

Colloque franco-chinois à Chengdu

Croissance urbaine, modes de transport et intermodalité

Programme prévisionnel

Lundi 29 octobre, 14h30 – 18h00

Ouverture :

■ **Xavier Fels**, secrétaire général de l'Institut pour la ville en mouvement, directeur des relations extérieures de PSA Peugeot Citroën (5mn)

Conférences introductives:

■ **Francis Papon**, chercheur à l'Inrets (15 mn)

Perspective de la mobilité urbaine : après la généralisation de l'usage de l'automobile, l'Europe cherche un nouvel équilibre plus multimodal

La croissance de l'urbanisation a amené la population à vivre majoritairement dans les villes qui se sont agrandies. En même temps, la transition de la mobilité a transformé les moyens de déplacement et accru les distances parcourues.

A la marche à pied qui était quasiment l'unique moyen de transport autrefois s'est ajoutée une multiplicité de moyens de transport permettant de faire face à la croissance de la ville. Puis le développement de la motorisation de masse a assuré la supériorité de la voiture en accroissant les distances parcourues, en étalant la ville dans l'espace. Les contraintes spatiales, sociales, environnementales de l'automobile ont conduit à rechercher un équilibre avec des transports en commun lourds, intermédiaires ou légers, avec la bicyclette, la marche et l'intermodalité.

■ **Li Xiaojiang**, vice-directeur de l'Académie d'urbanisme de Chine (15 mn)

Transports et formes urbaines en Chine : quelles tendances se dessinent ?

Depuis une vingtaine d'années, les mutations socioéconomiques à l'œuvre dans les grandes villes chinoises laissent entrevoir des processus de croissance urbaine encore inédits. Des mécanismes de production de l'urbain récents (mise en place d'un marché foncier, réforme du logement, etc.) portent des dynamiques qui remettent en cause un modèle de développement urbain fondé sur la densité et la mixité des fonctions. Quelles sont ces dynamiques ? Quelles tendances dessinent-elles ? La propension nouvelle à l'étalement urbain conduit-elle à intégrer projet de ville et planification des transports ?

Table ronde : les lieux d'intermodalité

Les plateformes multimodales combinent plusieurs modes de transports. Elles exercent des fonctions multiples et permettent de gérer de nouvelles polarités.

■ **Jean-François Allouche**, directeur des investissements du syndicat des transports d'Ile de France, **Les enjeux des transports et de l'intermodalité en Ile de France**

Quelques plateformes multimodales : la Défense, la gare de Massy Palaiseau et sa plateforme TGV, une gare parisienne (Montparnasse ou Saint-Lazare)

La région Ile de France (Paris et sa région), compte plus de dix millions d'habitants. Premier pôle d'emploi européen mais également premier pôle touristique mondial, l'Ile de France doit satisfaire autant les besoins des résidents dans leur vie quotidienne que ceux des visiteurs venant de France et du monde entier. Pour assumer ces différents rôles, la région Ile de France développe un réseau de transport local très riche qui s'appuie sur des opérateurs multiples (la SNCF, la RATP, les réseaux privés) et cultive l'intermodalité dans toutes ses formes : transport public local + voiture privée, transport public national (train/transport public local) mais aussi des plateformes multimodales (de voyageurs et de marchandises) aux aéroports et aux gares TGV (train à grande vitesse).

Présentation des réalisations, des manques et des projets.

■ **Cui Kai**, architecte en chef, directeur de l'Institut des projets du Ministère de la Construction (15 mn)

Une gare multimodale : la gare Xizhimen à Pékin

Dans son schéma directeur, la Municipalité de Pékin a décidé la création d'un réseau de train de banlieue. Longue de 42 km, la première ligne a pour fonction de desservir les quartiers en développement dans la banlieue nord de Pékin. La nouvelle gare de Xizhimen devrait permettre la connexion de cette première ligne de train de banlieue et de la ligne n°2 de métro. Quels sont les enjeux d'une première gare multimodale ?

■ **Jean-Marie Duthilleul**, président de l'AREP, SNCF (15 mn)

Les « systèmes d'acteurs » pour la réalisation de pôles d'échanges multimodaux, quelques exemples

■ **M. They**, directeur général des services de la communauté urbaine de Nantes (15 mn)

Politique des lieux de mobilité urbaine à Nantes, le stationnement comme outil de régulation

L'agglomération de Nantes a été la première en France (en 1985) à faire revivre le tramway qui avait été supprimé en 1958, mode de transport public plus économiquement adapté à cette taille d'agglomération.

Outil d'une politique de transport à l'échelle d'une agglomération , il a été aussi un outil de requalification urbaine : les bus croisent les lignes de tramway qui circulent sur la même voirie que la voiture privée, les trains régionaux sur la grande agglomération ont été développés avec une liaison cadencée avec Saint-Nazaire des aménagements d'interconnexion voiture privée/ tramway avec des parcs relais ont été réalisés. Cette stratégie a été notamment rendue possible par la mise en place de titres de transport multimodaux.

■ **Xu Xunchu**, Professeur au département d'urbanisme, Université Tongji, Shanghai (15 mn + 5 mn pour conclusions)

Aménager les lieux de l'intermodalité en Chine

La multiplication des modes de transports est un élément marquant de l'évolution de la mobilité urbaine en Chine de ces vingt dernières années.

Comment rendre possible l'usage commun de certains lieux par des modes de transports différents ? Quelles sont les contraintes techniques ? Comment ces nouveaux services et fonctions contribuent-ils à la requalification des lieux ? Quels sont en Chine les exemples de ces nouveaux lieux ? parcs de stationnement, gares multimodales, zones de limitation de la circulation motorisée, voies rapides, etc.

Discussion

Modérateurs :

Françoise Ged, responsable de l'observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine

Jean-François Doulet, consultant pour l'Institut pour la ville en mouvement, Université de ParisX-Nanterre

Croissance urbaine, modes de transport et intermodalité

Programme prévisionnel (suite)

Mardi 30 Octobre: 8h30 – 12h00

Conférences:

■ **François Ascher**, professeur à l'Institut français d'urbanisme, président du conseil scientifique et d'orientation de l'Institut pour la ville en mouvement (15 mn)

Evolution des modes de vie, individuation des pratiques de mobilité, augmentation des distances, la multimodalité comme compromis durable et commode entre les différents modes de transports

Les mobilités en Europe et plus particulièrement en France se transforment rapidement bien que leur durée moyenne reste constante : les déplacements sont de plus en plus rapides, s'effectuent sur des distances de plus en plus longues, à des heures et des parcours plus variés et changeants ; ils sont également de moins en moins radioconcentriques et de plus tangentiels par rapport aux zones les plus denses des villes. L'offre de transport doit s'adapter à cette évolution structurelle et proposer des solutions diversifiées pour permettre aux individus de se déplacer plus librement et plus aisément à toute heure du jour et de la nuit dans l'agglomération toute entière. Les réponses uniques, monomodales et fixes se révèlent de moins en moins adaptées tandis que l'intermodalité et la multimodalité apparaissent comme des clefs d'un développement urbain équitable et durable.

■ **Fu Conglan**, directeur général du centre de recherche sur le développement urbain et l'environnement à l'Académie des Sciences Sociales de Chine (15 mn)

De nouveaux comportements de mobilité dans les villes chinoises ?

L'accroissement des transports rapides compense l'allongement des distances qui va de pair avec les mobilités urbaines. A cet égard, l'augmentation de la part des automobiles dans la structure modale des déplacements est révélatrice – à Pékin, leur part relative passe de 4% en 1990 à 14% en 1994.

Quelles sont les pratiques spatiales émergentes ? Quels sont les nouveaux besoins de mobilité ?

Assiste-t-on à une recomposition des espaces de vie en dehors de la sphère du travail (fréquentation assidue des nouveaux centres commerciaux, sorties de week-end vers des sites touristiques périurbains, participation aux activités d'associations de tous types, etc.) ?

Table ronde : gestion des flux et politiques de déplacement urbain

■ Chengdu (15 mn)

La politique de gestion des flux et des déplacements : quelle stratégie à Chengdu ?

L'organisation d'une journée sans voiture : bilan et enseignements.

Le 14 octobre 2000, la ville de Chengdu, capitale de la province du Sichuan, fut la première ville chinoise à organiser une journée sans voitures. En quoi l'organisation de cette journée s'intègre-t-elle dans une stratégie d'organisation urbaine des déplacements? En quoi l'expérience de la ville de Chengdu peut-elle tracer des pistes pour l'avenir ?

■ **Ton Welleman**, secretary Dutch Cycle Council, Pays-Bas (15 mn)

Le rôle important de l'usage de la bicyclette dans les transports urbains aux Pays-Bas

Opportunités et obstacles dans la combinaison de l'usage de la bicyclette avec les transports publics et l'usage croissant de l'automobile. Points communs et différences entre les villes hollandaise et chinoises. Suggestions pour une politique intégrée de transports urbains, fondées sur l'expérience hollandaise.

■ **Horst Strobel**, Professeur Institut fürVerkehrsinformationssysteme, Dresden, Allemagne (15 mn)

Les stratégies à court, moyen et long terme développées dans l'aire urbaine de Dresde pour maîtriser et gérer les flux de déplacement.

Entre 1989 et 1995, soit en l'espace de six ans après l'unification allemande, le taux de motorisation des ménages résidant dans l'aire urbaine de Dresde (0,8 millions d'habitants) a presque doublé, passant de 0,27 voitures par habitant à 0,44. Il avait fallu dix-sept ans à l'Allemagne fédérale pour connaître une pareille évolution avant la réunification. En conséquence, alors que la part des déplacements réalisés en transports publics était de 50 % en 1989, elle est estimée aujourd'hui à quelques 29 % dans le grand Dresde. La part de l'automobile privée est passée, quant à elle, de 40 % en 1989 à 71 % aujourd'hui.

Dans ce contexte de forte croissance de l'automobile privée et de diminution du rôle des transports publics, les stratégies pour maîtriser et gérer les flux de déplacement, conduites dans le cadre du projet « InterMobil » s'appuient sur le développement d'infrastructures (routes et transports en commun) privilégiant une approche d'intégration de tous les modes de transport et d'implantation de systèmes de contrôle du trafic (notamment par l'utilisation des technologies de l'information).

■ **Quan Yong Shen**, directeur adjoint de l'Institut municipal d'urbanisme et de design de Pékin (20mn)

La politique des transports urbains à Pékin

L'agglomération de Pékin, qui compte environ 7 millions d'habitants, doit faire face à une croissance rapide de la demande en déplacements. Quelles actions la ville a-t-elle mis en place pour renforcer l'efficacité de son système de transport ? la hiérarchisation de son réseau viaire, la modernisation de sa flotte de bus, l'ouverture d'entreprises de taxis, l'extension de son réseau de métro et la planification d'un réseau de train de banlieue sont-ils les éléments d'une stratégie globale pour diversifier l'offre de mobilité ? Comment prendre en compte la pluralité des modes de gestion et la diversité des mécanismes de décision ?

Discussion

Modérateurs :

Françoise Ged, responsable de l'observatoire de l'architecture de la Chine contemporaine

Jean-François Doulet, consultant pour l'Institut pour la ville en mouvement, Université de ParisX-Nanterre