

حمل و نقل و شهرسازی:

در جستجوی توسعه پایدار شهری

نویسنده:

جان لاتاس

ترجمه و تنظیم:

محسن طالبی شلیمکی (مشاور سرمایه گذاری و توسعه کسب و کار)

امیر بخشی (استادیار گروه جغرافیا دانشگاه پیام نور)

مهندس محمدعلی موسی نژاد (مهندس عمران پایه ۱، طراح و نظارت)

مصطفی باقریان جلودار (هیأت علمی دانشگاه پیام نور)



سازمان انتشارات

۱۳۹۹

سرشناسه	: لاتراس، جین؛ Laterrasse, Jean
عنوان و نام پدیدآور	: حمل و نقل و شهرسازی: در جستجوی توسعه پایدار شهری/نویسنده جان لاتراس؛ ترجمه و تنظیم محسن طالبی شلیمکی ... (و دیگران).
مشخصات نشر	: ساری: جهاد دانشگاهی، سازمان انتشارات، واحد مازندران، ۱۳۹۸.
مشخصات ظاهری	: ۳۲۵ص: مصور
شابک	: ۹۷۸-۶۲۲-۷۳۱۰۱۲-۲
وضعیت فهرست نویسی	: فیپا
یادداشت	: عنوان اصلی: Transport and town planning ...
یادداشت	: ترجمه و تنظیم محسن طالبی شلیمکی، امیر بخشی، محمدعلی موسی نژاد، مصطفی باقریان جلودار.
یادداشت	: کتابنامه.
موضوع	: شهرسازی؛ City planning
موضوع	: حمل و نقل شهری -- برنامه ریزی؛ Urban transportation-- Planning
موضوع	: توسعه پایدار شهری؛ Sustainable urban development
شناسه افزوده	: طالبی شلیمکی، محسن، ۱۳۶۲- مترجم
شناسه افزوده	: جهاد دانشگاهی، سازمان انتشارات، واحد مازندران
شناسه افزوده	: Press Organization Jahade Daneshgahi, Mazandaran Branch
رده بندی کنگره	: ۳۱۶.۰۲
رده بندی دیویی	: ۱۲۱/۱۰۷
شماره کتاب شناسی ملی	: ۱۹۲۰۸

حمل و نقل و شهرسازی:

در جستجوی توسعه پایدار شهری

نویسنده:	جان لاتراس
ترجمه:	محسن طالبی شلیمکی، امیر بخشی، محمدعلی موسی نژاد، مصطفی باقریان جلودار
ناشر:	سازمان انتشارات - جهاد دانشگاهی واحد مازندران
صفحه آرا:	شهرام موسی پور
نوبت چاپ:	اول - ۱۳۹۹
شمارگان:	۱۰۰۰ نسخه
قیمت:	۵۰۰۰۰ ریال
شابک:	۹۷۸-۶۲۲-۷۳۱۰۱۲-۲



سازمان انتشارات واحد مازندران

ساری - خیابان امیر مازندرانی - خیابان وصال - جهاد دانشگاهی مازندران صندوق پستی: ۴۸۱۷۵-۱۶۴۷

فصل اول؛ شهر و پیچیدگی: چگونه حل مساله را تحت تاثیر قرار دهیم؟

۲۳	۱-۱- تفکر سیستمی و مفهوم تاریخی آن
۲۴	۱-۲- رویکرد سیستمی
۲۶	۱-۳- روش های تحلیلی و سیستماتیک، مکمل یکدیگر هستند
۲۷	۱-۴- فراتر نظریه مفهوم سیستم و ارایه یک نوع پیچیدگی
۳۰	۱-۵- مفهوم تنوع
۳۳	۱-۶- کلیدی برای تحلیل یک سیستم: کارکردها و ساختارها
۳۳	۱-۶-۱- مفهوم تابع
۳۴	۱-۶-۲- مفهوم ساختار
۳۶	۱-۷- از توصیف تا تحلیل و اقدام: مثال فلوجارت ها
۳۹	۱-۸- مفهوم مدل سازی و مدل سازی سیستمی
۴۱	۱-۹- کاربرد تحلیل سیستمی: مطالعه روابط بین شبکه های حمل و نقل و قلمرو
۴۵	۱-۱۰- عمل به عنوان یک روش دانش

فصل دوم؛ برنامه ریزی شهری و الگوی شهری: فاکتور عملکرد گردش

۴۹	۲-۱- اولین بافت شهری: دو الگوی بنیانگذار
۵۱	۲-۲- ظهور تابع گردش
۵۱	۲-۲-۱- اعمال تغییرات قدرتمند
۵۲	۲-۲-۲- سرداء، نظریه پرداز
۵۳	۲-۲-۳- اوژن هاسمان، واقع گرا
۵۵	۲-۳- اثرات مکانیزه کردن حالت حمل و نقل
۵۵	۲-۳-۱- شهر خطی از آرتورو سوریا ای ماتا
۵۷	۲-۳-۲- شهرهای باغ مانند
۵۸	۲-۴- حمل و نقل شهری: توسعه آشفته
۵۸	۲-۴-۱- خدمات منافع عمومی
۶۰	۲-۴-۲- مکانیزاسیون
۶۱	۲-۵- افزایش کشش الکتریکی و موفقیت آن بعد از ساخت و ساز در مترو پاریس

- ۶۱ ۲-۵-۱- بنیانگذار حادثه ایستگاه کورنز
- ۶۳ ۲-۵-۲- اولین موج اتوماسیون
- ۶۴ ۲-۵-۳- سه جنبه نوآوری: فن آوری، سازمان و حرفه
- ۶۵ ۲-۶- تراموا: از ناپدید شدن تا تولد دوباره آن در فرانسه
- ۶۵ ۲-۶-۱- دوره‌ی توسعه
- ۶۷ ۲-۶-۲- خرابی تراموا
- ۶۸ ۲-۶-۳- تولد دوباره
- ۶۹ ۲-۷- شهر اتومبیل
- ۷۰ ۲-۷-۱- برنامه‌ریزی شهر پیشرو و مشخصات کاربردی فضاها
- ۷۲ ۲-۷-۲- همگامی بین کارکردگرایی و طبیعت‌گرایی
- ۷۴ ۲-۸- گرایش به سمت شهر حمل و نقل عمومی؟
- ۷۴ ۲-۸-۱- "اتومبیل" - "ترامو" - "کاره" مورد بحث
- ۷۴ ۲-۸-۲- "توسعه ترانزیت - محور"
- ۷۷ ۲-۸-۳- پایان آرمانشهر

فصل سوم؛ ساخت شهرهای جدید: برای پیوند شبکه‌های حمل و نقل به

برنامه‌ریزی شهری

- ۸۲ ۳-۱- شهرهای فرضی جدید تا موفقیت آنها
- ۸۲ ۳-۱-۱- پروژه اولیه
- ۸۶ ۳-۱-۲- یک سازمان منطقه‌ای جدید
- ۸۷ ۳-۱-۳- نقش ساختاری زیرساخت‌های حمل و نقل بزرگ
- ۸۸ ۳-۱-۴- یک دوره غنی از نوآوری
- ۸۹ ۳-۱-۵- آیا موفقیت غیرقابل انکار وجود دارد؟
- ۸۹ ۳-۲- مورد مارن لا واله
- ۹۰ ۳-۲-۱- ورود مارن لا واله به فضای منطقه‌ای
- ۹۳ ۳-۲-۲- تکامل چارچوب کلی اداری و سازمانی شهرهای جدید
- ۹۵ ۳-۲-۳- سازمان نهادی خاص مارن لا واله
- ۹۸ ۳-۳- یک گزارش ترکیبی
- ۹۸ ۳-۳-۱- رشد جمعیت تحریک شده با ساخت و ساز مسکن

- ۳-۳-۲- تعادل فعالیت‌ها، اشتغال و شغل / جمعیت فعال در شهرهای جدید..... ۱۰۱
- ۳-۳-۳- اهمیت مناطق ذخیره‌شده برای فعالیت‌ها..... ۱۰۳
- ۳-۳-۴- مناطق محل اشتغال و منبع جمعیت فعال..... ۱۰۴
- ۳-۳-۵- گردش داخلی در شهر جدید مارن لا والا نادیده گرفتن برنامه‌ریزی شهری..... ۱۰۶
- ۳-۳-۶- حرکت و خدمات‌رسانی جمعیت توسط حمل و نقل عمومی..... ۱۰۸
- ۳-۳-۷- اشباع تدریجی شبکه جاده اصلی..... ۱۰۹
- ۳-۳-۸- چه درس‌هایی میتوان آموخت؟..... ۱۱۰

فصل چهارم: مدن‌ها و تعاریف: تغییر معیار

- ۴-۱- مدل تحرک که از دهه ۱۹۵۰ در فرانسه توسعه یافت..... ۱۱۷
- ۴-۱-۱- تحرک و گسترش افقی شهرها..... ۱۱۷
- ۴-۱-۲- تحرک و بار زمین..... ۱۱۹
- ۴-۱-۳- ویژگی‌های خاص فرانسه؟..... ۱۲۳
- ۴-۱-۴- برنامه‌ریزی با استفاده از اتومبیل "قالب‌بندی" می‌شود..... ۱۲۵
- ۴-۲- مدلی که انسجام و پایداری آن تضعیف شده است..... ۱۲۷
- ۴-۲-۱- درس‌هایی از زیر خط بحران..... ۱۳۰
- ۴-۲-۲- اجاره زمین باعث کمبود می‌شود..... ۱۳۳
- ۴-۲-۳- سیستمی که نابرابری‌های اجتماعی - فضایی را تشدید می‌کند..... ۱۳۵
- ۴-۲-۴- اشکال اتخاذ شده توسط شهرنشینی در فرانسه: مزایای واقعی ارائه می‌دهد..... ۱۳۶
- ۴-۳- بازگشت به برنامه‌ریزی شهری..... ۱۳۷
- ۴-۳-۱- از مدل‌ها تا شهرهای بتنی..... ۱۳۸
- ۴-۳-۲- برنامه‌ریزی شهری به عنوان یک چیدمان منسجم از کنه‌ها، کاردها، ساختارها، بازنمایی‌ها و اشکال..... ۱۴۰

فصل پنجم: اقدامات خوب در مورد اشکال شهری و اهرم‌های عمل

- ۵-۱- تاثیر معیارهای شهری..... ۱۴۵
- ۵-۱-۱- شکل شهری: همه چیز در مورد چیست؟..... ۱۴۵
- ۵-۱-۲- بازتاب شهرهای واقعی و انتخاب یک رویکرد سیستماتیک..... ۱۴۸
- ۵-۲- نوآوری‌ها و اقدامات خوب..... ۱۵۰
- ۵-۲-۱- شهرهای اروپایی..... ۱۵۰

- ۱-۱-۲-۵- بارسلونا: میراث سردا..... ۱۵۰
- ۱-۲-۲-۵- کپنهاگ: یک ارتباط قدیمی و اصیل بین حمل و نقل عمومی و برنامه‌ریزی شهری..... ۱۵۴
- ۱-۳-۲-۵- آمستردام، یا چگونگی ایجاد محدودیت دارایی..... ۱۵۷
- ۱-۴-۲-۵- برلین، هاننور: برنامه‌ریزی آلمان..... ۱۶۰
- ۲-۲-۵- مورد آمریکای شمالی..... ۱۶۴
- ۲-۲-۵- مونترال و شهر زیرزمینی آن..... ۱۶۴
- ۲-۲-۵- شهرهای ایالات متحده..... ۱۶۷
- ۲-۲-۵- بوستون و پروژه بیگ دیگ..... ۱۷۲
- ۲-۲-۲-۸- پورتلند و انتقال هدایت‌شده آن..... ۱۷۴
- ۳-۵- اهرم‌های اصلی حمل..... ۱۷۸
- ۳-۱-۵- برنامه‌ریزی اراضی و شبکه‌های حمل و نقل..... ۱۷۸
- ۱-۱-۳-۵- مشارکتی حمل و نقل توسعه محور..... ۱۸۰
- ۱-۲-۳-۵- ایجاد یک دیالکتیک جدید بین برنامه‌ریزی شهری و حمل و نقل..... ۱۸۲
- ۳-۲-۵- معیارهای خاص حمل و نقل..... ۱۸۳
- ۲-۲-۳-۵- بعد کلانشهر و به اصطلاح شبکه‌های اصلی..... ۱۸۳
- ۲-۲-۳-۵- بعد شهری..... ۱۸۴
- ۲-۳-۳-۵- چه مکانی برای دوچرخه سواران است؟..... ۱۸۶
- ۲-۴-۳-۵- لجستیک شهری..... ۱۸۷
- ۳-۳-۵- تعرفه و اقدامات قانونی..... ۱۸۹
- ۳-۳-۵- مساله قیمت انرژی..... ۱۸۹
- ۳-۳-۵- قرار دادن برای استفاده از فضای عمومی..... ۱۸۹
- ۳-۳-۵- روش تنظیم مقررات..... ۱۹۰
- ۳-۳-۵- از فناوری‌های جدید چه انتظاری باید داشت؟..... ۱۹۱
- ۳-۴-۵- منابع جدید داده..... ۱۹۱
- ۳-۴-۵- اثرات محیطی بر رفتارها..... ۱۹۲
- ۳-۴-۵- ظهور بازارهای دو جانبه..... ۱۹۲

فصل ششم: اگر قرن بیست و یکم قرن حومه شهر بود چطور بود؟

- ۱-۶- شهرهای فرانسه: پیشرفت غیرقابل انکار اما راهی طولانی ۱۹۷
- ۱-۱-۶- پیشرفت قانونگذاری ۱۹۸
- ۲-۱-۶- نتایج محسوس، اما نواقص و مقاومت قوی ۱۹۹
- ۲-۶- موارد فرعی: ویژگی‌ها، چالش‌ها و چشم‌انداز آینده ۲۰۱
- ۱-۲-۶- تاریخچه و معناشناسی حومه ۲۰۱
- ۲-۲-۶- تغییر بعد حومه با انقلاب صنعتی ۲۰۲
- ۳-۲-۶- از خانه‌های کارگران تا ساخت مجتمع‌های بزرگ ۲۰۳
- ۴-۲-۶- حمل و نقل با مشکلات ۲۰۴
- ۵-۱-۶- یک "انسپل" واقعی برای توسعه شهری پایدار ۲۰۸
- ۳-۶- یک با ناب آلوده تا سال ۲۰۵۰ ۲۰۹
- ۱-۳-۶- زمینه‌های ۲۰۹
- ۲-۳-۶- فرضیات برای ایجاد یک "سناریو هدف" ۲۱۱
- ۳-۳-۶- روش مورد استفاده برای سبیه‌سازی سناریوی هدف ۲۱۲
- ۴-۳-۶- دستیابی به نتایج ۲۱۵
- ۵-۳-۶- مولفه‌های مربوط به معادله ۲۱۶
- ۴-۶- مفصل‌بندی حمل و نقل و برنامه‌ریزی شهری در سطح محلی: مطالعه موردی حومه جنوبی ایل دو فرانس ۲۱۷
- ۱-۴-۶- ترانس وال دو مارن ۲۱۸
- ۲-۴-۶- راه‌اندازی خط ۱۸۳ خط اتوبوس اختصاصی ۲۲۱
- ۵-۶- اهمیت و تنوع رویکردهای محلی ۲۲۵
- ۱-۵-۶- شهرداری‌های معترض ۲۲۶
- ۱-۱-۵-۶- مورد سن مور دس فوسییس ۲۲۶
- ۲-۱-۵-۶- مورد آنتونی ۲۲۸
- ۲-۵-۶- شهرداری‌ها که شاید می‌خواستند بهتر از این عمل کنند ۲۳۰
- ۱-۲-۵-۶- مورد فرن ۲۳۰
- ۲-۲-۵-۶- مورد شوآزی لو روا ۲۳۱
- ۳-۵-۶- شهرداری‌های موفق در ایجاد خطوط اختصاصی اهرم بازسازی شهری: مورد ویتری سور سن ۲۳۴

- ۳۳۶-۳-۵-۶- جاده دپارتمان ۵، محور حمل و نقل و شهرنشینی.....
- ۳۳۹-۳-۵-۶- یک مثال برجسته و محدودیت‌های آن.....
- ۳۴۱-۴-۵-۶- چه درس‌هایی؟.....

فصل هفتم: روش‌ها و ابزارها برای حمل و نقل شهری

- ۳۴۹-۱-۷- حمل و نقل شهری شهری و چشم‌انداز.....
- ۲۵۰-۲-۷- یک رویکرد تکراری و تعاملی.....
- ۲۵۳-۳-۷- روش‌های بازگشت و پیش‌بینی.....
- ۲۵۵-۴-۷- توسعه یک چارچوب مفهومی برای ارزیابی و نظارت بر فرآیند انتقال (رویکرد پشت پرده).....
- ۲۵۵-۱-۷- اهمیت تشخیص اراضی.....
- ۲۵۶-۲-۷- ایجاد یک مجموعه کامل و منسجم از شاخص‌ها.....
- ۲۵۶-۱-۲-۴-۷- نقش کارشناس در اجرای روششناسی.....
- ۲۵۸-۲-۲-۴-۷- توسعه چارچوب ارزیابی.....
- ۲۵۹-۳-۲-۴-۷- مشارکت در توسعه یک مدل مفهومی و سیستم شاخص‌ها برای برنامه‌ریزی اراضی.....
- ۲۶۴-۴-۲-۴-۷- ارائه نتایج به‌دست آمده برای معیارهای مختلف و مساله تجمع احتمالی آن‌ها.....
- ۲۶۵-۳-۴-۷- مزایای چارچوب مفهومی پیش‌بینی.....
- ۲۶۶-۵-۷- روش‌های ارزیابی.....
- ۲۶۶-۱-۵-۷- روش‌های مبتنی بر ارزیابی چرخه زیستی (LCA).....
- ۲۶۹-۱-۱-۵-۷- رویکردهای بخش.....
- ۲۶۹-۱-۱-۵-۷- ساختمان‌ها.....
- ۲۷۰-۲-۱-۵-۷- سایر رویکردهای بخشی به سیستم‌های شهری.....
- ۲۷۲-۲-۱-۵-۷- روش ارزیابی چرخه زندگی در سطح محله.....
- ۲۷۴-۲-۵-۷- روش‌های اجتماعی _ اقتصادی.....
- ۲۷۴-۱-۲-۵-۷- روش تجزیه و تحلیل هزینه _ سود.....
- ۲۷۵-۲-۲-۵-۷- توصیف و سهم روش تحلیل هزینه _ سود مبتنی بر جامعه.....
- ۲۷۸-۳-۲-۵-۷- محدودیت‌های روش تحلیل هزینه _ سود مبتنی بر جامعه.....
- ۲۸۰-۴-۲-۵-۷- دیگر روش‌های اجتماعی _ اقتصادی.....
- ۲۸۳-۷-۷- مدل‌های حمل و نقل و مساله دشوار پیش‌بینی تقاضا.....
- ۲۸۳-۱-۶-۷- پدیده بازگشت.....

پیش‌گفتار

این کتاب بر مبنای این مشاهده است که دو بخش تئوری‌ها و موضوع‌های اجرا شده در "ساخت شهری" بین برنامه‌ریزان شهری و حمل و نقل، و سپس بین مهندسان و پژوهشگران علوم اجتماعی تقسیم شده است. اگر چه این بخش‌ها به‌طور خاص در فرانسه قابل توجه هستند، اما تنها فرانسه را مورد توجه قرار نمی‌دهند، بلکه به شکل‌های مختلف در پنج قاره یافت می‌شوند، و امروزه موانع پیشرفت مقیاس لازم و سرعت به سمت توسعه شهری پایدار را تشکیل می‌دهند.

این کتاب با نگاه متضاد به این شکاف‌های تقلیلی، حول یک مکالمه بین این زمینه‌های مختلف ساخته شده است. این گفتگو امروز برای رفع چالش‌های مطرح‌شده توسط شهرهای معاصر ما ضروری است. تحلیل سیستمی از یک سو، و رویکرد تاریخی که آموزه‌های دو قرن اخیر تاریخ شهری را ادغام می‌کند، از سوی دیگر، در سطح روش‌شناختی چارچوبی را تشکیل می‌دهند که این گفتگو در آن صورت می‌گیرد. در صورت لزوم از مدل‌های مفهومی استفاده می‌شود، اما همیشه با توضیح فرضیات اساسی و "باز کردن بسته‌ها" به خوانندگانی که دانش مهندسی خاصی ندارند اجازه می‌دهد تا منشاها و حوزه‌های کاربرد (از جمله محدودیت‌های) مدل‌های استفاده‌شده را درک کنند. از این منظر، این کتاب با هدایت یک برنامه کارشناسی‌ارشد که شامل دانش‌آموزان برتر سال سوم دانشکده‌های مهندسی و نیز دانش‌آموزان معاصر برنامه‌ریزان شهری در سال آخر تحصیل آن‌ها می‌شود، موضوع طولانی را که کسب کرده‌ام تلفیق می‌کند.

در نتیجه، این کتاب برای دانش‌آموزان و همچنین متخصصان مهندسان و همچنین برنامه‌ریزان شهری یا مدیران شهرهای معاصر ما در نظر گرفته شده است. هدف اولیه آن ارائه پاسخ‌های کلی و قطعی نیست، که در زمینه‌های متنوع زیادی که همه ما درگیریم، غیر واقعی به نظر می‌رسد، بلکه نکاتی است که بر روی آن بازتاب و ابزار برای برقراری ارتباط بهتر و یافتن اشتراک، دور از مسیرهای هنجاری، راه‌های آینده است.

با توجه به هدف بالا، این کتاب توسط بسیاری از قرض‌ها و مبادلات که من در طول ماجراجویی حرفه‌ای‌ام و عملکردهای متفاوتی در آموزش عالی و تحقیق که من فرصت انجام آن‌ها را داشتم، و همچنین در موقعیت‌های عملیاتی، تقویت می‌شود. برای باقی ماندن در دوره اخیر، من می‌خواهم به خصوص از همکارانم از آزمایشگاه حمل و نقل متحرک شهری (LVMT)¹ به سهم

¹. Laboratoire Ville Mobilité Transport

خود تشکر کنم. این آزمایشگاه در محوطه دانشگاه در میان سه فرهنگ، موسسه ملی تحقیقات ایمنی حمل و نقل و حمل و نقل فرانسه (که بعدها به موسسه علوم و فن آوری در زمینه ورزش‌های ترانزیت، موسسه علوم و فن آوری فرانسه در زمینه برنامه‌ریزی، و شبکه‌های شهری پاریس تبدیل شد) از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. من به‌طور مساوی مراتب قدردانی خود را از تمامی همکاران موسسه گذار انرژی "اثربخش موضوع" که امروز در آن کار می‌کنم، و به خصوص مدیر آن ام. سالم سمرانت^۱، که به من اجازه داد تا این مبادلات را در یک محیط به خصوص برانگیزاننده هماهنگ با مسائل نظری و عملیاتی درگیر در توسعه ابزارهای پشتیبانی تصمیم‌گیری سازگار با چالش‌های شهر معاصر آن ام‌دهم.

قدردانی ویژه من برای دانشجویان کارشناسی ارشد حمل و نقل و برنامه‌ریزی، که در مدرسه شهرسازی پاریس و مدرسه پونتس نیز رایج است، می‌باشد. این کتاب تا حد زیادی مسیری را که آن‌ها به من کمک کردند تا از طریق پرسش‌های خود و همچنین غنا و تنوع مشارکت‌های آن‌ها، که اغلب از مطالعات موردی آن‌ها شد، توسط حدود ۲۰ کشور که از آن سرچشمه می‌گیرند گرفته شده‌اند، تهیه کنم، باز تولید کردند. نام‌های زیادی به ذهنم خطور می‌کند. بسیاری از آن‌ها که من با آن‌ها ارتباط برقرار کردم امروز وظایف مهمی را به عهده دارند. من در تمام متن تنها به کسانی اشاره کرده‌ام که پایان‌نامه یا رساله‌ام پایان دوره برخی از بخش‌های این کتاب را به خود اختصاص داده‌اند، اما قدردانی من فراتر از این دسته یا گروه‌هایی است که من از همراهی آنها لذت بردم.

از همه خیلی ممنون هستم. من از دیوایان^۲ تشکر ویژه می‌کنم، بدون شک من بدون او موفق نمی‌شدم این دست نوشته را قالب‌بندی کنم، و او با مهربانی زیاد این الحاف را در حق من انجام داد. در حالی که من برای تهیه پیش‌نویس این کتاب از کمک‌های بسیاری سود بردم، و با این وجود، مسئولیت موقعیت‌های اتخاذ شده در اینجا را به رسمیت می‌شناسم. من سعی کردم تا آنجا که ممکن است با یک رویکرد علمی و اخلاقی دقیق از آن‌ها حمایت کنم، همواره از این عقیده که انتقال شهری تنها با تمام سهامداران شهر، به ویژه شهروندان، انجام خواهد شد، با این که دومی قادر به مداخله در هر مرحله تصمیم‌گیری است.

اگر قدر این کتاب را بدانید، مطمئناً می‌تواند به شما کمک کند.

جان لاتراس^۳ نوامبر ۲۰۱۸

^۱ M. Salem-Sermanet

^۲ Devoyon

^۳ Jean LATERRASSE