

Forum THNS 2012 – Shanghai

Urbanisme vert, motorisation et développement urbain

PAN Haixiao, professeur du Collège d'architecture et de planification urbaine de l'Université de Tongji

Dans l'histoire de l'urbanisme, on est passé de l'urbanisme « rouge » à l'urbanisme « rapide ». Si on veut qualifier ce dernier avec une couleur, on peut dire que c'est un urbanisme « noir », puisqu'il a besoin de plus de goudron, plus de ciment, plus d'acier et plus de consommation de pétrole. Cet urbanisme-là est grand consommateur de ressources naturelles et on doit y prendre garde.

Cela ne veut pas dire que nous devons rejeter l'urbanisation, que nous ne l'encourageons pas. Cela signifie qu'on doit favoriser un autre urbanisme, l'urbanisme « vert ».

L'urbanisme vert et l'importance de la planification des déplacements

Il y a trente ans, les conclusions des discussions des experts pour améliorer les transports urbains étaient les suivantes :

- (1) limiter l'usage du vélo;
- (2) construire plus de routes;
- (3) développer les transports en commun (bus et métro);
- (4) améliorer la signalisation de circulation;
- (5) contrôler l'augmentation de la population urbaine et déplacer les usines.

Durant les trente dernières années, l'expérience de bien des grandes villes montre que ces mesures ont aidé à améliorer les déplacements urbains mais qu'elles ne sont pas parvenues à régler complètement le problème de la mobilité urbaine. Elles ont même abouti à produire des villes déshumanisées dans lesquelles l'usage excessif des voitures fait augmenter la pollution et l'émission de gaz à effet de serre. Ces résultats vont à contre-sens de la notion de ville durable.

Quelle est la cause de cette situation ?

L'urbanisation est indispensable pour assurer le développement économique. Mais si elle n'est pas correctement maîtrisée, elle engendre des problèmes qui deviennent rapidement insurmontables.

Le problème des villes chinoises n'est pas qu'elles sont trop dépendantes de la voiture. Il est qu'il est trop tenu compte de la voiture dans la planification du développement des villes. Par exemple, les soit-disant projets de fluidité de certaines villes n'offrent du service qu'aux voitures, ce qui fait que tous les autres moyens de déplacement sont bloqués. Un autre exemple : la construction de villes nouvelles autour des grandes agglomérations chinoises est souvent un échec. Elles se composent de logements spacieux, de larges avenues et d'espaces verts. Pourtant elles n'attirent pas beaucoup

d'habitants; leur conception permet de multiplier le nombre de voitures et la pollution de l'air y est importante.

Pourquoi? Parce que les planificateurs n'ont pas suffisamment réfléchi au système de transports de ces nouvelles cités. Si on fait une comparaison entre Zurich et Shanghai, on peut constater que la disposition des lignes de bus et de tramway des deux villes n'est pas au même niveau.

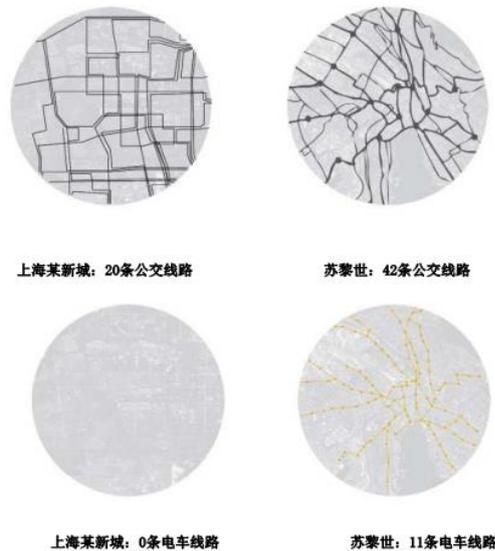


Figure 1 Comparaison entre les lignes de bus d'une ville nouvelle de Shanghai et celle de Zurich

La ville intelligente

Elle est caractérisée par trois « moins » : 1) moins d'énergie, 2) moins de chaleur, (par exemple, une réduction des effets de la chaleur en été), 3) moins de poids (ce qui signifie que nous ne devons pas construire et démolir trop fréquemment, en utilisant trop de matériaux de construction, ou que nous ne devons pas construire la ville sur la base de grands travaux).

En quoi la mobilité et les transports sont-ils concernés ? En fait, il existe des liens entre les transports et les habitations, les tours de bureaux et l'emprise foncière de l'urbanisation. Il y a également un lien entre les transports et les modes de vie. Ces derniers influencent les choix de moyen de déplacement. Les transports sont un élément de stimulation du développement de la ville : il n'y a pas de développement urbain sans transports.

Regardons les dessins de l'illustration 2 ci-dessous. A gauche, il n'existe pas de transport entre les différents pôles urbanisés, il s'agit d'une simple combinaison d'espaces urbains disjoints. A droite, les différents pôles sont reliés par des réseaux de transport et forment un ensemble urbain cohérent.

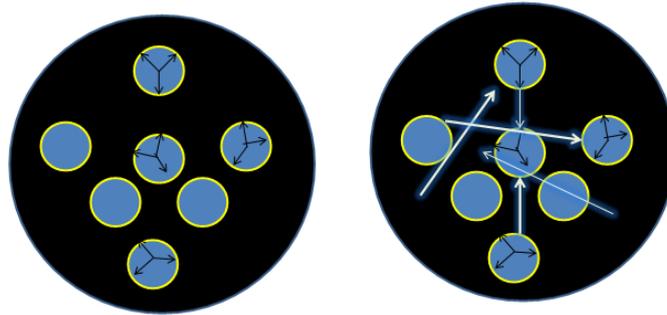


Figure 2 les liens par transports dans la ville

Développement économique, véhicules motorisés, déplacements de longue distance

Avec le développement économique, est-ce que l'homme est obligé de dépendre des véhicules motorisés et les longues distances de déplacement sont-elles inéluctables ?

Regardons l'illustration n° 3 ci-dessous.

Le diagramme de gauche montre que la distance de déplacement moyenne des Pékinois s'allonge d'année en année. Le dessin à droite nous indique que, dans de grandes villes internationales telles que Paris, Londres, Tokyo et New York, en dépit de l'importance de la population, la distance moyenne de déplacement des citoyens n'est pas très longue.

Cela résulte d'une planification d'espace appropriée de ces villes. Par exemple, à Paris, il est possible que tout le monde puisse prendre des scooters électriques et qu'on puisse même abandonner le métro.

À quoi servent les transports en commun? Dans beaucoup de villes, les transports en commun constituent une solution très importante pour régler les problèmes de transports. Cette solution est très utile mais n'est pas unique. Par exemple, comme le montre l'illustration n°4, le taux d'utilisation des transports en commun par rapport à tous les moyens de déplacement n'est pas très élevé. En général, il est très important d'établir un système de transports multi-modaux, y compris les piétons et les cyclistes.



Figure 3 (à gauche) Distance de déplacement moyenne à Pékin

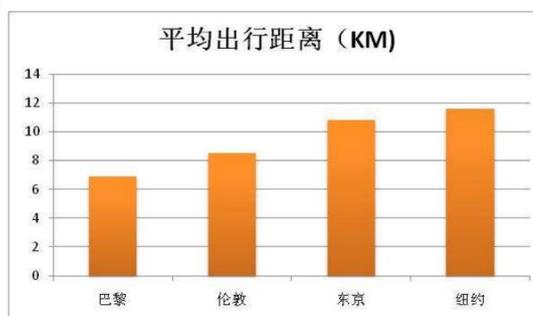


Figure 3 (à droite) Distance de déplacement moyenne de grandes villes internationales

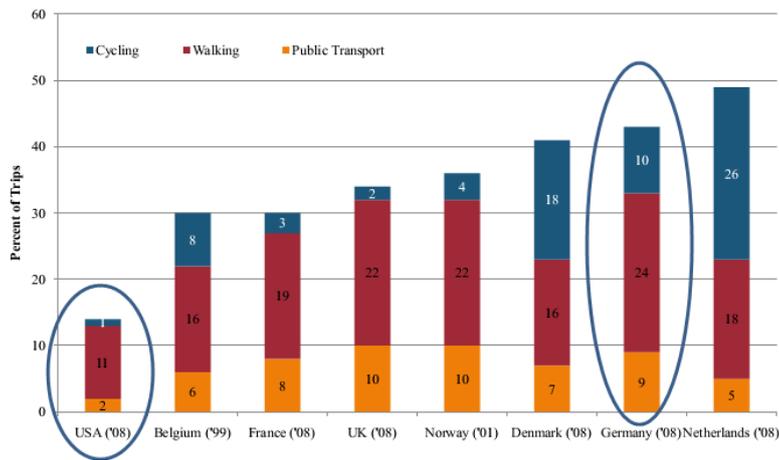


Figure 4 La part des différents moyens de déplacement dans de grandes villes

Politiques de transport : Shanghai et Pékin

L'illustration n° 5 montre qu'il y a beaucoup moins de voitures à Shanghai qu'à Pékin.

Comment peut-on limiter le nombre de voitures ? Un des moyens utilisés est la mise aux enchères des plaques d'immatriculation. Cette pratique suscite des réactions divergentes : positives si on raisonne en affirmant que les gains des enchères contribuent à améliorer les transports en commun et le développement des modes respectueux de l'environnement; plus réservées si on considère que cette pratique favorise les riches et les puissants qui consentent à consacrer de l'argent à l'amélioration des transports en commun et au développement des modes doux. Pourquoi ce n'est pas bon?

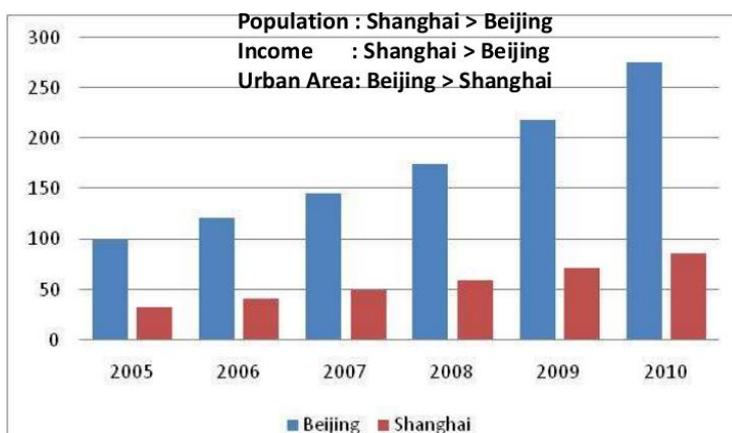


Figure 5 Comparaison entre la quantité de voitures privées à Shanghai et celle à Pékin

Pendant longtemps, les politiques d'urbanisme de Shanghai ont mis l'accent sur le développement des voies rapides, sur les voies réservées aux véhicules motorisés où l'usage du vélo était interdit.

Aujourd'hui, la ville est en train de restaurer les voies réservées aux cyclistes y compris sur le périphérique interne considérant que le vélo est encore utile.

Si on encourage le développement du bus, pourra-t-on limiter l'augmentation du nombre de voitures?

Cela provoque souvent un effet inverse du but recherché. Par exemple, la municipalité de Pékin souhaitait pendant longtemps éliminer l'augmentation des voitures en encourageant l'usage du bus. Mais en fait le résultat de cette politique a conduit à une réduction du nombre des cyclistes et des piétons plutôt qu'à une diminution du nombre des automobiles. Aujourd'hui le temps d'attente des bus s'est allongé, les bus sont bondés. Une telle mesure ne nous paraît donc pas efficace.

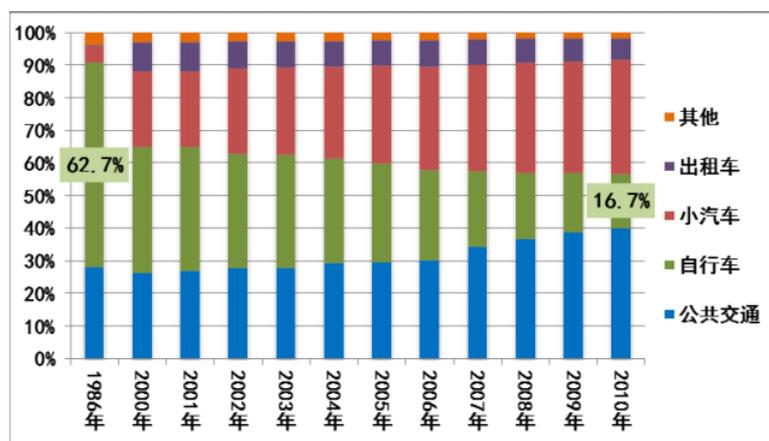


Figure 6 Changement de la structure des transports de Pékin

Le développement urbain doit-il nécessairement s'accompagner de très nombreuses installations de transport ?

Une étude sur Melbourne montre qu'une gestion appropriée permet de réduire l'investissement en infrastructures de transport de 75%. L'efficacité d'une ville réside donc non seulement dans l'envergure de ses investissements, mais aussi dans la qualité de son organisation.

Dans de nombreuses grandes villes du monde, on réduit la dimension des voies urbaines pour faciliter la circulation des piétons sur les routes plutôt que de les élargir, les infrastructures réservées aux piétons rendent la ville plus belle. De même pour les cyclistes : par exemple, à Londres, la « superoute cycliste » fournit un accès direct au centre-ville et permet aux cyclistes d'y arriver le plus vite possible.

Les recherches actuelles

Aujourd'hui, dans les recherches sur les transports urbains, la base de la réflexion n'est plus la voiture et l'objectif la fluidité du trafic automobile, mais l'individu, le citoyen, qui doit disposer d'un choix libre.

Actuellement, la Chine est dans une période cruciale de son développement qui l'oblige à réfléchir de manière approfondie à la structuration de son espace urbain et au développement de systèmes de transport innovants. La réalisation de l'urbanisme vert exige de faire appel aux technologies et à des stratégies globales. Nous devons établir un nouveau modèle de transports urbains basé sur un système multimodal incluant les modes doux (vélo et marche à pied). Les objectifs de ce système sont les suivants :

(1) trois « petits »: petit réseau routier, petite unité, petit nombre de places de stationnement ;

(2) « courte » : courte distance des lieux de vie, courte distance du travail ;

(3) « priorité » : priorité aux voies réservées aux transports en commun ;

(4) « trois évolutions » : évolution des moyens de déplacement, évolution des styles de vie (vers un style de vie sain et vigoureux), changement des modes de production ;

(5) une ligne d'action : accorder aux piétons et aux cyclistes une place importante dans le processus de planification de la ville et de la mobilité urbaine ; respecter le principe $POD > BOD > TOD > XOD > COD$, afin de réaliser le plus vite possible l'urbanisme vert.