de développement différent qui prévoit des restrictions rigoureuses à l'usage de l'automobile. L'objectif visé est de « libérer les immenses ressources consacrées à l'heure actuelle à l'entretien des routes, qui profite surtout aux citoyens à revenus élevés, et de les utiliser pour investir dans les besoins des démunis ».

Le TRB est une division de l'American National Research Council qui a pour mandat de promouvoir l'innovation et le progrès dans le domaine du transport par l'intermédiaire de la recherche. La Conférence européenne des ministres des transports est une organisation intergouvernementale, qui fut mise sur pied en 1953 afin de mettre au point des stratégies communes en matière de réseaux de transport. Enrique Penalosa, ancien maire de Bogota en Colombie (1998-2001), est à l'heure actuelle chercheur invité à

l'Université de New York.

Jouve, Bernard, Vincent Kaufmann, Florida Di Ciommo, Oliver Falthauer, Martin Schreiner, et Marc Wolfram. 2002. « Les politiques de déplacement urbain en quête d'innovations : Genève, Naples, Munich, Stuttgart, Lyon ». *2001 Plus* No 58. Série Veille internationale. Centre de prospective et de veille scientifique.

http://www.equipement.gouv.fr/recherche/publications/publi_drast/telechargeable/n_58.pdf

Ce numéro 58 de *2001 Plus* est consacré à l'innovation dans les politiques de déplacement urbain, et plus spécifiquement aux expériences menées récemment dans cinq grandes villes européennes : Genève, Naples, Stuttgart, Munich et Lyon. Le constat de départ est celui d'un défi commun posé à toutes les villes européennes : la nécessité de s'adapter pour faire face à un contexte radicalement différent, ce qui impose de sortir des solutions toutes faites et de réduire les cloisonnements inutiles.

L'une des originalités de ce travail est de mettre en évidence les facteurs politiques qui dans les villes étudiées ont rendu possibles (ou ont freinés) certaines innovations institutionnelles. Le rôle des crises, des changements de coalition, des alliances entre ville-centre et communes périphériques, du leadership politique, de la société civile mais aussi des Etats et de l'Europe sont évoqués et analysés au fil des différentes monographies. Bernard Jouve constate entre autres que presque toutes les villes étudiées ont fait un effort considérable d'innovation dans les modes d'action, dans les procédures, dans les institutions - si bien que le cadre opératoire dans lequel les politiques de déplacement sont pensées, élaborées, et mises en œuvre aujourd'hui n'a plus rien à voir avec ce qu'il était il y a dix ans. Toutefois, il subsiste une extraordinaire stabilité du contenu même des politiques et des solutions adoptées : on en reste, dans la plupart du temps, à l'opposition classique entre voitures particulières et transports collectifs - la plupart des autres solutions, plus complexes, continuant à être marginalisées. Selon lui ce paradoxe trouve l'essentiel de son explication dans le mode de production de l'expertise, et dans la difficulté à intégrer des solutions complexes dans un processus politique nécessairement contraint par le temps.

Ce projet a mobilisé cinq laboratoires français et européens : l'Université de Lancaster (Vincent Kaufman), le Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés de l'Ecole des Ponts (Florida di Ciomo), l'Université Technique de Munich (Olivier Falthauer), l'Université de Stuttgart (Martin Schreiner) et enfin le Laboratoire RIVES, de l'Ecole Nationale des Travaux Publics de

l'Etat (Bernard Jouve). La coordination du document, comme celle de la recherche sont dues à ce dernier.

Quoi de neuf ?

À la librairie

Robert Cervero. 1998. *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Covelo, California: Island Press.

Cet ouvrage contient une analyse détaillée de zones métropolitaines dans huit pays qui ont procédé à l'implantation de réseaux de transport économiquement efficaces et favorisant l'économie de ressources. L'accent porte sur les politiques publiques relatives au transport urbain et les facteurs qui débouchent sur des solutions innovatrices.

Grava, Sigurd. 2002. *Urban Transportation Systems: Choices for Communities*. New York: McGraw-Hill Professional.

Ce volume représente un guide complet des modes de transport accessibles aux collectivités et les outils techniques permettant d'évaluer les options dans des endroits précis. Les questions examinées comprennent l'étalement urbain, le volume de circulation, les besoins sur le plan de l'accessibilité et les préférences des consommateurs en matière de déplacements.

Newman, Peter, et Jeffrey Kenworthy. 1999. *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Covelo, California: Island Press.

Cet ouvrage contient un relevé de l'évolution de l'économie urbaine et de l'ampleur de la dépendance à l'égard de l'automobile à l'échelle de la planète. Des études de cas axées sur des villes permettent de faire ressortir les liens entre le transport et la viabilité, ce qui incite les auteurs à proposer une nouvelle stratégie en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Banque mondiale. 2002. *Cities on the Move: A World Bank Urban Transport Strategy Review*.

<http://publications.worldbank.org/ecommerce/>

Ce volume est consacré à une analyse des stratégies de développement urbain et de transport dans des économies en développement et en transition.

On y présente une stratégie de transport urbain axée sur l'intégration sociale, qui s'adresse aux gouvernements tant nationaux que municipaux.

Colloques et événements

10th World Congress and Exhibition on **“Intelligent Transport Systems and Services.”** 16-20 novembre 2003. Madrid, Spain.

http://www.madrid2003.itscongress.org/its_pres.cfm

Ninth Joint Conference on **“Light Rail Transit.”** 16-18 novembre 2003. Portland, Oregon.

<http://gulliver.trb.org/conferences/2003LRTcfp.pdf>

Nations Unies-Habitat: Safer Cities Programme. **“Sustainable Safety: Municipalities at the Crossroads.”** 25-28 novembre 2003. Durban, Afrique du Sud.

<http://www.unhabitat.org/programmes/safercities/>

Ontario Competitive City Regions Partnerships and the Canadian Urban Institute. **“Investing in Learning Communities: Collaborating to Compete in the Knowledge Economy.”** 25 novembre 2003. Toronto, Ontario.

http://www.canurb.com/events/conferences_current.php#nov25

Western Transportation Advisory Council. **“Transportation Infrastructure Conference: Strategies for National Success.”** 26-27 novembre 2003. Winnipeg, Manitoba.

<http://www.westac.com/>

National League of Cities. **“America’s Cities on Stage: From the Front Porch to the Front Line.”** 9-13 décembre 2003. Nashville, Tennessee.

<http://www.nlc.org/>

3rd Annual New Partners for Smart Growth. **“Building Safe, Healthy, and Livable Communities, Local Government Commission.”** January 22-24, 2004. Portland, Oregon.

<http://www.outreach.psu.edu/C&I/SmartGrowth/>

L'Institut d'études canadiennes de McGill. **“Le défi de la ville. Vers une nouvelle politique urbaine du Canada.”** Conférence annuelle. 12-14 février 2004. Montréal, Québec.

<http://www.misc-iecm.mcgill.ca/FR/evenements/>

Planning Institute, University of Illinois, Urbana-Champaign. **“Innovative Community Planning: 2004.”** 4-5 mars 2004. Urbana-Champaign, Illinois.
<http://www.urban.uiuc.edu/>

Association canadienne de transport urbain. **“Le sommet international des jeunes sur le transport urbain durable.”** 26-31 mai 2004. Ottawa, Ontario.
<http://www.cutaactu.ca/youthsummit/>

Projet Métropolis. 7ème Conférence nationale Métropolis. **“L’immigration et l’intégration au coeur des débats: recherches, politiques et pratiques.”** 25-28 mars 2004. Montréal, Québec.
<http://im.metropolis.net/site/html/presentation.htm>

Transportation Research Board, États-Unis. 10th International Conference on **“Mobility and Transport for Elderly and Disabled People.”** 23-26 mai 2004. Hamamatsu, Japon.
<http://transed.jp/>

Transportation Research Board, États-Unis. Ninth National Conference on Transportation Planning for Small and Medium-Sized Communities. **“Tools of the Trade.”** 22-24 septembre 2004. Colorado Springs, Colorado.
<http://gulliver.trb.org/conferences/A1D05-1.pdf>

Wessex Institute of Technology, Royaume-Uni. 10th International Conference on Urban Transport and the Environment in the 21st Century. **“Urban Transport 2004.”** 19-21 mai 2004. Dresde, Allemagne.
<http://www.wessex.ac.uk/conferences/2004/urbantransport04/>

Recherches en politiques publiques

Belzer, Dana, et Gerald Autler. 2002. *Transit-Oriented Development: Moving from Rhetoric to Reality*. Brookings Institution.
<http://www.brook.edu/dybdocroot/es/urban/publications/belzertodexsum.htm>

Association canadienne de transport urbain. 2002. *Partnership in Urban Transit: Quality of Life and Economic Prosperity for All*.
<http://www.cutaactu.ca/pdf/Budget2002.pdf>

Conférence européenne des Ministres des Transports. OCDE 2000.
Implementing Transport for People with Mobility Handicaps: Guide to Good Practice.

<http://www1.oecd.org/cem/pub/pubpdf/TPHguideE.pdf>

Conférence européenne des Ministres des Transports. OCDE 2003.
Vandalisme, terrorisme et sûreté dans les transports publics urbains de voyageurs.

<http://www1.oecd.org/cem/events/JustPub/justRT123.htm>

Groupe de la Banque Mondiale. 2000. ***Pauvreté et transports urbains: expérience française et villes en développement.***

http://www.worldbank.org/transport/utstr/background_papers/poverty&ut_english.pdf

Transit Cooperative Research Program, TRB/USA. 2003. ***Excellence in Customer Service in Transit Operations in Small to Medium-Sized Cities in Western Europe.***

http://trb.org/publications/tcrp/tcrp_rrd_64.pdf

ICF Consulting. 2002. ***Building a New Mobility Industry Cluster in the Toronto Region.***

http://www.movingtheeconomy.ca/content/MTE_New_Mobility_Study.pdf

HLB Decision Economics. 2001. ***The Value Proposition for Transit Investment, Subsidy and Federal Involvement.***

[http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/Summaries-Sommaires/april6/HLB%20Decision%20Economic%20Inc%201\(eng\)revised.pdf](http://www.reviewcta-examenltc.gc.ca/Summaries-Sommaires/april6/HLB%20Decision%20Economic%20Inc%201(eng)revised.pdf)

HLB Decision Economics. 2002. ***Economic Study to Establish a Cost-Benefit Framework for the Evaluation of Various Types of Transit Investments.***

http://www.tc.gc.ca/mediaroom/releases/nat/2002/02_h034e.htm

Washbrook, Kevin. Better Environmentally Sound Transportation. 2003.
2010 Winter Olympic Transportation Legacies: Steps towards Sustainability in the GVRD and the Sea to Sky Corridor.

http://www.best.bc.ca/_etc/pdfs/policy/olympic_legacyes_july_03.pdf

Banque mondiale. Padeco Co. 2000. ***Study on Urban Transport***

Development: Japanese Experience.

[http://www.worldbank.org/transport/utstr/
background_papers/ut_development_padeco.pdf](http://www.worldbank.org/transport/utstr/background_papers/ut_development_padeco.pdf)

Banque mondiale. 2000. *Relationship between Urban Land Use Planning, Land Markets, Transport Provisions and Welfare of the Poor.*

[http://www.worldbank.org/transport/utstr/
background_papers/welfare_of_the_poor_nea.pdf](http://www.worldbank.org/transport/utstr/background_papers/welfare_of_the_poor_nea.pdf)

Friberg, Lars. 2001. *Innovative Solutions for Public Transport: Curitiba Brazil.*

[http://www.worldbank.org/transport/urbtrans/pub_tr/
curitiba_summary.pdf](http://www.worldbank.org/transport/urbtrans/pub_tr/curitiba_summary.pdf)

Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie. 1997. *La voie du développement durable des transports au Canada.*

http://www.nrtee-trnee.ca/Publications/HTML/SOD_transport_f.htm

Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie. 2003. *La qualité de l'environnement dans les villes canadiennes : le rôle du gouvernement fédéral.*

[http://www.nrtee-trnee.ca/fre/programs/Current_Programs/
Urban_Sustainability/Urban-SOD-Report/
Urban-SOD-IntroPage_f.htm](http://www.nrtee-trnee.ca/fre/programs/Current_Programs/Urban_Sustainability/Urban-SOD-Report/Urban-SOD-IntroPage_f.htm)

Faites-nous parvenir des renseignements sur des textes que, à votre avis, nous devrions considérer pour une mise à jour future en nous écrivant à l'adresse suivante : nexus@cprn.org. Si vous ne l'avez pas encore fait, inscrivez-vous au serveur de liste du *Nexus des enjeux urbains* à : [http://
www.cprn.org/fr/nexus.cfm](http://www.cprn.org/fr/nexus.cfm)

RCRPP

CPRN

**Nexus
des enjeux urbains**