

Urbanisation, évolution progressive du développement urbain et planification des transports

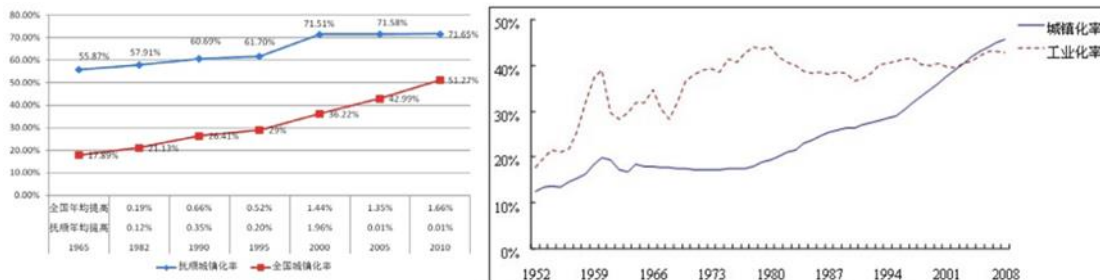
KONG Lingbin, ingénieur adjoint en chef de l'Institut de design et de recherche sur la planification urbaine de Chine

Caractéristiques du développement urbain

Sous l'impulsion des politiques publiques et de la motorisation des déplacements, le développement urbain de la Chine a été caractérisé par une évolution progressive remarquable dans l'urbanisation, l'aménagement du territoire et le développement des transports. Après 35 ans de réformes et de développement, la ville est entrée dans une période de coexistence des différents stades de développement, dont la planification ne peut se faire que de manière évolutive et adaptative.

Ainsi, le taux d'urbanisation en Chine augmente chaque année et a atteint les 50% en 2010, ce qui illustre la mobilité démographique la plus importante du monde et la caractéristique chinoise en la matière. Cependant, le mouvement d'urbanisation diffère grandement selon les différentes régions du pays.

Par ailleurs, l'urbanisation est profondément influencée par les politiques nationales concernant le développement urbain, et a connu trois phases : accélération, développement rapide, ajustement



Réseau urbain national et politique de développement urbain

Dans un contexte de développement rapide du système des transports, le réseau urbain national, en s'appuyant sur les zones urbaines denses (les villes centrales nationales et régionales), contribue à promouvoir le développement coordonné des petites, moyennes et grandes villes. Par ailleurs, l'urbanisation et l'industrialisation sont deux piliers du développement économique de la Chine.

Selon le 10ème Plan quinquennal chinois (2001-2005), l'attention était portée sur le développement des petits bourgs les plus importants et des petites villes, sur le renforcement fonctionnel des villes centrales régionales, et sur le rayonnement des grandes métropoles. Il s'agit ainsi d'orienter le développement des zones urbaines denses de manière ordonnée.

Le 11ème Plan quinquennal (2006-2010) visait à poursuivre et favoriser le développement coordonné des petits bourgs et des villes de différentes tailles. Le regroupement des villes était encouragé afin de promouvoir l'urbanisation et réaliser par étape une structure durable d'urbanisation. Celle-ci a pour axe vertical la zone littorale et les lignes de chemin de fer Pékin-Canton et Pékin-Harbin, pour axe horizontal le Fleuve Yangtsé et la ligne de chemin de fer Lianyungang-Lanzhou, et pour corps principal quelques regroupement de villes avec d'autres villes et petits bourgs se situant aux alentours.

Le 12ème Plan quinquennal (2011-2015) insiste sur la nécessité de la contribution des grandes villes au développement des petites villes. L'importance accordée au développement des petites et moyennes villes, en s'appuyant sur les grandes villes, vise à former de manière progressive des ensembles urbains au rayonnement remarquable. Cela permet de réaliser le développement coordonné et équilibré des petites, moyennes et grandes villes, ainsi que des petits bourgs.

La situation actuelle est la suivante: certaines métropoles de l'Est entrent dans une phase de maturité, avec une morphologie urbaine bien définie. La stratégie de planification de l'espace et d'orientation spatiale du développement est achevée, l'étalement urbain se ralentit et la structure centrale et sociale entre dans une phase d'ajustement. Dans le même temps, le mouvement d'urbanisation dans le centre-ouest est en forte croissance.

Les stades du développement urbain et du développement des transports

Il existe 4 stades : 1. Développement cohérent dans un contexte de mobilités non-motorisées; 2. Début de la motorisation, croissance urbaine orientée (« épitaxie ») mais isolée; 3. Restructuration urbaine, restructuration du réseau de transport et développement des transports en commun; 4. Morphologie urbaine fixée, régulation et gestion du transport urbain, orientation des politiques publiques.

Ajustement d'envergure du système de transport urbain

L'ajustement du système de transport urbain possède les caractéristiques suivantes: un développement important prévoyant la future extension de la ville; l'adaptation de la structure du réseau à un nouvel espace urbain; différents niveaux dans le réseau contribuant à une nouvelle organisation du transport urbain; la construction de nouvelles infrastructures urbaines accompagnant le développement des transports; le principe de construire des infrastructures de transports « par anticipation ». Ainsi, l'objectif essentiel de la planification des transports est de créer les conditions pour l'accueil et la construction de nouvelles infrastructures urbaines.

Définition du développement de l'espace urbain

Le développement de l'espace urbain se caractérise par ces trois aspects : l'ajustement dans la répartition de la population et de l'emploi; la définition de la structure spatiale; l'émergence du système de transport.

Concernant les caractéristiques de la population, si l'on note globalement que l'évolution démographique est marquée par le vieillissement de la population et par une forte croissance, la

composition de la population urbaine diffère selon les régions. En effet, la répartition de la population est notamment liée aux prix des logements et les récentes variations dans ce domaine se reflètent dans la répartition spatiale de la population urbaine. Ainsi, la périphérie et le centre du pays sont les lieux d'accueil des personnes à faible revenu et des jeunes migrants urbains.

Les caractéristiques du transport urbain ont également changé et l'on assiste à une diversification en matière de politiques publiques des transports : 1. Construction d'infrastructures de transport à grande échelle; 2. Renforcement des politiques de gestion de la demande des véhicules motorisés à travers la limitation à l'achat, la limitation de circulation ou encore le péage; 3. L'optimisation de l'usage de la route; 4. La priorité au développement des transports en commun; 5. L'usage du vélo en libre-service, etc.

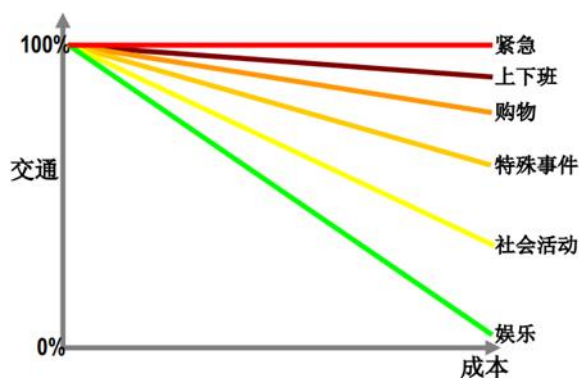
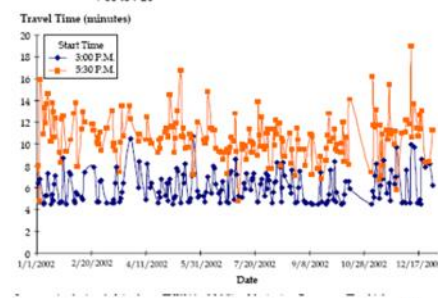


Figure 3.12 Travel Times in Central Atlanta, I-75 Southbound I-85 to I-20



Changement de la planification des transports

Pour pouvoir assurer l'avenir de la ville chinoise, les objectifs de développement doivent être réajustés. Il ne s'agit plus, comme dans le passé, de résoudre tous les problèmes par la construction de nouvelles infrastructures pour accompagner le processus de développement rapide de la ville, ce qui a été encouragé par les réformes précédentes. Aujourd'hui, la réponse ne se situe plus dans le « construire toujours plus » et il n'est pas possible de soutenir complètement le développement social et économique de la ville, d'assurer la fluidité de la circulation urbaine et de répondre à tous les besoins. L'ajustement des objectifs existants en matière de développement est nécessaire et l'objectif aujourd'hui vise à un développement efficace, à faible émission de carbone, équitable et économique.

Priorité au développement des transports

La priorité est donnée au développement des transports pour orienter la morphologie de la ville future et son extension de manière raisonnable, alors même qu'actuellement, les embouteillages sont fréquents.

Lors d'une phase de forte croissance de la ville, l'objectif de la planification du système des transports est d'anticiper la demande et d'optimiser la fluidité des flux. Cette planification, notamment dans les grandes villes et métropoles, doit tenir pleinement compte du stade de développement dans lequel elles se trouvent.

Cependant, l'objectif de fluidité du trafic est un objectif difficile à atteindre. Ainsi, il est nécessaire de gagner en efficacité, d'émettre de plus faibles émissions de carbone et d'assurer un développement équitable, tout en prenant des mesures qui permettent d'optimiser le développement des transports.

Fonctions et niveaux

Avec l'expansion urbaine et en conséquence l'allongement des distances de déplacements, l'amélioration des conditions de circulation est nécessaire. Il est indispensable de constituer un réseau de transport structuré, et de renforcer le concept de hub. Actuellement, le réseau de transports en commun est constitué de lignes simples. Pour accompagner au mieux la dynamique de motorisation des déplacements, nous devons effectuer une catégorisation des routes urbaines : voie rapide, voie principale de première catégorie, voie principale de deuxième catégorie et voie de desserte. Dans le même temps, la gestion de l'articulation entre les voies de différentes catégories et l'utilisation du territoire est d'importance. Afin d'adapter le réseau routier à la croissance de la motorisation, les modifications suivantes doivent être réalisées : 70% du transport urbain doit être contenu dans les voies principales; la structuration du réseau de transport routier en deux niveaux – la voirie principale et la desserte locale – ; l'établissement de normes de conception de ces voies de différentes catégories.

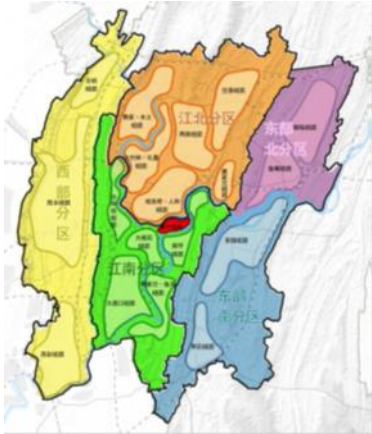
Forme du réseau

Aujourd'hui, les villes chinoises sont dans une période critique d'ajustement de la structure spatiale. Le développement du transport urbain sur rail est marqué par le statu quo; la construction du réseau polycentrique et l'ajustement de la structure spatiale ne sont pas accompagnées par le développement du transport sur rail, ce qui ralentit le développement des nouvelles villes.

Les principales causes des problèmes de la circulation des métropoles résultent dans la taille des villes et la coordination entre extension urbaine et développement du réseau de transport. Le volume de circulation est la multiplication du nombre par la distance. Pour assurer le bon fonctionnement de la zone métropolitaine, l'essentiel de la planification de la zone urbaine vise à optimiser la distance des déplacements à effectuer, tout en limitant l'extension urbaine.

Organisation en zones de l'espace des grandes villes

Il s'agit de diviser l'espace en zones selon le type d'espace, le relief, les limitations de circulation ainsi que les caractéristiques des activités économiques et sociales des différents espaces. L'organisation du transport en zone se compose des parties suivantes : développement de services autour de grands hubs; établissement d'un système de réseau de transport à l'intérieur d'une même zone, cohérence du développement de corridors de transport de haut niveau entre différentes zones; mise en place de politiques de transports en commun et de gestion du stationnement en lien avec le zonage.



Exemple de zonage d'une grande ville