

THNS 2014 - La conception du temps et de l'espace de la planification de la ville et du transport

杨涛 Yang Tao

Nous avons reçu une grande quantité d'informations ce matin. Personnellement j'approuve beaucoup le premier rapport *La promotion du transport urbain vert - Perspective, stratégie et politique* de Monsieur Zhou Wei. En tant que représentant de la dixième Assemblée Populaire Nationale, soit parlementaire, j'ai appelé plusieurs fois la Chine à établir les politiques de transport automobile ainsi que les politiques d'industrie automobile.

Je suis totalement d'accord avec les six propositions que Monsieur Zhou a posées. En réalité, elles sont totalement pareilles que la plupart des miennes à l'occasion de l'APN. Je souhaite bon courage à tous ceux qui est présents.

Nous avons aussi parlé de la situation du transport de Nanjing aujourd'hui, Monsieur Pan a aussi mentionné l'exemple de Nanjing. Cela veut dire que Nanjing a obtenu beaucoup de succès mais aussi des leçons qui méritent la recherche et la réflexion. Particulièrement le tramway qui paraît tout nouveau en Chine. Nous avons partagé les expériences de la France et de Nanjing. Le tramway a un grand avenir en Chine en tant qu'un nouveau moyen de transport à grand volume. Mais toutes les nouvelles choses doivent être contrôlées scientifiquement et rigoureusement, particulièrement tous ceux qui se trouvent ici, en tant que personnel professionnel technique, il ne faut pas perdre de vue la question de tramway.

Il y a récemment beaucoup de discussions sur Internet sur ce thème, y compris la présentation des expériences européennes du tramway et des commentaires sur les actes en Chine, dont la ligne de tramway en service à Nanjing fait partie. Cette ligne est remise en cause par tous les milieux de la société, surtout à l'occasion de la clôture des Jeux Olympiques de la Jeunesse où les tâches lourdes s'entassent. Résultat : notre comité et notre municipalité la surveille chaque année. Ce projet doit recevoir l'approbation dans la pratique et la localisation précise dans la planification. D'ailleurs du côté réel de la planification, il faut le développer scientifiquement au lieu de le pousser en fonction du GDP, de l'ingénierie ou de l'industrie, sinon nous risquons d'entrer dans la fausse direction. Beaucoup de villes du Jiangsu ont déjà de nombreuses leçons sur lesquelles nous n'entrons pas dans le détail.

Le sujet que j'aimerais présenter aujourd'hui est la conception du temps et de l'espace de la planification de la ville et du transport

En fait c'est un gros sujet que je ne peux pas terminer dans quelques minutes, je partage ici seulement la raison de mon choix.

Je me prépare à une série de lectures pour l'ensemble du personnel de notre institut. Notre responsabilité principale est de donner des conseils aux décisions de la planification de Nanjing. Cependant je sais que le transport n'est pas le but final, la seule demande est la recherche de la ville et des habitants de la ville pour les études du transport. Le planificateur est tout comme un tailleur, il apprend la ville et les demandes des habitants dans la ville pour faire la bonne planification, tout comme la recherche du tailleur sur la taille, la préférence et le style de son client. Nous étudions la relation du temps et de l'espace de cette ville. C'est une notion macroscopique dans la dimension de l'histoire ou de l'univers, et aussi une notion moyenne dont nous sommes en train de parler. Sous l'angle de l'histoire, le temps et l'espace du transport

ont un effet important sur le développement de l'humain et de la ville. Monsieur Xi, le secrétaire général et Monsieur Li Keqiang, le première ministre ont posé la stratégie de Route de la Soie. Au point de vue macroscopique, le transport humain a un lien étroit avec la modification du temps et de l'espace. Par exemple aujourd'hui quand le monde entre dans une époque de haute vitesse, la nouvelle urbanisation de la Chine a définitivement un lien étroit avec la construction de notre mode de transport. Au niveau de l'État, le TGV a totalement innové l'acte de voyage des gens.

Par exemple, je ne viens pas à Shanghai en voiture et je ne vais pas à Wuhan en avion, j'ai aussi renoncé à l'avion pour aller à Beijing ou à Hangzhou, c'est un cas sur une grande échelle. À l'intérieur de la ville, j'aimerais bien que l'on renonce le voyage en voiture, mais comment le réaliser ? Il nous faut mettre en place un système de transport vert qui est parfaitement complet, de bonne qualité et pratique comme port à port. Un système qui intègre dans un ensemble le métro, le train léger, l'autobus, le vélo et le système de marche. C'est la responsabilité commune de nos planificateurs et ingénieurs de transport.