

Comment mettre en place un système de transport adapté à la marche et au vélo ?

FU Yan

Institut de planification des transports de Chongqing

Il y a beaucoup de choses à dire pour la promotion des technologies de transport durables, mais je vois que nous sommes de nombreux experts et je m'en réjouis. En partageant nos expériences, nous créons des références pour nos collègues. Je travaille pour la planification des transports et je pense que la planification ne consiste pas seulement à regarder dans le futur, mais aussi à analyser ce qui s'est fait dans le passé, les réussites et les insuffisances, et à tenir compte des spécificités locales et des leçons de la pratique, afin que nos plans soient effectivement applicables.

Comme le disait justement le professeur PAN, Chongqing est une ville de montagne, mais aussi une métropole. (diapo 4) La structure d'ensemble de cette ville est très particulière, avec une combinaison très originale de l'eau et de la montagne. Du fait des conditions naturelles et de l'organisation des circulations, le quartier de Beibei est aujourd'hui le secteur le plus favorable pour la marche et le vélo. Nous avons constaté dans de nombreuses enquêtes que la proportion des déplacements à pied est très élevée (51%,) ce qui est très supérieur à ce que l'on voit dans les autres grandes villes chinoises. (diapos 5 et 6) La part de ces déplacements est déterminante pour la structure du trafic dans toute la ville.

Les enquêtes montrent (diapos 7 à 10) que pour les déplacements domicile-travail aussi bien que pour les motifs personnels et loisirs, la ville de Chongqing utilise d'avantage les transports en commun et les transports non motorisés que les autres villes chinoises. La commodité de pouvoir marcher aux deux extrémités du trajet est un facteur favorable. On atteint une part de 82% pour les déplacements multimodaux (marche + bus + ferroviaire).

Compte tenu de la géographie et de la répartition des activités, les déplacements à pied dans la zone centrale sont de 10 à 20 minutes, environ 1 km. Les conditions de ces déplacements sont bonnes, l'organisation de la ville est bien adaptée, les

problèmes de détail sont nombreux mais les conditions d'ensemble sont en progrès régulier. On a ouvert de nombreux points d'accès au réseau ferroviaire et des arrêts de bus, ce qui favorise l'intermodalité..

Notre district de Beibei se caractérise par un développement limité, une dimension agréable des rues, qui permet la marche, qui est le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements domicile travail et aussi pour le motif « loisirs ». Par contre le vélo est utilisé peu dans les déplacements pour le travail mais surtout pour les loisirs et pour faire de l'exercice (bien- être).

Quel est le problème ? C'est actuellement un problème de services (parkings, réservations, location, itinéraires cyclables...) . En ce moment ces services ne sont pas adaptés et c'est un problème général en Chine. Le développement des voitures a réduit la place qui pourrait permettre de développer la marche et le vélo.

En combinant les résultats des enquêtes, nos propres évaluations et les résultats obtenus par d'autres villes, nous essayons de trouver une solution adaptée aux spécificités de notre territoire. Nous avons retenu trois idées : il nous faut un réseau étendu, adapté aux modes d'utilisation de l'espace et qui tienne compte des corridors qui se sont constitués dans notre cité de montagne. Dans cet environnement très particulier, le vélo est actuellement limité à des usages de loisirs et son développement pour d'autres usages ne fait que commencer. (diapos 20 à 25)

En particulier il faut adapter le vélo aux besoins fonctionnels identifiés dans les décisions d'aménagement des zones de notre métropole (diapos 28 à 30) Le vélo doit permettre de franchir les courtes distances pour accéder aux transports publics. Il peut faciliter l'utilisation des bus, en créant des « promenades » vertes qui seraient attractives pour des personnes qui habitent dans des zones denses. Nous pouvons proposer ce concept de connexion entre des lignes de bus ou des gares, dont on augmenterait la fréquentation, en valorisant des zones touristiques. La marche et le vélo peuvent être combinés avec le bus, dans les différents sites agréables à visiter autour de Chongqing, d'une façon sûre, commode et confortable. Nous pensons qu'il faut faire un référentiel pour que la qualité du système puisse être contrôlée et que les aménageurs aient un guide pour réaliser les différentes fonctions : connexion,

transport public, déplacement à courte distance. Actuellement les stations de location ou dépose de vélos sont situées trop loin des gares et des arrêts de bus. On pourrait également mieux desservir les stations de monorail pour faciliter l'intermodalité avec les vélos.

L'aménagement d'itinéraires cyclables doit être coordonné avec celui des carrefours. (diapos 40-49) On doit prévoir des phases pour les piétons et les cyclistes dans la programmation des feux de carrefours. Il peut y avoir des itinéraires vélos le long des voies routières, les utilisateurs peuvent préférer cette solution si la qualité du revêtement est meilleure. Le roulage est plus confortable, la sécurité compte également. (diapo 51) Ce qui apparaît comme de petits détails peut avoir une grande importance pour l'acceptabilité des aménagements pour les vélos et finalement pour la réalité de l'utilisation de ce mode de transport.

Nous avons également tenté une expérience de vélos publics, qui a eu des difficultés, en particulier pour les stations. (diapo 52) Celles-ci sont trop éloignées des points d'échange avec les autres modes de transport. Il est difficile de prévoir les flux mais c'est un point important pour assurer la qualité du service, à laquelle les usagers sont de plus en plus sensibles. (diapo 54)

De nombreuses villes veulent redévelopper l'usage du vélo, qui a largement régressé au cours des années 80. Chongqing a fait de gros efforts pour lui redonner une place dans l'aménagement de l'espace et une fonction identifiée dans l'organisation de la mobilité. Je pense qu'il est possible, en fonction des conditions locales, d'aller plus loin encore dans un développement raisonné du vélo.

Une remarque supplémentaire en conclusion : Le système de vélos publics de Hangzhou a suscité un grand intérêt en Chine et bien au-delà. Il s'agit d'un investissement public important pour un service de confort et de commodité offert aux habitants et visiteurs de la ville. Au début 2016, deux entreprises V-mobile et OFO sont devenus exploitants du système. Je pense qu'un certain nombre de services de transport ne peuvent pas être privatisés au détriment de l'intérêt public et que les planificateurs doivent y réfléchir.

Merci !

Professeur PAN, modérateur: Je me souviens d'avoir marché à Chongqing avant que la proportion des modes doux soit de 60%, il y avait beaucoup de circulation dans la vieille ville mais ce n'était pas du tout la même situation que dans d'autres villes, du fait notamment du téléphérique. Merci à FU Yan pour sa présentation très riche et pour tous les détails qu'elle nous a donnés.