

**Institut pour la ville en mouvement  
(PSA Peugeot-Citroën)**

# **Les nouveaux enjeux de la mobilité urbaine dans les villes chinoises**

## **Rapport d'une mission en Chine**

**Pékin, Chengdu, Chongqing, Wuhan, Shanghai**

**25 octobre - 6 novembre**

(VERSION DE TRAVAIL)

**Jean-François DOULET**

Novembre 2001

---

## Introduction

---

Du 25 octobre au 6 novembre 2001, l'Institut pour la ville en mouvement (PSA Peugeot-Citroën) a invité un groupe d'experts à participer à une mission en Chine autour d'un colloque sur le thème « Croissance urbaine, modes de transport et intermodalité » que l'Institut a organisé à Chengdu le 30 et le 31 octobre dans le cadre de la rencontre annuelle du Comité France-Chine.

*Au musée d'urbanisme de Shanghai*



Photo. JF Doulet

Ce séjour a permis des échanges de points de vue avec des spécialistes chinois d'horizons différents (architectes, urbanistes, ingénieurs, etc.). Ces échanges se sont produits à l'occasion du colloque mais aussi durant des rencontres officielles ou non dans les différentes villes visitées (Pékin, Chengdu, Chongqing,

Wuhan et Shanghai). Françoise Ged, de l'Observatoire de l'Architecture de la Chine Contemporaine (Ministère de la Culture), a largement facilité ces rencontres.

Ce rapport reprend de façon synthétique les informations et les points de vue recueillis sur place durant le séjour. Il a pour objectif d'extraire les nouveaux enjeux de la mobilité urbaine dans les grandes villes chinoises afin d'envisager des projets de travail que l'Institut pourrait monter dans le futur avec des partenaires chinois.

---

## Partie 1. Une perspective européenne

---

Le point de départ à la réflexion du groupe de travail sur les villes chinoises de l'Institut pour la ville en mouvement s'appuyait sur une bonne connaissance des problématiques contemporaines de la mobilité, telles qu'elles sont posées dans les pays européens. Les interventions des participants européens au colloque en ont rendu compte.

Ces problématiques touchent les nouveaux principes d'urbanisme (F. Ascher), la dimension socio-économique des transports (F. Papon), en ce qui concerne les réflexions de fond sur la mobilité urbaine. Elles touchent également la dimension politique et technique de la multimodalité (JF. Allouche) et les réponses des

NTIC dans la gestion du trafic (J. Schütte), en ce qui concerne les outils nouveaux d'une politique globale des transports. Elles touchent encore le traitement des gares multimodales (JM Duthilleul) et de parcs relais (L. Théry), en ce qui concerne l'aménagement de pôles d'échange.

Ces problématiques sont intimement liées aux conditions de développement des sociétés européennes marquées par un taux d'urbanisation de plus de 75%. Cet environnement fortement urbanisé est caractérisé par des pratiques de mobilité exacerbées et des mécanismes complexes d'organisation de l'espace. Les difficultés d'appliquer des outils classiques d'intervention sur la ville imposent de mettre en place des modes innovants de gestion. La question qui se pose est de savoir si ces problématiques d'actualité en Europe trouvent un écho en Chine.

---

## **Partie 2. Les points de vue chinois**

---

Les communications présentées au colloque par les participants chinois, les présentations accordées lors d'entretien dans plusieurs villes chinoises ainsi que les observations effectuées ont permis d'apporter des réponses à cette interrogation.

### **1. Les points de vue exprimés au colloque**

Les interventions chinoises, diverses dans leur contenu, ont permis de donner le point de vue d'un certain nombre d'experts chinois sur les questions de transports et de mobilité.

#### **« Pas de transport sans planification »**

Les villes chinoises connaissent aujourd'hui un phénomène de motorisation rapide qui a imposé des choix en faveur des infrastructures routières mais au détriment des transports collectifs. Les réponses à apporter sont en termes de planification détaillée et d'une gestion des transports effectuée sur la base d'une politique de régulation et d'une utilisation plus poussée des NTIC (Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication) : il faut chercher à favoriser l'accessibilité avant tout et trouver des réponses adaptées à la motorisation. Ces solutions passent par plus d'infrastructures publiques (MA L.).

Les efforts de planification doivent se concentrer en particulier sur l'efficacité des services de bus. Les enquêtes sur les déplacements permettent de considérer un indicateur clé : le temps de transport. Si le temps de déplacement en bicyclette est souvent moins long qu'en bus, c'est parce qu'un déplacement en bus implique souvent des attentes longues aux arrêts. L'amélioration de l'offre en transport en commun passe donc par une meilleure réflexion

sur l'emplacement des arrêts de bus qui doit tenir compte de l'organisation générale de l'espace urbain et de la distribution des activités dans l'espace (XU X.C.).

A Pékin, la question des transports est prise en compte de façon globale autour de trois thèmes : l'espace urbain, l'accessibilité et l'environnement. Si le développement du transport est orienté par des *corridors* régionaux, la planification cherche à s'adapter aux évolutions de la mobilité : organiser du transport dans les banlieues en développement, améliorer la fonctionnalité du système viaire afin qu'il permette la circulation de tous les modes de transport et pas uniquement de l'automobile, aménager des espaces piétons pour améliorer l'environnement menacé par une pollution automobile croissante (QUAN Y.S.).

« *La dimension sociale  
du transport* »

Toute réflexion sur les transports dépend d'une réflexion préalable sur les phénomènes sociaux et les pratiques spatiales. L'évolution de la mobilité urbaine en Chine reflète des changements profonds dans les villes chinoises. Le développement des banlieues, la nouvelle répartition spatiale des activités, de nouveaux rythmes de vie constituent des points d'entrée importants pour dégager les nouveaux besoins des citoyens en matière de mobilité. L'exemple de l'accompagnement des enfants à l'école est

révélateur. Ces évolutions doivent être intégrées à toute réflexion sur l'amélioration de la qualité de la vie dans les transports et dans les espaces publics viaires (FU C.L.).

« *La gare est un nouveau  
centre de ville* »

Les pôles d'échange sont de nouveaux espaces structurants pour la ville. Le projet de la gare multimodale de Xizhimen à Pékin présente un transfert réussi de savoir-faire à partir de l'expertise de l'AREP. La gare est pensée comme un lieu important dans la ville, une nouvelle forme urbaine : à l'emplacement d'une ancienne porte et à la jonction entre la ville ancienne (à l'intérieur du deuxième périphérique) et la ville moderne (le quartier de Zhongguangcun). L'aménagement de la gare et de ses alentours dépend de la participation d'un promoteur immobilier (CUI K.).

## 2. *Différents outils, différentes approches*

Les points de vue présentés se distinguent en deux groupes : ceux de l'ingénieur et ceux de l'architecte-sociologue. Les ingénieurs réfléchissent plus en termes de flux et mettent l'accent sur l'accessibilité (services, infrastructures, etc.) et la fonctionnalité du système de transport. Les architectes et les sociologues sont plus sensibles à la qualité des

espaces publics et à l'influence des infrastructures de transport sur la forme urbaine.

MA L., qui s'appuie essentiellement sur des statistiques et l'analyse des stratégies de transport, a proposé une approche en termes de services et de politiques publiques. La solution au problème des transports passe par une politique lourde d'infrastructures fondée sur un effort de planification dans le détail et des mesures de régulations.

XU X.C. propose d'utiliser les résultats d'enquêtes sur les déplacements pour interroger les évolutions des comportements de mobilité. Il conçoit qu'une meilleure analyse de ces résultats permettrait d'influencer les politiques de transports en commun. La solution passe ainsi par une adaptation de la planification des services de bus aux nouvelles exigences de gestion du temps de transport.

QUAN Y.S., qui expose les grandes lignes d'une politique municipale de transport, se place en réaction face aux effets néfastes de l'automobile (congestion et pollution, essentiellement). La stratégie de Pékin s'appuie sur un développement orienté vers le transport en commun qui devrait permettre de répondre aux nouvelles exigences de la capitale en termes de qualité de vie. La solution au problème de transport passe, en particulier, par une approche plus fine des aménagements de voirie afin de privilégier la hiérarchie du réseau viaire plutôt que l'augmentation de sa superficie - par l'élargissement des voies.

FU C.L. appuie son raisonnement sur des outils conceptuels issus des sciences sociales et de ce que certains appellent « urbanologie » (*chengshi kexue*). La vision qu'il propose, empreinte de concepts et d'expériences françaises, est autant en termes éthiques que politiques. La mobilité s'inscrit dans une société urbaine qui se (re-)construit à la recherche d'urbanité et de civilité.

CUI K., le seul architecte à intervenir, s'appuie sur l'analyse d'un projet fortement influencé par les principes qui définissent le travail de l'AREP et de JM Duthilleul. Il aborde la mobilité en l'inscrivant dans les formes urbaines. Les lieux par lesquels les gens passent sont des endroits qui ont du sens et qu'il faut chercher à valoriser. Ces lieux deviennent à leur tour des espaces structurants pour l'espace urbain. Les lieux de mobilité doivent tout à la fois être pensés comme des espaces fonctionnels pour permettre l'intermodalité et comme des lieux à part entière dans l'espace urbain.

### **3. Les réactions suscitées par le colloque**

Les intervenants ont montré qu'ils étaient tiraillés entre, d'une part, des contraintes pressantes en faveur de plus d'infrastructures pour répondre à une demande exponentielle en déplacements motorisés et, d'autre part, le souhait d'intégrer des réflexions plus sociales en termes de qualité de vie.

*On a assisté à l'affirmation  
d'un point de vue humaniste  
sur la question des transports.*

Alors que les communications ont apporté une vision assez technicienne des questions de transport, dans la demi-journée de débat, on a assisté à l'affirmation d'un point de vue humaniste sur la question des transports.

Les idées lancées par F. Ascher sur la nécessité de penser la question des transports dans le cadre d'un « projet stratégique pour la ville » ont permis aux participants à la table ronde de nuancer les antagonismes disciplinaires apparents. Les deux points de vue, de l'ingénieur transport et de l'architecte-sociologue, se sont révélés moins éloignés qu'il n'y paraît. Finalement, derrière la question des métiers et des disciplines, quelle ville veut-on construire ?

Du côté des ingénieurs transports, la discussion a abouti à relativiser les options en termes de développement d'infrastructures de transports pour favoriser d'autres solutions plus qualitatives (QUAN Y.S., BAN H.X. et HUANG L.). Même si une priorité absolue donnée aux transports collectifs est mise en doute (QUAN Y.S.), la réflexion sur les effets néfastes d'un usage mal contrôlé de l'automobile est considérée comme un point de départ pour des changements à venir (BAN H.X.).

Chez les usagers des transports qui ont pu s'exprimer - des villes de Xi'an et de Chengdu, les problèmes les plus importants sont ceux liés au manque de signalétique dans les lieux publics de transport, la mauvaise information de l'utilisateur, le manque d'attractivité des transports en commun. Il y aurait des efforts à faire en Chine dans le traitement des espaces publics et dans des stratégies souples et innovantes pour attirer les usagers vers le bus.

Quelque peu en marge des discours entre architectes et ingénieurs transports, MM. CHEN G.T. et FU C.L. insistent sur la dimension sociale, voire éthique, du transport : « le développement des transports en Chine, ce n'est plus une question d'infrastructures, c'est une question de société ». Cette remarque a fait réagir l'ensemble des participants qui trouvaient là un point de concorde. Comme le soulignait le représentant de l'Institut d'urbanisme de Chengdu, le point de départ de toute réflexion sur les transports doit être « le respect de l'être humain ».

*Les problèmes rencontrés  
dans les villes chinoises en matière de  
transport sont souvent liés à  
des politiques peu éclairées.*

Pour MA L., il faut s'attarder quelque peu sur les situations particulières des villes chinoises pour se rendre compte que les problèmes rencontrés en matière de transport sont souvent

liés à des politiques peu éclairées. Alors, même si les transferts de connaissance et de technologie existent depuis quelques années déjà, il y a un temps d'adaptation et de mise en main des outils techniques et des pratiques nouvelles.

développement urbain lié au phénomène de métropolisation. 6% de la population chinoise vit aujourd'hui dans des villes millionnaires.

*Document d'urbanisme, Shanghai*



Photo. JF Doulet

---

### Partie 3. Quelques points d'analyse

---

Durant la demi-journée d'échange, trois grandes idées centrales sont apparues : lier développement urbain et question de transport / accorder de l'importance aux évolutions sociales / travailler en commun au-delà des clivages sectoriels et disciplinaires. La connaissance des enjeux nouveaux de la mobilité urbaine permet de problématiser ces idées.

#### **1. Une approche multiscalaire de la mobilité urbaine**

La mobilité urbaine en Chine est dépendante de nouveaux mécanismes de

L'extension du territoire urbain oblige les spécialistes des transports à revoir et à adapter leurs outils aux différentes échelles urbaines de la mobilité, entre centre ville et espace régional. Ces territoires de l'action sont contenus le plus souvent dans le périmètre de la planification du schéma directeur.

**Des territoires suburbains en pleine évolution.** L'étalement urbain est visible dans la plupart des métropoles chinoises qui voient leurs périphéries s'urbaniser rapidement. QUAN Y.S. déplore le développement de Pékin « en galette ». Cette urbanisation s'effectue essentiellement sous la forme d'aménagement de quartiers de logement collectif (hautes tours rassemblées en quelques unités). L'habitat individuel sous la forme de villa est encore peu présent. Cette

extension urbaine se fait par incorporation de terres arables ou d'anciens villages de paysans.

*Périphéries urbaines, Pékin*



Photo. JF Doulet

#### **La tertiarisation des centres villes.**

Parallèlement au développement résidentiel des périphéries urbaines, les villes chinoises connaissent une réorganisation des activités dans l'espace. Celle-ci est essentiellement marquée par une spécialisation fonctionnelle dans les espaces centraux des agglomérations. La concentration d'activités tertiaires conduit au développement de quartiers d'affaires de type CBD (Central Business District), tels que Chaoyang à Pékin ou Jiujiuzui à Shanghai. Par ailleurs, les activités marchandes tendent à se concentrer aussi dans quelques zones : Wangfujing et Xidan à Pékin, Nanjing et le quartier de la vieille ville chinoise à Shanghai.

*Quartier de Jiujiuzui, Shanghai*



Photo. JF Doulet

#### **Des mécanismes nouveaux de production de l'urbain.**

Le développement des métropoles chinoises s'apparente fortement au modèle saint-simonien qui associe un fort potentiel d'extension spatial à un fort potentiel de spécialisation fonctionnel des espaces. Ces dynamiques reposent sur de nouveaux mécanismes de production de l'urbain qui intègrent totalement les stratégies de la valorisation foncière. Aujourd'hui, les promoteurs immobiliers sont devenus des acteurs incontournables dans la production des espaces urbains en Chine. L'émergence d'un marché foncier en 1984 a permis aux municipalités de dynamiser la construction d'infrastructures et de logement tout en se garantissant une certaine manne financière.

*Les promoteurs immobiliers sont devenus des acteurs incontournables dans la production des espaces urbains en Chine*



**La différenciation de valorisation foncière des espaces.** Les règles de la promotion immobilière imposent une nouvelle logique à la planification urbaine chinoise traditionnellement centralisée. Certes, les villes se munissent d'outils pour imposer certains choix de développement comme la mise en place de ville satellites, l'aménagement d'une ceinture verte, l'organisation d'un réseau de métro, etc., mais elles peuvent de moins en moins justifier certains choix de financement sans l'appui des promoteurs immobiliers.

*Les municipalités chinoises peuvent de moins en moins justifier certains choix de financement sans l'appui des promoteurs immobiliers.*

Dans ces conditions, l'érection de tours dans le centre de l'agglomération de Shanghai s'explique assez facilement, ainsi que le rétrécissement comme une peau de chagrin de la ceinture verte de Pékin. En réalité, la différenciation foncière des espaces implique des opérations qui se jouent souvent au coup par coup. L'exemple de l'aménagement des espaces autour de la gare de Xizhimen à Pékin est un bon exemple qui voit s'associer une volonté publique de développer un réseau de train de banlieue de qualité et les intérêts d'un promoteur immobilier. Ainsi, de plus en plus, l'urbain en Chine se construit par différenciation des espaces en fonction de leur valeur foncière. Les exemples ne

manquent pas : Shishahai à Pékin, quartier historique de centre ville à préserver ; Xintiandi à Shanghai, quartier historique reconverti ; Pudong à Shanghai, quartier nouveau en pleine expansion ; ensemble résidentiel de la périphérie de Chengdu, etc.

**Comment lier développement de l'espace urbain et augmentation de la mobilité urbaine?** La planification des transports urbains se joue ainsi dans un contexte de fortes différenciations des espaces fortement lié à un processus de spécialisation fonctionnelle. L'attractivité croissante de certains quartiers centraux induit une concentration des flux de déplacements dans le centre ville et une forte augmentation des déplacements alternants. Aujourd'hui, les politiques d'infrastructures de transport se trouvent rapidement démunies devant l'incapacité des pratiques traditionnelles de planification urbaine à influencer les axes généraux de développement de la ville.

*Toute politique d'infrastructures de transport se trouve rapidement démunie devant l'incapacité des pratiques traditionnelles de planification urbaine à influencer le développement de la ville.*

Ainsi, le choix du tracé de la première ligne de train de banlieue à Pékin n'est pas directement influencé par les plans d'urbanisme. Il est en fait dépendant des enjeux fonciers dans la banlieue nord de la capitale dont le

développement connaît un grand boom. Par ailleurs, la plupart des nouveaux tracés viaires s'effectuent en relation avec de nouvelles opérations foncières immobilières dans le centre ville. Après Pékin et Shanghai, le quartier des ruelles traditionnelles de Chengdu disparaît au profit de nouveaux bâtiments et de nouvelles rues plus larges.

*La ville se pense de plus en plus comme une combinaison d'espaces.*

Pour les urbanistes et aménageurs chinois, l'espace urbain se pense de plus en plus comme une combinaison d'espaces différents dans leurs caractéristiques ; chacun de ces espaces demande un traitement spécifique. Si les infrastructures lourdes de transports, tels que les routes ou les lignes de transport ferré, constituent les éléments principaux d'une politique de planification des transports en Chine, le traitement et l'aménagement des lieux de la mobilité représentent de plus en plus un enjeu de planification de détail.

## **2. Les nouvelles stratégies territoriales des citadins**

Avec la disparition progressive des principes maoïstes de développement urbain, les mobilités urbaines sont à nouveau en jeu dans les métropoles chinoises d'aujourd'hui. Les citadins cherchent à adapter leurs pratiques de mobilité à

de nouvelles stratégies territoriales. Ces stratégies sont de plus en plus différenciées sous l'effet des réformes sur le marché du logement et les pratiques de consommation, en particulier.

*Les mobilités urbaines sont à nouveau en jeu dans les métropoles chinoises d'aujourd'hui.*

**Une plus grande mobilité résidentielle.** Avec l'émergence d'un marché immobilier les citadins commencent à faire l'expérience de stratégies résidentielles. Jusqu'aux réformes du logement, l'attribution d'un logement par l'unité de travail (*danwei*) était la règle. Aujourd'hui, même s'il est en plein balbutiement, le marché du logement se trouve au coeur des pratiques quotidiennes de mobilité. Généralement, les distances domicile-travail ont tendance à augmenter à cause de l'éclatement du parc des logements des unités de travail et de la « salarisation » de la question du logement. Les promoteurs immobiliers ciblent des acheteurs dont le niveau de vie ne cesse d'augmenter. Un professeur d'université, par exemple, peut percevoir un revenu mensuel de plus de 20 000 yuan.

*Les promoteurs immobiliers ciblent des acheteurs dont le niveau de vie ne cesse d'augmenter.*

Dans les nouveaux quartiers de logement ouverts à l'achat dans les banlieues des grandes villes, le prix varie entre 3 000 et 5 000 yuan le mètre carré pour des logements récents de qualité moyenne. Ces nouveaux quartiers résidentiels, qui comptent plusieurs centaines de logements, offrent des services communs (piscine, parking pour automobile, etc.).



Photo. JF Doulet

*Nouveau quartier résidentielle, Chengdu*



Photo. JF Doulet

Les acheteurs peuvent être des unités de travail ou bien des particuliers. Les nouvelles classes aisées recherchent des logements non loin du centre ville. La proximité d'une station de métro ou une bonne desserte en bus sont des conditions qui pèsent dans les choix. Dans ce contexte, les agences immobilières commencent à voir le jour.

*Agence immobilière, Shanghai*

**Des territoires du quotidien de plus en plus différenciés.** L'augmentation des revenus des citoyens chinois et les transformations des formes de la vie sociale ont entraîné de nouvelles pratiques territoriales au quotidien. Les pratiques d'achat, de convivialité, de famille ont changé et se sont différenciés. Elles sont fortement marquées par des processus profonds d'individuation. Aux liens sociaux imposés dans le cadre de l'unité de travail ou de l'unité de voisinage se substituent des liens sociaux plus souples, plus dépendants des affinités personnelles ou de rencontres ponctuelles.

*Aux liens sociaux imposés dans le cadre de l'unité de travail ou de l'unité de voisinage se substituent des liens sociaux plus souples.*

La multiplication des lieux d'interaction sociale autre que le lieu de travail a influencé l'évolution des motifs de déplacement. Même si les déplacements domicile-travail dominant encore, les déplacements d'achat et de loisirs augmentent fortement. Les processus actuels

d'interaction sociale permettent, grâce à la mobilité, de multiplier les lieux fréquentés mais, dans le même temps, ils marquent une forte différenciation sociale des lieux. Par exemple, les restaurants et les boutiques « branchés » du nouveau quartier de Xintiandi à Shanghai relèvent bien d'un processus de *gentrification*.

*Quartier de Xintiandi, Shanghai*



Photo. JF Doulet

Les nouvelles classes aisées imposent des codes sociaux fortement marqués par un attachement à la modernité occidentale. A cet égard, le téléphone portable représente la remarquable capacité des citoyens chinois à s'adapter au changement.

*Avenue Wangfujing, Pékin*



Photo. JF Doulet

*Les nouvelles classes aisées imposent des codes sociaux fortement marqués par un attachement à la modernité occidentale.*

Toutefois, les tendances sociales reflètent aussi un goût croissant pour l'histoire et le patrimoine culturel. A Pékin, les restaurants « à la mode de Pékin » ainsi que les attractions de rue traditionnelles ont la faveur des nouvelles classes moyennes. Le réaménagement de la « rue des petits mets de Wangfujing » (« *Wangfujing xiaochijie* ») attire un nombre important de passants à la recherche d'une

ambiance de rue telle qu'on s'imagine qu'elle fut dans le Pékin d'autrefois.

Photo. JF Doulet

« Rue des petits mets de Wangfujing », Pékin



Photo. JF Doulet

Cet engouement pour le patrimoine culturel s'intègre bien dans les opérations de valorisation touristique de certains quartiers du centre ville. Dans le quartier de Shishahai, à Pékin, une flotte de cyclo-poussettes a ainsi été réintroduite afin de proposer des ballades dans le dédale des ruelles (*hutong*).

Cyclo-poussettes, quartier de Shishahai, Pékin



**Une plus grande maîtrise de sa mobilité.** Les citoyens chinois doivent de plus en plus maîtriser leur mobilité pour répondre aux exigences nouvelles de leurs pratiques sociales. Avec l'augmentation du niveau de vie, ils peuvent moduler le coût de leur déplacement en fonction de leurs besoins. La diversification de l'offre en transport motorisé, en particulier grâce aux taxis, a rendu possible une telle stratégie face à des transports collectifs peu attractifs.

*Avec l'augmentation du niveau de vie, les citoyens peuvent moduler le coût de leur déplacement en fonction de leurs besoins.*

Lorsque cela est nécessaire, les citoyens ont la possibilité de prendre le taxi même si le coût est largement plus élevé que le bus ou bien encore que le vélo. Ils y gagnent en confort et en vitesse. C'est aussi un moyen sûr de se déplacer le soir dans la ville. La diversification de l'offre en mobilité motorisée correspond à une réponse à l'allongement des distances de déplacements dans le contexte actuel de métropolisation et de délitement du modèle de l'unité de travail (*danwei*). La proximité du lieu de travail et du lieu de domicile est de moins en moins une réalité, tout comme la mixité fonctionnelle des quartiers qui permettaient de trouver sur place tout ce dont chacun avait besoin. Ces évolutions socio-économiques expliquent que la bicyclette ne



réponde plus aux nouvelles exigences de mobilité, essentiellement à cause des distances à parcourir.

*Cyclistes, Shanghai*



Photo. JF Doulet

C'est un mode qui n'est plus adapté aux nouvelles métriques métropolitaines. Si elle se maintient encore à Chengdu, elle perd de l'importance dans les deux grandes métropoles de l'est que sont Shanghai et Pékin.

*Les nouvelles métriques métropolitaines expliquent que la bicyclette ne puisse plus répondre aux nouvelles exigences de mobilité.*

Si la diversification de l'offre en transport motorisé a permis une amélioration générale des conditions de déplacements, elle a entraîné une forte différenciation dans les formes de maîtrise de la mobilité. En effet, une « échelle des mobiles » commence à s'imposer. Elle débute avec le groupe de ceux qui sont dépendants du

bus ou de la bicyclette pour l'essentiel de leurs déplacements quotidiens; il s'agit des enfants, des personnes âgées et des groupes sociaux défavorisés (en particulier, les nouveaux urbains venus des campagnes). Au sommet de l'échelle se trouve le groupe des « hypermobiles » qui ont accès à une voiture particulière.

*Voiture en circulation, Shanghai*



Photo. JF Doulet

Même si le taux d'équipement des foyers urbains est très faible en Chine, de l'ordre de 0,26 voiture pour 100 foyers, les voitures particulières représente le segment le plus dynamique du marché des véhicules automobiles. A Pékin, leur nombre augmente de plus de 30% par an.

*Les voitures particulières représentent le segment le plus dynamique du marché des véhicules automobiles.*

Pour les propriétaires d'un véhicule automobile privé (*siren jiaochē*), les territoires fréquentés sont plus variés. Il s'agit des territoires périurbains de loisirs (terrains de golf, sites touristiques aménagés, lieux de découverte, etc.). Des publications récentes proposent aux automobilistes des sorties de week-end dans la périphérie des grandes villes. Il s'agit également des territoires ruraux fréquentés de façon plus ponctuelle. Le Club Automobile de Pékin propose régulièrement à ses membres des sorties collectives à la découverte de contrées pittoresques éloignées.

**Prendre en compte des pratiques de mobilité de plus en plus complexes et des demandes de plus en plus différenciés.** Les déplacements dans la ville rendent compte de la plus grande diversité des choix et des contraintes qui pèsent sur les citoyens. Les déplacements des personnes âgées, celles des enfants, celles des personnes à mobilité réduite, voire celle des touristes doivent être prises en compte. Les aménagements et les services urbains ont à considérer les demandes spécifiques qui reflètent la nouvelle réalité sociale des villes.

### **3. De la voie à l'espace public**

La multiplication des véhicules en circulation dans les rues des grandes villes chinoises a accentué le volume des flux sur certains axes viaires. La part relativement marginale du transport ferré dans la structure des déplacements des villes, même des métropoles

équipées d'un réseau de métro, concentre les enjeux de mobilité dans l'espace viaire.

**Des situations conflictuelles.** Le développement croissant de l'usage de l'automobile depuis le début des années 90 dans les grandes villes chinoises, essentiellement sous la forme de taxis, s'effectue dans un contexte d'usage généralisé de la bicyclette. Les points de conflits les plus importants demeurent les carrefours, même si des solutions techniques sont mises en place (sous la forme d'aménagement de détail ou de marquage au sol). Les conséquences en termes de sécurité sont extrêmement lourdes, en particulier pour les cyclistes.

*Carrefour, Pékin*



Photo. JF Doulet

**Vers la mise en place d'un réseau viaire dual.** La réponse à la massification du trafic la plus répandue consiste à jouer sur la configuration du réseau viaire. Il s'agit essentiellement d'une hiérarchisation des voies qui induit une division entre les axes rapides, réservés aux modes

motorisés, et les axes secondaires, pour la desserte des quartiers. Cette dualité est révélatrice de la superposition de la ville de l'auto sur la ville du piéton.

*La dualité de l'espace viaire est révélatrice de la superposition de la ville de l'auto sur la ville du piéton.*

La fluidité du trafic et, dans le même sens, une priorité accordée à la vitesse, ont motivé cette stratégie. La création de nouveaux axes rapides passe par une opération d'élargissement, voire de percée urbaine. Dans certaines villes, la voie, qui constitue parfois une véritable coupure dans l'espace, s'accommode plus ou moins bien de l'espace bâti dense du centre ville. A Shanghai, les voies aériennes sont particulièrement nombreuses, à la différence de Pékin.

*Voie aérienne, Shanghai*



Photo. JF Doulet

Souvent, une action de rénovation urbaine est prétexte à dessiner de nouveaux axes viaires qui se substituent à la trame traditionnelle des ruelles. L'avenue Ping'an (*Ping'an dadao*) à Pékin ou bien encore l'avenue du Siècle (*Shijie dadao*) à Shanghai sont des exemples emblématiques d'un processus de renouveau urbain porté par la quête pressante (pressée ?) de modernité.

**Une plus grande régulation dans l'usage des voies par les modes.** Les autorités municipales ont apporté une réponse réglementaire à la gestion de la circulation. Les pratiques de circulation sont de plus en plus réglementées. La gestion de la circulation passe par des solutions techniques (gestion centralisée et informatisée des feux, par exemple) et par l'établissement de codes de conduite plus strictes (mise en application par des forces de police mieux formées).

*Les pratiques de circulation sont de plus en plus réglementées.*

La civilité dans les transports est certainement l'un des points les plus cruciaux des enjeux qu'y se posent aux gestionnaires du trafic. Des campagnes d'affichage massives ont participé à sensibiliser les citoyens. Petit à petit les pratiques changent, les codes de conduite pénètrent les mentalités. Aujourd'hui, il est rare de voir une famille entière sur un vélo, des piétons enjambant les barrières pour traverser une



avenue, des véhicules agricoles en plein centre ville ou bien encore des bicyclettes en stationnement anarchique sur la chaussée. La réglementation du stationnement, en particulier, joue un rôle central dans la mise en place d'une politique de l'usage modal des voies plus régulée.

*La réglementation du stationnement, joue un rôle central dans la régulation croissante de l'usage modal des voies.*

En effet, de nouvelles mesures concernant le stationnement permettent d'éliminer le stationnement anarchique sur la chaussée, de limiter ou d'interdire le stationnement, voire même l'arrêt, sur certains axes.

*Parc de stationnement bicyclettes, Shanghai*



Photo. JF Doulet

**Les rues sont aussi des espaces publics.** Le traitement des voies s'intègre de plus en plus dans une gestion nouvelle de l'espace public. L'illumination de la ville - phénomène progressif

depuis la fin des années 80 - constitue l'une des innovations les plus importantes dans les pratiques de l'espace viaire autant que dans la mise en scène des lieux qui font la ville. Shanghai, la nuit, c'est un ballet de néons et de lumières. Aujourd'hui, l'illumination touche les villes au développement plus récent de la Chine de l'intérieur, comme Chongqing, Chengdu ou Wuhan.

*Centre ville la nuit, Chongqing*



Photo. JF Doulet

Il s'agit d'une forme de réappropriation de la ville selon des modalités nouvelles. Des recherches souvent innovantes dans le traitement de l'espace public aide aussi à faciliter les cheminements piétons.

*Les cheminements piétons sont rendus possibles par des recherches souvent innovantes dans le traitement de l'espace public.*

Les exemples ne manquent pas, qu'il s'agisse des rues piétonnes (rue Wangfujing, à Pékin, rue Nanjing, à Shanghai), des places (place Xidan, à Pékin) ou bien encore des promenades vertes (avenue Nanheyuan, à Pékin). On voit ainsi se multiplier des expériences nouvelles de construction d'espace public dans lesquelles la réflexion sur la praticabilité des lieux a été le plus souvent posée. Par exemple, l'opération de piétonisation d'une portion de l'avenue Wangfujing est issue d'une réflexion sur la valorisation d'une voie commerçante par un traitement global de son accessibilité (circulation autorisée uniquement pour les bus et aménagement de nombreux parcs de stationnement pour bicyclettes et automobiles aux alentours de la voie). Autre exemple : la promenade verte le long de l'avenue Nanheyuan associe espace verts et rampes pour le déplacement des personnes à mobilité réduite.

*Promenade verte, avenue Nanheyuan, Pékin*



Photo. JF Doulet

#### **4. Accessibilité et intermodalité**

Le développement récent des infrastructures de transport sur rail permet de promouvoir une plus grande accessibilité urbaine et de proposer des solutions pour faciliter les transferts modaux.

**Un regain d'intérêt pour le rail.** Après avoir été gelés au début des années 90, les projets de développement de lignes de transport ferré urbain se multiplient aujourd'hui. Shanghai, Pékin, Canton et Tianjin possèdent déjà un réseau ferré urbain.

*Train léger, Shanghai*



Photo. JF Doulet

Ceux de Nankin et de Shenzhen ont été approuvés par le gouvernement central. Ceux de Chongqing, Wuhan et Qingdao sont encore à l'état de projet. Le regain d'intérêt pour le rail est motivé par l'engouement pour le train léger (*qinggui*), plus souple techniquement et moins onéreux que le métro souterrain. Shanghai en possède déjà une ligne. Pékin est en train de la

construire. Plusieurs autres grandes villes, dont Chongqing et Chengdu, l'ont intégré dans leur plan de développement. Par ailleurs, il convient de mentionner la présence du tramway dans les villes de Dalian, Anshan et Changchun.

**Connecter les modes, rapprocher les espaces.** Le transport rapide de masse permet de desservir des zones de banlieue en plein développement et de subvenir à une demande croissante de déplacements alternants entre centre ville et périphéries. Pour les décideurs des municipalités, ces réseaux de transport permettent de faire le lien entre des quartiers, de redonner en quelque sorte une nouvelle cohérence à la ville. C'est le cas de la ligne de métro n°2 à Shanghai qui relie Puxi, la vieille ville, à Pudong, la « nouvelle » ville, de part et d'autre du fleuve Huangpu. C'est le cas encore du projet de métro de Wuhan qui relierait les trois entités séparées de la ville (Wuchang, Hankou, Hanyang).

*Les nouveaux réseaux de transport ferré permettent de redonner une cohérence à la ville.*

Aussi, les attentes vis-à-vis de ces nouvelles infrastructures se posent en terme d'accessibilité et de temps de déplacement. Les responsables des municipalités ne se plaisent-ils pas à présenter une diminution du temps de transport moyen pour rejoindre tous les points de la ville ? Malgré les problèmes posés par une topographie fortement accidentée, de 14 heures,

on passerait à 8 heures dans la Municipalité de Chongqing. Pour Pékin, il s'agit aujourd'hui de réduire le temps d'accès au nouveau site olympique.

**Faciliter la ville.** Le développement des réseaux de transport rapide réorganise la pratique des espaces urbains autour de nouveaux noeuds que sont les gares multimodales. C'est à Shanghai, où le réseau de transport ferré urbain est le plus développé avec deux lignes de métro et une ligne de train léger, que cette évolution est la plus sensible. Des efforts sont consentis pour rendre ces noeuds plus structurants dans les pratiques courantes de mobilité. Ils consistent à intégrer arrêt de bus, station de métro, gare de train léger, stations de taxi et parking à vélos.

*Des efforts sont consentis pour intégrer les nouveaux pôles d'échange dans les pratiques courantes de mobilité.*

Surtout, ces nouveaux pôles d'échange permettent d'influencer les choix modaux afin de limiter les déplacements sur voirie. Des solutions existent déjà : aménagement de parking à vélo à l'entrée des stations de métro (Pékin et Shanghai), tarification commune taxi et métro (Shanghai).

*Stationnement bicyclettes/train léger, Shanghai*



Photo. JF Doulet

D'autres sont encore à l'état de projet : aménagement de parcs relais en périphérie afin de décourager l'utilisation des voitures dans le centre ville (Pékin). Cependant, la simple possibilité technique de transfert modal ne constitue pas l'unique garantie d'attractivité de ces lieux.

*La simple possibilité technique de transfert modal ne constitue pas l'unique garantie d'attractivité des pôles d'échange.*

Il s'agit aussi de leur garantir une qualité en tant qu'espace public, comme le montre le projet de la gare de Xizhimen à Pékin. Il s'agit encore de fournir aux usagers une signalétique et une information d'ensemble sur les possibilités d'interconnexion (plans, panneaux, etc.). A Shanghai, sur les quais de la ligne de train léger, on trouve préciser, pour chaque station, les lignes de bus qui y possèdent un arrêt.

Station de train léger, Shanghai



Photo. JF Doulet

### **CONCLUSION. COMMENT APPREHENDER LA « VILLE CHINOISE EN MOUVEMENT » ?**

**Une mobilité, des mobilités.** Penser la mobilité urbaine, c'est à dire l'organisation des déplacements effectués en ville, ne peut se faire sans une mise en perspective des changements urbains dans la Chine d'aujourd'hui. La problématique des déplacements s'inscrit indéniablement dans le contexte d'explosion DES mobilités : mobilité urbaine mais aussi sociale, professionnelle et résidentielle. Ces mobilités - encore faibles par rapport à d'autres pays, mais tellement « bouillonnantes » - sont exacerbées

par les effets des réformes et l'environnement socio-économique de la transition.

**Une approche pluridisciplinaire.** L'analyse de la mobilité urbaine en Chine ne concerne plus uniquement les ingénieurs des transports. La réalité multidimensionnelle des enjeux de déplacements conduit à l'abandon d'une approche univoque. Il faut aujourd'hui autant agir sur les flux que sur les lieux, comme l'attestent les nouvelles opérations d'aménagement viaire. L'exemple de la piétonisation de la rue Wangfujing à Pékin le justifie suffisamment. Il en découle des modes de travail inédits entre spécialistes de la ville et des transports.

**Des structures plus souples de gestion.** Les modes d'action sur les transports urbains ont totalement changé. Ils sont dirigés par des modalités plus souples de gestion. Ces nouvelles structures permettent de lever de l'argent plus facilement, en faisant appel à des partenariats nouveaux entre institutions et partenaires économiques, les promoteurs immobiliers en particulier. Cette évolution sonne le glas du monopole municipal qui tendait à scléroser les modes de décision et d'action.

**Vers des partenariats ouverts.** La fin des modes univoques de gouvernance urbaine est en particulier marquée par la multiplicité des partenaires et des acteurs dans la prise de décision et la mise en place de projet. Le projet de train léger à Pékin en est l'exemple le plus abouti. Par ailleurs, les décisions tendent à être de plus en plus orientées vers les attentes de la

population. Les médias rendent souvent compte des attentes des citoyens, en faisant de la question des transports un véritable thème de société. La consultation publique sera peut-être bientôt un nouveau mode de travail dans la prise de décision... Déjà, par la voie des associations de consommateurs, se fait entendre la voix des cyclistes, usagers de la route de plus en plus marginalisés.

**Les enjeux actuels de l'espace public.** Les nouveaux mécanismes d'organisation de l'espace urbain font peser de nouveaux enjeux sur la gestion de l'espace public. Alors qu'autrefois, cet espace public était fortement compartimenté en micro espaces indépendants, organisés par les unités de travail (*danwei*) et les comités de quartier, il retrouve aujourd'hui un sens nouveau dans une ville en mouvement. Une plus grande distinction entre les sphères publique et privée impose une réflexion sur le travail autour de la qualité et de la fonctionnalité de l'espace. Les problèmes du traitement du stationnement public le montrent bien. Aujourd'hui, la question se pose de définir une politique globale, c'est à dire municipale, du traitement des espaces communs.

**Multimodalité/intermodalité.** La croissance des revenus et du niveau de vie a introduit un changement majeur dans les conditions de la mobilité en ville : la multiplication des modes de transports mécaniques (vélo, auto, taxi, minibus, métro, train). Les exigences de gestion et d'aménagement qu'ils soulèvent sont d'une part techniques - puisqu'il s'agit de rendre leur usage optimal dans les conditions actuelles de

développement urbain - et d'autre part « politiques » - puisqu'ils demandent à s'interroger sur la qualité des espaces qu'ils contribuent à générer. L'enjeu de la multimodalité et de l'intermodalité se situerait ainsi dans la gestion des « espaces de la mobilité » ou bien encore de « l'environnement de la mobilité ».

---

#### **Partie 4. Les projets à venir**

---

A l'issue du colloque, X. FELS propose de réfléchir à des partenariats possibles pour la suite. Dans un an, une nouvelle rencontre est prévue pour tirer les leçons et faire le point de ces partenariats.

##### **1. Echanges scientifiques**

Les premières pistes qui s'ouvrent naturellement aux échanges développés lors du colloque sont celles d'un partenariat et d'un échange à caractère scientifique.

##### **Un projet de co-publication**

PAN H.X. propose de publier en commun des ouvrages sur les transports qui permettraient d'échanger des idées et de faire circuler en Chine des réflexions issues de l'expertise européenne et internationale.

##### **Des projets de recherches**

D'autres intervenants ont proposé des thèmes de recherche en commun. CHEN G.T. propose de lancer une recherche sur habitat et transport. MA L. propose de travailler sur la structure modale des déplacements dans les villes chinoises ou encore sur la gestion des transports assistée par les NTIC (Nouvelles Technologie de l'Information et de la Communication).

##### **2. Organisation de workshops**

L'idée de travailler sur des cas concrets est apparue plus souple. Elle permettrait de regrouper des experts Chinois et étrangers sur un projet ou un thème précis dans le cadre de *workshops* (ateliers de travail).

Certains thèmes sont apparus d'emblée fédérateurs comme « la mobilité des jeunes dans la ville » ou bien encore « la ville des touristes ».

##### **3. Organisation d'un événement**

Le discours tenu par les représentants des municipalités ainsi que l'intérêt des citoyens pour tout ce qui touche à leur environnement et aux services urbains permettent de penser que la question des transports est dorénavant un enjeu sensible dans l'image de marque d'une ville.

L'Institut pourrait utiliser cet enjeu de marketing urbain pour organiser un événement en partenariat avec une municipalité sur le thème de la mobilité.

**A SUIVRE...**