

## **Les supervoies de la supermégapole Super Mari (Shanghai)**

*Shanghai (littéralement « sur la mer ») planifie et construit à marche forcée des infrastructures de transport multimodales de classe mondiale pour devenir une ville globale. Ces infrastructures se déclinent en aéroports, ports, pôles d'échange, pôles logistiques, ponts, tunnels, autoroutes, périphériques, voies principales, voies secondaires, parkings, parcs relais, Maglev, TGV, RER, métros, métros légers, trolleybus, sites propres bus, cheminements non motorisés. Dans le même temps, la population est expulsée du centre pour laisser la place à un CBD aux rentes immobilières spéculatives, des zones d'activités spécialisées sont développées à Pudong et autour des nœuds de transport, et un tsunami de lotissements plante une forêt d'immeubles hectométriques en périphérie. Mais jusqu'où ira Shanghai, qui se veut super mégapole au cœur du très dense delta du long fleuve aux 300 millions de riverains ? En attendant, les habitants perdent leur accessibilité à pied ou à vélo et se ruent sur des transports motorisés. Malgré une planification dirigiste et experte, Shanghai évitera-t-elle l'écueil de l'asphyxie automobile et trouvera-t-elle la voie de la mobilité durable ?*

<a href="#">Introduction</a> .....	1
<a href="#">1. L'étalement urbain ne se doublerait-il pas d'un éclatement d'îlots métropolitains ?</a> .....	2
<a href="#">2. Quelle délimitation des mégapoles procède de l'assemblage des réseaux multimodaux?</a> .....	3
<a href="#">3. Le déplacement motorisé et les autres modes ?</a> .....	4
<a href="#">4. La mobilité motorisée tend-elle à stagner ou à croître ?</a> .....	5
<a href="#">5. Polarisation dans la fréquentation et l'usage des différents modes de transport ?</a> .....	6

### **Introduction**

Shanghai veut dire littéralement "sur la mer", car il y a plus de mille ans, son emplacement actuel se trouvait au large. Cela signifie qu'à l'échelle de l'histoire de la Chine, Shanghai est relativement récente. Pourtant, comparée à d'autres métropoles mondiales, elle a un riche passé.

La région de l'est de la Chine a développé une importante culture maritime depuis le néolithique. A l'époque des trois royaumes, le royaume de Wu occupant l'est de la Chine, coupé de la route de la soie par le Royaume de Wei au nord, a ouvert la route maritime essentielle par la Malaisie. D'importants vestiges ont été découverts à l'ouest de la municipalité de Shanghai où était alors la ligne de côte. Dès que les terres gagnées sur la mer par les alluvions du Yangzi l'ont permis au dixième siècle, les hommes se sont installés sur le site de Shanghai. Après la prise de Kaifeng par les Mongols et l'établissement de la capitale des Song du Sud à Lin'an proche de 180 kilomètres, la région va connaître un important développement économique admiré par Marco Polo. Shanghai obtient le statut de ville du comté de Huating en 1267. Cette ville fut entourée de remparts en 1554 pour se protéger des pirates japonais.

Sous le long règne de Qianlong, Shanghai devint un port majeur. Après la guerre de l'opium qui fut la première confrontation de la Chine avec l'Occident, des concessions étrangères furent établies à Shanghai, pour un siècle (1842-1946). Leur histoire est mieux connue en Occident. Dans les années 1930, Shanghai était prospère et était la cinquième plus grande ville du monde avec 3 millions d'habitants. Cette occidentalisation débridée va conduire le Parti Communiste Chinois, pourtant fondé dans cette ville, à la tenir en retrait pendant 40 ans. Ce n'est que dans les années 1990 que des plans de développement furent établis, et ils sont fulgurants.

Le *Plan d'Ensemble de Shanghai pour la période 1999-2020* définit des plans d'urbanisme, des villes nouvelles des schémas directeurs de routes et de voies ferrées. Dans la foulée, le *Livre Blanc sur les Transports Métropolitains de Shanghai* (2002) définit les principes de développement et d'exploitation des différents modes. Même si les schémas d'infrastructure subissent fréquemment des modifications radicales, ils sont mis en oeuvre sans délai : par exemple un périphérique intermédiaire non prévu initialement a été construit en moins de trois ans.

Une importante source de données sur les transports provient des enquêtes sur les déplacements. La troisième a été menée en 2004. Enfin des données de tous ordres sont disponibles dans les annuaires statistiques chinois, aussi bien au niveau de la ville que du pays entier. Des cartes, des livres d'urbanisme, de nombreux articles scientifiques complètent la documentation sur Shanghai. Nous avons aussi recueilli des informations et des observations de terrain lors de notre mission en 2006.

Les nombreuses recherches sur Shanghai en rapport avec les transports sont de natures diverses. Certaines s'intéressent à Shanghai comme ville globale et considèrent seulement l'importance des transports internationaux, maritimes ou aériens. D'autres s'occupent sur le plan technique ou financier du développement des transports locaux qui est extrêmement rapide.

Beaucoup s'inquiètent des conséquences de ce développement, tant sur la qualité de l'air, la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre que sur les aspects sociaux et les inégalités. En particulier, la bicyclette, premier mode de déplacement à Shanghai et faisant l'objet de plans d'aménagement spécifiques avec un réseau de rues dédiées, ne se voit pas toujours traitée avec la priorité annoncée devant l'urgence d'écouler le trafic automobile.

De plus, plusieurs thèses traitent spécifiquement de Shanghai. Citons celle de Julien Allaire (2007) s'interrogeant sur les enjeux notamment fonciers et énergétiques du développement urbain et de la motorisation. Celle de Christopher Cherry (2007) étudiant les impacts des deux roues électriques, qui prolifèrent à Shanghai, sur l'environnement, la sécurité et la mobilité. Celle de Jason Ni (2007) ayant construit une enquête spécifique sur le terrain sur le choix de motorisation. Et celle Chaofu Yeh (2008) sur les enjeux de l'intermodalité dans les transports urbains dans les mégapoles.

Je tenterai de répondre successivement aux cinq questions posées pour ce colloque.

### **1. L'étalement urbain ne se doublerait-il pas d'un éclatement d'îlots métropolitains de densités variées, plutôt que d'une polycentralité plus conforme à une vision équilibrée de l'aménagement urbain et des transports ?**

Non: à Shanghai, la polycentralité est planifiée avec le plan directeur d'aménagement urbain «1966 » qui prévoit une ville-centre régionale, neuf districts périphériques, soixante villes et six-cents quartiers. Mais cette polycentralité reste embryonnaire. Les centres secondaires se développent tout près du centre : Lujiazui centre financier reste froid de vie urbaine, Xujiahui centre commercial est plus animé.

Les centres de banlieue prévus sont encore peu actifs, voire en léthargie : l'arrivée du métro y bousculera-t-elle le rythme ? A une plus grande échelle, il y a une amorce de réseau avec les autres villes du delta du Yangzi concernant les implantations industrielles, mais aussi la concurrence portuaire. Mais on ne peut pas parler d'éclatement : peut-on le craindre à l'avenir sur la base de l'expérience d'autres mégapoles plus avancées ?

La municipalité de Shanghai occupe une surface de 6 340 km<sup>2</sup>, soit la moitié de l'Île-de-France. Sa population officielle ayant un titre de résident permanent est de quatorze millions environ, mais sans compter les quatre millions ayant un permis temporaire de plus de six mois, ni ceux (non comptabilisés) n'ayant pas de titre de séjour : en tout la population totale aujourd'hui pourrait être de l'ordre de vingt millions. Sur cette population, seuls treize ou quatorze millions résident dans l'agglomération centrale où la population y reste concentrée sur une petite surface.

Shanghai a le statut de municipalité directement sous le contrôle du gouvernement central, c'est-à-dire ayant rang de province, mais elle est aussi une seule entité de rang régional. Elle est divisée en dix-neuf districts urbains de rang comté, donc d'environ un million d'habitants chacun soit l'équivalent d'un département français. Les districts centraux sont beaucoup plus petits et beaucoup plus denses : le centre est donc très concentré. Mais ça change très vite.

La population en hypercentre diminue tandis que des forêts de lotissements poussent en périphérie. La surface habitable par habitant augmente rapidement. Il en résulte que le territoire urbanisé croît aussi très vite : un doublement en dix ans. Mais cette croissance est encore trop rapide pour que les centres périphériques aient pris corps.

## **2. Si les mobilités tracent les contours des nouveaux espaces de référence de la vie quotidienne, la délimitation des mégapoles ne doit-elle pas procéder de l'assemblage des réseaux multimodaux de moyens de déplacement, en partant des périmètres de tous les transports collectifs existants ?**

Habituellement les trois définitions de la ville correspondent à des périmètres emboîtés du plus petit au plus grand : la définition administrative correspondant à la municipalité (qui en France est particulièrement émietlée), la définition morphologique correspondant à l'agglomération, ou urbanisation continue et l'espace de vie quotidienne ou des migrations alternantes correspondant à la région métropolitaine (ou aire urbaine en France), et enfin l'État nation plus ou moins grand.

A Shanghai, c'est inversé mais en rapide mutation. L'espace de vie quotidienne correspond au quartier très resserré à l'intérieur duquel se déroulent traditionnellement toutes les activités. Ces quartiers sont autant de villages dans une agglomération que l'on connaît mal (d'ailleurs c'était ainsi à Paris autrefois). Mais ces quartiers sont mis en relation très rapidement par les réseaux de transport qui se développent, à la poursuite d'une agglomération qui croît très vite. La municipalité-province contient en plus beaucoup d'espaces qui restent ruraux. Enfin, certains définissent une mégalopolis correspondant à l'espace économique régional du delta du Yangzi.

Ainsi une recherche de Pan Haixiao a montré que dans les quartiers traditionnels comme Luwan (l'ancienne concession française) les gens menaient leur activité dans le quartier et s'y déplaçaient essentiellement par des modes non motorisés, favorisés par une trame viaire dense. En revanche dans les nouveaux quartiers développés en périphérie comme Kangjian où la trame viaire est plus lâche et plus orientée vers l'écoulement du trafic motorisé, les habitants sont amenés à utiliser davantage des modes motorisés, notamment le métro pour ce rendre au centre où les emplois restent concentrés.

Ce métro se développe d'abord pour desservir le centre de l'agglomération, qui ainsi se renforce. Pourtant le schéma directeur prévoyait bien un réseau à deux niveaux avec des lignes de métro courtes dans le centre et de RER longues en périphérie. Mais l'on n'en a construit d'abord que les sections centrales.

Mais le progrès est très rapide : en deux ans (2006-2008), la ligne 4 circulaire a été bouclée, les lignes 2 et 3 ont été prolongées et trois nouvelles lignes ont été mises en

service, dont une ligne 6 légère tangentielle à Pudong et une ligne 9 de banlieue vers Songjiang propulsée ainsi du statut de paisible bourgade rurale à celle de cité-dortoir. L'expansion des réseaux repousse ainsi chaque jour les limites de la ville au point qu'elles deviendraient rapidement obsolètes si on tentait de les définir à un instant t.

C'est bien à une échelle plus large qu'il faut envisager l'avenir. La région du delta regroupe plusieurs villes multi-millionnaires (dont Nankin, Hangzhou, Suzhou, Wuxi, Ningbo) sur quatre-cents kilomètres, à cheval sur les provinces du Jiangsu et du Zhejiang, débordant jusqu'au Anhui.

Le LET a défini plusieurs scénarios de croissance pour Shanghai à l'horizon 2050, les plus extrêmes limitant la population à 18 millions en cas de rééquilibrage à l'ouest ou la laissant progresser jusqu'à 42 millions en cas de renforcement tendanciel de l'est et de la primatie urbaine.

Suivant les hypothèses prises pour la densité de population de l'agglomération, allant de celle actuelle de Los Angeles à celle actuelle de Séoul, en passant par Paris et Shanghai d'aujourd'hui, la surface occupée par l'agglomération de Shanghai en 2050, varierait comme celles observées aujourd'hui de Paris à New York, et pourrait être contenue dans le territoire de la municipalité, ou non (New York fait trois fois la municipalité de Shanghai). Dans ce cas, il faut bien envisager que Shanghai absorberait les villes voisines, en premier Suzhou à 80 kilomètres de la Place du Peuple, et le LET a alors étudié une autre option, à partir d'hypothèses de parts prises par Shanghai dans la mégalopolis, pouvant aller jusqu'à une agglomération inédite de 78 millions d'habitants, occupant dans l'hypothèse de plus faible densité une superficie supérieure à celle de la Belgique.

### **3. Le déplacement motorisé ne devient-il pas le principe structurant, aux dépens des autres modes qui, sans disparaître pour autant des pratiques quotidiennes, perdent leur signification dans des agglomérations gigantesques ?**

La marche a structuré les villes et les métropoles historiques, mais en limitant la population à environ deux millions d'habitants (Pékin en 1800). La bicyclette n'a jamais été seule un mode structurant, sauf dans les villes chinoises dans les décennies 1980 et 1990 où elle pouvait représenter jusqu'à 72% des déplacements. La voiture, depuis sa diffusion de masse aux Etats-Unis dans les années 1920, et en Europe de l'ouest dans les années 1950, représente maintenant la majeure part de la mobilité dans les pays développés, et conditionne fortement le développement des villes. Les transports collectifs, notamment en site propre, n'ont un rôle structurant que dans les plus grandes villes, particulièrement dans les pays de l'ancien bloc soviétique ou dans un pays dense comme le Japon.

La spécificité des mégapoles est sans doute qu'un seul mode n'est pas en mesure d'assurer la mobilité : congestion engluant la voiture, périphéries tentaculaires vaines à desservir par les transports publics, distances incompatibles avec les modes non motorisés : seule une combinaison de modes, avec un rôle inévitable des modes collectifs lourds pour assurer le transport massif à travers l'espace mégapolitain, et une place critique occupée par les conditions d'intermodalité (de changement de mode) peuvent y parvenir.

Shanghai illustre parfaitement ce paradigme : la répartition modale est équilibrée à parts presque égales entre marche, vélo, modes motorisés individuels et transports collectifs. Donc aucun mode seul n'est structurant, mais à l'avenir se pose la question du conflit entre des transports collectifs qui structurent les plans et le véhicule particulier qui explose. Ainsi, si en 1995, la bicyclette a gagné des parts de marché sur les bus dont les tarifs ont alors été augmentés, entre 1995 et 2004, la baisse de part de marché

du vélo s'est faite entièrement au profit des modes motorisés individuels, malgré l'interdiction de la moto en centre-ville, des droits d'immatriculation des voitures considérables, et le développement du métro.

Pourtant, quand on ouvre une nouvelle ligne de métro, par exemple la ligne 1, le métro assure la majeure part des déplacements le long du corridor concerné, en faisant baisser les autres modes. Le problème est que le réseau de métro n'est pas encore suffisamment dense pour desservir tous les trajets.

Mais à l'avenir, l'ambition de la ville est que les transports publics assurent 60% des déplacements en 2020. Mais sera-t-il possible de revenir en arrière sur la part prise par les modes motorisés individuels qui représentaient déjà plus de 25% en 2004, et qui devraient être réduits à 12% ? Sur le graphique triangulaire, la part des transports collectifs se lit en oblique descendante sur l'échelle verte à gauche, la part des véhicules particuliers se lit en oblique montante sur l'échelle grise en bas, et la part des modes non motorisés se lit horizontalement sur l'échelle jaune à droite.

#### **4. Quelles que soient les évolutions des conditions de l'offre dans ses différents composants modaux, la mobilité motorisée ne tend-elle pas à stagner, voire à décroître ?**

Selon un cycle de développement que j'ai appelé la transition locomotrice, toutes les villes connaissent quatre phases dans l'histoire de leur mobilité :

- une première phase où la mobilité est essentiellement piétonne,
- une phase où plusieurs modes se développent simultanément, en étendant la ville,
- une phase où le véhicule particulier se diffuse massivement dans la population et domine, avec son cortège de problèmes,
- une phase où l'on recherche un meilleur équilibre entre tous les modes.

Les mégapoles poussant davantage à bout les systèmes de transport, on y arrive plus vite à la saturation des réseaux et des budgets-temps : toute agrégation nouvelle de population ne pourrait alors se faire qu'au détriment de la mobilité moyenne.

En Chine, malgré des travaux routiers pharaoniques mais qui demeurent très en retrait du fantastique développement du parc automobile, le débit des artères (en voyageurs) a forcément diminué quand on a remplacé les vélos par les voitures. Mais les voyageurs-km globalement ont explosé. En effet, dans années 1990, la Chine était essentiellement le pays de l'immobilité : le *danwei* (unité de travail) assurait sur place logement et loisirs aux actifs, le *hukou* imposait un permis pour changer de ville, ce qui fait que le Chinois moyen ne faisait alors qu'environ 7 km par jour, moins qu'un Africain.

Mais l'extension des villes, la dissociation de l'emploi et du logement, le développement des réseaux de transport, ont amené la croissance des distances, qui a atteint +30% par an à Shanghai. Parallèlement, les budgets-temps qui étaient faibles selon les standards de Zahavi ont aussi sûrement augmenté. Le nombre de déplacements n'a pas nécessairement beaucoup changé, du fait de la contrainte imposée par les déplacements plus longs.

On voit ainsi que le développement du métro a été très rapide, mais est encore insuffisant pour écorner la suprématie du bus, et le taxi est aussi un mode de transport public qui se développe plus vite que le métro.

Shanghai a suivi un modèle sobre de motorisation, avec des mises aux enchères d'un quota d'immatriculations, ce qui fait que malgré son niveau de vie le plus élevé de Chine, sa motorisation reste très en deçà d'autres villes notamment Pékin.

A Shanghai, chose relativement rare, la construction des routes a précédé le développement du parc automobile, ce qui a permis que jusqu'au début des années 2000, la circulation soit restée relativement fluide sur le spectaculaire réseau de voies rapides en viaducs qui a été construit. Mais pas pour longtemps.

Au total, si on prend un indice 1 en 1986, la mobilité n'avait quasiment pas changé en 1995. En revanche, en 2004, la population avait atteint l'indice 1,39 (Chen et al, 2007b, table 5), le nombre de déplacements par personne et par jour l'indice 1,32, la portée moyenne d'un déplacement l'indice 1,58, et les trois cumulés font que la distance totale parcourue en voyageurs-kilomètres a bondi d'un facteur 2,86. On est donc encore loin de la saturation.

## **5. La différenciation sociale et spatiale accrue n'aboutit-elle pas à une polarisation dans la fréquentation et l'usage des différents modes de transport, voire à certaines immobilités ?**

Rien n'est plus égalitaire que la marche à pied. Mais même dans les sociétés anciennes, les privilégiés, qui restaient très minoritaires, se déplaçaient en chaise à porteur ou en carrosse. Le vélo était aussi égalitaire dans les villes chinoises d'avant 1990, même si les apparatchiks se déplaçaient en limousine noire. Mais dans les sociétés modernes, et dans la Chine d'aujourd'hui, l'apparition d'une classe moyenne étoffée utilisant des moyens motorisés saturant les voiries, y en ont exclu de fait les modes non motorisés (ou de droit, voir photo sur un grand axe de Shanghai). Ils ont aussi créé une hiérarchie dans les modes de transport, déclassant le vélo au rang de véhicule du pauvre.

Cette hiérarchie suit celle des coûts de déplacement. Selon des estimations de Gbahoué (2006), tout en bas se trouvent la marche et le vélo, quasiment gratuits. Puis le bus a vocation selon les autorités à remplacer le vélo, mais il a du mal car il est moins pratique. Le métro est un moyen de transport en commun plus cher, mais plus apprécié. Ensuite, les deux-roues motorisés font jeu égal avec le taxi, en termes de coût, mais ne peuvent être utilisés qu'en périphérie (il y a aussi des motos-taxis, qui recrutent aux sorties de métro). Enfin, l'automobile particulière est d'un ordre de grandeur au dessus en termes de coût de revient, et est encore réservée aux *happy few*.

Ainsi, comme le montre le graphique, la bicyclette est également présente chez tous les ménages chinois, quels que soient leurs revenus (sauf les plus pauvres). La disposition d'une moto croît continûment avec le revenu. La voiture est réservée au premier décile des édiles.

L'évolution des modes de vie fait également que l'on se déplace moins pour des motifs obligés (travail et études), qui demeurent pourtant largement dominants, et davantage pour le shopping ou les loisirs. Mais naturellement, cette évolution des modes de vie ne concerne pas l'ensemble de la population : les plus riches ont une mobilité améliorée et diversifiée, les classes moyennes profitent du développement des transports mais avec une vie de plus en plus stressante, les plus pauvres voient leur mobilité péjorée, ainsi les *mingong*, travailleurs temporaires, sont logés sur les chantiers et n'ont pas accès à la ville.

Mais le temps presse, pendant la demi-heure de cet exposé on a construit en Chine 100 mètres de voies ferrées, 250 mètres d'autoroutes, et 10000 mètres carrés de logements.

## Bibliographie

- Allaire, Julien (2007): Formes Urbaines et Mobilité Soutenable, Enjeux pour les villes chinoises. Thèse soutenue à l'Université de Grenoble.
- Cai, Jianming (2002) Scaling World City Formation – The case of Shanghai. 97th AAG conference, Los Angeles, March 19-23. 30 p.
- Cai, Yutian (Ed.) (1998) Great changes Shanghai's real estate turus 150 years. Shanghai Educational Publishing House. (photos, en chinois et en anglais)
- Chen, Shenghong (2002), Shanghai City Transport analysis and forecast, 396 p (en chinois).
- Chen, Xiaohong ; Xiong, Wen ; Huang, Zhaoyi ; Yang, Hong (2007): Planning Bicycle Corridor for Shanghai Central City. TRB 2007.
- Chen, Xiaohong ; Ye, Jianhong, Li, Ye, Cen, Min (2007): Research on Characteristics Change of Transportation System during Urban Expansion of Shanghai. TRB 2007
- Cherry, Christopher Robin (2007): Electric Two-Wheelers in China: Analysis of Environmental, Safety, and Mobility Impacts. PhD dissertation, University of California at Berkeley.
- CSY (2004): China Statistical Yearbook
- Fujiwara, A & Zhang, J (2005) Evaluating Sustainability Of Urban Development In Developing Countries Incorporating Dynamic Cause-Effect Relationships Over Time ; Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 6, pp. 4349-4364, 2005
- Gbahoué, Arnaud (2006) Les changements des comportements de mobilité en Chine : Vers des pratiques de déplacement reflétant la hiérarchie sociale ? Mémoire de Master 2 Université de Lyon 2.
- Huang, Jianzhong (2006), The relation between land use and passenger transport in Chinese mega-cities, 257 p (en chinois).
- Ideal Space (2005): Shanghai Suburban Area Development. Presse de l'Université de Tongji (en chinois)
- Lakshmanan, T.R. (2004): Air Quality in Asian Megacities. Center for Transportation Studies Boston University.
- Leman, Edward (2002): Can Shanghai Compete As A Global City? The China Business Review, September-October 2002.
- LET (collectif) (2006): Les transports En Chine En 2050
- Li, Ling Hin (1996): Privatization of urban land in Shanghai . Hong Kong University Press.
- Li, Yi (2005): The structure and evolution of chinese social stratification. University Press of America.
- Li, Zhigang (2004): Socioeconomic transformations in Shanghai, 1990-2000. Cities in China, the next generation of urban China researchers Hong Kong Baptist University, Hong Kong, Dec, 2004
- Liu, Rongfang ; Song, Jiaohua (2006): Adversary Bicycle Policies And Their Impact On Urban Transportation In China. TRB 2006.
- Lu, Shiming (2003-08): DaDuShi YiTiHua JiaoTong (mégapoles, globalisation, transports), 311 p (en chinois).
- Lu, Shiming (2005), Bus Rapid Transit, 211 p (en chinois).
- Lu, Shiming et al. (2003), Zonghe JiaoTong GuiHua (planification d'ensemble des transports), 233 p (en chinois).
- Mao, Baohua (2006), Planning and Design for Urban Rail Transit, 367 p
- Ng, Wei-Shiuen ; Schipper, Lee (2006): China Motorization Trends, Consequences, and Alternatives. TRB 2006
- Ni, Jason (2007): Doing Survey Research in China Case Study of Motorization in Shanghai. Presentation for Technical Conference at the 20thICTPA Annual Meeting.
- Novelli, Luigi (2003): Shanghai residential buildings. Haiwen Audio – Video Publishers (livre+ Cdvideo)
- Pan, Haixiao (2002), DaDuShi DiQu KuaiSu JiaoTong He ChengZhen FaZhan (Développement des transports rapides et de l'urbanisme dans les régions métropolitaines). 111 p (en chinois).
- Pan, Haixiao (2006) Highway and Development in Suburban Shanghai. 13 p.
- Pan, Haixiao ; Shen, Qing ; Zhang, Min : (2006) Influence of Urban Form on Travel Behaviour in Four Neighbourhoods of Shanghai. TRB 2007. 17 p.
- Pan, Haixiao ; Zhang, Min : (2005) Land Development near Rail Transit Stations: A TOD case study of Shanghai, China. 46th annual conference of the Association of Collegiate Schools of Planning, Kansas City, MO, USA, October 27-30, 2005
- Pan, Haixiao ; Zhang, Min : (2006) Rail Transit Shaping Urban Travel and Land Use : Evidence from Shanghai, China. 43 p.
- Papon, Francis (2004) : Mobility Transition: From Walking To Personal Automobile. WCTR 2004, Istanbul.
- Papon , Francis (2003) « Perspective de la mobilité urbaine : après la transition vers l'automobile sur le modèle américain, l'Europe cherche un nouvel équilibre plus multimodal. » in Croissance urbaine, modes de transport et intermodalité, Pan Haixiao et Doulet Jean-François (éd.) - Shanghai : Presse de l'Université de Tongji, Actes du colloque de Chengdu, 29-30 octobre 2001, pp. 16-27.
- Peng, Zongren (2005): Urban Transportation Strategies in Chinese Cities and Their Impacts on the Urban Poor. TRB 2005.
- Shanghai City Comprehensive Transport Planning Institute (Shanghai Shi Chengshi Zonghe Jiaotong Guihua Yanjiusuo) (SCCTPI 2005) Brief Report of the Third Comprehensive Transport Survey of Shanghai City (Shanghai

- Shi Di San Ci Zonghe Jiaotong Diaocha Jianyao Baogao). The Office of the Third Comprehensive Transport Survey of Shanghai (Shanghai Shi Di San Ci Zonghe Jiaotong Diaocha Bangong Shi), Shanghai City Comprehensive Transport Planning Institute (Shanghai Shi Chengshi Zonghe Jiaotong Guihua Yanjiusuo), Shanghai City Urban Planning Administrative office (Shanghai Shi Chengshi Guihua Guanli Ju), en chinois, 22 p.
- Shanghai Municipal Peoples's Government (2002) Shanghai Metropolitan Transport White Paper 116 p. (avec plans, en chinois et en anglais)
- Shanghai Municipal Peoples's Government Information Office (1999) Images of Shanghai. China Intercontinental Press. 192 p. (photos, en chinois et en anglais)
- Shanghai Renmin Chubanshe (2006), Shanghai Remembrances, 153 p.
- Shanghai Shi Cehui Yuan (2005-6) Guidaao jiaotong zhan dian (caractéristiques et implantation des stations de transport de Shanghai, en chinois) Zhonghua Ditu Xue She Chubanshe.
- Shanghai Tushudian (2001). The Album of Shanghai during the past 150 years (Lao Shanghai Ditu). Shanghai Huabao Chubanshe. (cartes, en chinois) 144 p.
- Shanghai Urban Planning Administrative Bureau (2003): The city in future (Shanghai Shi chengshi guihua guoji fangan zhengli zuopin xuan 1999-2002) (en chinois et en anglais)
- Shanghai Urban Planning Administrative Bureau, Shanghai Urban Planning and Design Research Institute (CPS 2001): The comprehensive plan of Shanghai (1999-2020)
- Sharman, K & Dasgupta, M (1993) Urban Travel and Sustainable Development. An OECD/ECMT Study of 132 cities. Traffic and Transport Resource Centre Transport Research Laboratory 1993. 102 p.
- Shi, Jing (2006), Urban Traffic Planning Design and Operations, 328 p (en chinois).
- Social Sciences Academic Press (2005), China Industrial Maps- Automobiles 2004-2005, 145 p.
- SSY 2005: Shanghai Statistical Yearbook
- Walsh, M.P. (circa 2004) Motor Vehicle Pollution and Fuel Consumption in China. 24 p. Based on an article published in December 2003. Motor vehicle pollution and fuel consumption in China: the long-term challenges. Energy for Sustainable Development 4:28-39
- Wasserstrom, J. M. (2003) The Second Coming of Global Shanghai. In World Policy Journal • Summer 2003. 51-60
- Wu, Fulong (2006) Globalization, the Changing State, and Local Governance in Shanghai. In Xiangming Chen (ed.) (2006) Local Transformations in Global Cities: Shanghai in Comparative Perspective. Minneapolis: University of Minnesota Press. 296-321
- Xin, Jianrong (2005), Old Shanghai Vehicles (City memory), 123 p.
- Xu, Xixian, Xu, Jianrong (2004): A changing Shanghai. Shanghai people's fine arts publishing house (photos, en chinois et en anglais).
- Ye, Lin (2004) Is Shanghai Really a "Global City?" Paper for City Futures--International Conference on Globalism and Urban Change, July 8-10, 2004 Chicago, IL
- Yeh, Chaofu (2007): Les enjeux de l'intermodalité dans les transports urbains dans les mégapoles. INRETS.
- Yusuf, Shahif ; Wu, Weiping (2002): Pathways to a World City: Shanghai Rising in an Era of Globalisation. UrbanStudies, Vol.39, No.7, 1213-1240, 2002
- Zacharias, John (2002): Bicycle in Shanghai: movement patterns, cyclist attitudes and the impact of traffic separation. Transport Reviews, 2002, VOL.22, NO.3, 309-322
- Zhang, Qinghe et al. (2001), DiTie Yu QingGui (métro et tramway), 405 p (en chinois).
- Zhou, Hongchang et al. (2001): Greenhouse Gas Scenarios for Shanghai, China. Pew Center.
- Zhou, Jianping (2005): Financing Rail Rapid Transit System Expansion in the 1990s: A Comparison between Chicago and Shanghai. TRB 2005.
- Zhu, Dajian et al. (2004), The influence and strategy in Universal Exposition 2010 in Shanghai, 299 p (en chinois).
- Zhuo, Jian (2004): Mobilité urbaine en Chine: enjeux et problématiques -- Les cas de Shanghai et d'autres grandes métropoles. Communication à la conférence internationale MUTA 2004, Mont Tremblant, Canada proposée par la Direction de Transport Electrique de l'EDF