

## Avant-propos

Cet ouvrage part du constat qu'un double cloisonnement marque les théories et les pratiques en œuvre dans « la fabrique de la ville » : cloisonnement entre urbanisme et transport, cloisonnement ensuite entre ingénierie et sciences sociales. Si ces cloisonnements sont particulièrement prégnants en France, ils ne concernent pas uniquement cette dernière, mais se rencontrent sous des formes variées sur les cinq continents, et constituent aujourd'hui de fait autant d'obstacles pour avancer avec l'ampleur et le rythme nécessaires vers un développement urbain qui soit soutenable.

Prenant le contrepied de ces clivages réducteurs, il est construit autour d'un dialogue entre ces différents domaines, dialogue aujourd'hui indispensable pour répondre aux défis posés par nos villes contemporaines. L'analyse systémique d'une part, l'approche historique intégrant les enseignements des deux derniers siècles de l'histoire urbaine d'autre part, constituent au plan méthodologique le cadre dans lequel se déploie ce dialogue. On y fait appel chaque fois que nécessaire à des modèles conceptuels, mais toujours en explicitant les hypothèses sous-jacentes et en « ouvrant les boîtes noires » pour permettre au lecteur qui n'a pas de connaissance particulière en ingénierie de comprendre les origines et les champs d'application (donc aussi les limites) des modèles utilisés. De ce point de vue, l'ouvrage intègre la longue pratique pédagogique que j'ai acquise en dirigeant un master qui accueillait aussi bien les élèves de 3<sup>e</sup> année des grandes écoles d'ingénieurs que des étudiants architectes ou urbanistes en fin de cursus.

J'ai en outre souhaité qu'il s'adresse autant aux étudiants qu'aux praticiens, aux ingénieurs qu'aux urbanistes ou aux gestionnaires de nos villes contemporaines. Son objet premier est non pas d'apporter des réponses générales et définitives, ce qui me semblerait particulièrement vain et inapproprié dans les contextes d'une grande diversité que nous connaissons les uns et les autres, mais des éléments de réflexion et des outils pour mieux communiquer, et pour trouver collectivement, loin des chemins normatifs, des voies d'avenir.

L'objectif ainsi posé, cet ouvrage se nourrit de nombreux échanges effectués tout au long des différentes fonctions que j'ai eu l'occasion d'exercer, dans l'enseignement supérieur et dans la recherche, mais aussi dans des postes opérationnels. Pour en rester à la période récente, je voudrais tout particulièrement remercier pour leurs apports mes collègues du laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), qui offre lui-même, sur le campus de la cité Descartes à Marne-la-Vallée, la particularité d'avoir prospéré au croisement de trois cultures, celle de l'école des Ponts, celle de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (devenu par la suite l'Institut français des sciences et technologies sur les transports, l'aménagement et les réseaux) et celle enfin de l'université Paris-Est. Je remercie également tous les collègues de l'Institut pour la transition énergétique Efficacity au sein duquel je travaille aujourd'hui, et notamment son directeur M. Salem-Sermanet, qui m'ont permis de poursuivre ces échanges dans un milieu particulièrement stimulant, en prise avec les enjeux théoriques et opérationnels que représente le développement d'outils d'aide à la décision, adaptés aux défis de la ville contemporaine.

Dans ces remerciements, qu'il me soit permis d'accorder une place particulière aux étudiants du master Transport et Aménagement, commun à l'école d'urbanisme de Paris et à l'école des Ponts. Ce livre reproduit largement le cours qu'ils m'ont aidé à construire, par leurs questions, et aussi par la richesse et la diversité de leurs contributions, souvent puisées dans des études de cas ayant pour supports la vingtaine de pays dont ils sont originaires. De nombreux noms me viennent à l'esprit. Plusieurs d'entre eux avec qui j'ai gardé des relations occupent aujourd'hui d'importantes fonctions. Je me suis astreint à ne citer au fil du texte que ceux dont les mémoires de fin de cursus ou de thèse ont directement contribué à certains passages du présent ouvrage, avec une mention particulière pour T. Aw et M. El Hadeuf, qui m'ont aidé à construire respectivement les chapitres 3 et 6, mais ma reconnaissance va au-delà à la quinzaine de promotions que j'ai eu le plaisir d'accompagner.

Que tous soient ici chaleureusement remerciés. J'associe à ces remerciements P. Devoyon, sans qui je ne serai jamais parvenu à mettre en forme le manuscrit, et qui m'a apporté son aide avec beaucoup de pertinence et de gentillesse.

Si j'ai bénéficié pour la rédaction de cet ouvrage de nombreux apports, il va de soi que j'assume seul les prises de position qui y figurent. Je me suis efforcé de les étayer par une approche scientifique et éthique aussi rigoureuse que possible, profondément inspirée par la conviction que la transition urbaine ne pourra se faire qu'avec l'ensemble des acteurs de la ville, au premier rang desquels les citoyens, ces derniers devant être en capacité d'intervenir à chaque étape de la décision.

À vous d'apprécier si cet ouvrage, comme je l'espère, peut y contribuer.