

Forum THNS 2011 – Shanghai

Stratégie et développement du système de transport urbain à Wuhan

CHEN Hua, Directeur de l'Institut d'urbanisme, de transport et de design de Wuhan

Le transport est essentiel pour soutenir et orienter le développement urbain durable. Le lien entre l'histoire et la tradition culturelle constitue la pierre angulaire qui permet d'assurer le bon fonctionnement de l'économie sociale et des services publics.

Les stratégies de mobilité doivent guider la planification de l'urbanisation et être pleinement prises en compte dans le management des villes. Elles ont besoin d'être progressivement optimisées et ajustées en fonction des exigences, afin de pouvoir prendre les mesures appropriées et définir le meilleur modèle de développement des transports et lui fournir ses orientations.

Wuhan entre dans une ère nouvelle. Elle a vocation à devenir « la ville centrale du pays ». Un « hub » de niveau national. La municipalité doit donc élaborer une stratégie de transport appropriée face à cette situation nouvelle et aux exigences de développement qui s'y attachent.

La situation actuelle et les projets de transport à Wuhan

Depuis le dernier plan, Wuhan a connu un développement économique très rapide qui a engendré une congestion routière de plus en plus grave. Pour résoudre ce problème, Wuhan a planifié la mise en chantier d'un réseau de voies rapides dont la construction devrait être achevée avant la fin de l'année de 2011 ; elle a prévu d'engager la réalisation d'une ligne de métro en 2012. En matière de transport aérien, l'aéroport de Tianhe est appelé à devenir l'un des 12 aéroports nationaux en 2012. Pour qu'il puisse jouer un rôle de « hub », sa capacité de transbordement doit être renforcée.

En matière ferroviaire, il faut achever la construction du train à grande vitesse Wuhan-Guangzhou.

En matière portuaire, Wuhan doit devenir le premier port fluvial sur le fleuve Yangzi

Concernant le transport urbain, Wuhan a lancé un schéma directeur de transport en 2009 qui prévoit la construction de 353 km de voies rapides dont 181 km d'ici 2012, soit 51% du total.

Le niveau de service des transports en commun s'est progressivement amélioré mais beaucoup de progrès restent à faire. Le réseau reste encore basique, et il n'est pas très efficace. Il doit être développé notamment par la création de lignes rapides fonctionnant en sites propres, cette modernisation étant une condition essentielle pour réduire la congestion.

La création de nouvelles infrastructures de transport n'est cependant pas une fin en soi ; elle ne permet pas à elle seule d'améliorer le système de transport dans son ensemble : le nombre de carrefours à l'intersection de voies à grand flux augmente (de 48 carrefours en 2007 à 80 carrefours en 2010). En 2013, plus de 100 stations de métro seront construites, ce qui va poser un grand défi à l'organisation et la gestion des transports urbains.

La municipalité de Wuhan attache une grande importance à la construction de parkings et de passages pour piétons. Elle a prévu de construire 163 passages pour piétons, de mettre en place 1118 stations de vélos en libre-service pour un parc de 50 000 vélos partagés.

En matière de mobilité, Wuhan fait face à des défis difficiles :

Conformément à la planification globale, Wuhan est en train de construire un nouveau modèle urbain pour alléger la pression de la zone centrale (qui s'appelle "1+6"). Les nouveaux quartiers sont orientés exclusivement vers cette zone centrale. Ils doivent disposer de davantage d'autonomie. Le système de transport en réponse à l'expansion urbaine doit être adapté aux changements de la morphologie de la ville.

Le développement rapide de la civilisation de l'automobile pose également un défi sérieux. L'expansion urbaine contribue à accroître la distance et le temps des déplacements, ce qui crée une grande motivation des personnes à acheter des voitures. L'augmentation du nombre de voitures ne manquera pas de créer une pression forte sur les infrastructures.

L'optimum serait de pouvoir mettre en place un système de transport à faible émission de carbone, un transport « vert » de seconde génération, ayant l'avantage de préserver les ressources en énergie et de respecter l'environnement. Wuhan compte profiter pleinement des avantages de sa localisation par une politique de modernisation des transports publics, d'ajustement de la structure de l'espace urbain et la promotion du transport « zonal ».

Pour mettre en œuvre cette stratégie, Wuhan souhaite la prise en compte du nouveau modèle de l'espace urbain par la création de zones de transport combinant les voies rapides et le métro ;

Ces zones obéiront aux principes du TOD (public TOD – transit oriented development) afin de réduire la pression de la zone centrale et de promouvoir les déplacements les moins polluants. Il est prévu qu'en 2020, dans les quartiers situés à plus de 600 mètres des stations principales, le pourcentage d'emplois soit supérieur à 50% du total des emplois des résidents et que l'utilisation du transport public corresponde à au moins 35% de la masse des déplacements, l'usage du métro assurant plus de 40% des transports publics. La municipalité compte également améliorer le système de transport autour des stations de métro.

Cette stratégie suppose également de mieux structurer le système de transport. Cela implique de respecter la planification à l'horizon 2020 pour la construction des voies rapides, de veiller à ce que les temps de transport entre la zone centrale et les nouveaux quartiers ne puissent pas dépasser 60 minutes et qu'à l'intérieur du « second cercle » ils ne dépassent pas 30 minutes.