



UNIVERSITÉ DE GENÈVE

**CENTRE UNIVERSITAIRE D'ÉTUDE
DES PROBLÈMES DE L'ÉNERGIE**

Bâtiment A – Battelle, Route de Drize 7 | CH-1227 Carouge
Tél. 022 379 06 61 | Fax 022 379 06 39

CYCLE DE FORMATION 2004/2005

et

SÉMINAIRE "ÉNERGIE ET ENVIRONNEMENT"

Julien ALLAIRE
LEPII-EPE, Grenoble

sur

**Impacts de la demande :
Le cas de la motorisation en Chine**

jeudi 6 janvier 2005 à 17h.15

Auditoire D 185 - Bâtiment D - Battelle
7, route de Drize
1227 Carouge

PROGRAMME DES PROCHAINS SÉMINAIRES :

Jeudi 20 janvier 2005 à 17h.15

Impacts de la demande : la climatisation, J. Adnot, P. Rivière, Armines, Paris

Jeudi 3 février 2005 à 17h.15

Impacts de la demande : la production d'eau douce, (orateur à confirmer)

L'orateur

Julien Allaire est membre du LEPII, laboratoire d'économie de Grenoble. Il effectue son doctorat au sein du département Energie et Politiques de l'Environnement, sous la direction de Patrick Criqui. Son sujet de thèse s'intitule "Les dynamiques de transports et les contraintes environnementales dans les pays en développement". Ses recherches portent principalement sur la Chine, où il a eu l'occasion de séjourner au cours d'un échange universitaire, avant de réaliser un Master en Economie Politique Internationale à l'Université Pierre Mendès-France de Grenoble.

La conférence

Depuis 1995, sous l'influence des autorités centrales, la Chine a connu une forte croissance de son parc automobile. Depuis le début du nouveau millénaire, ce sont principalement les ménages chinois qui ont tiré la demande d'automobiles. Les ménages les plus aisés, généralement situés dans les grandes villes du pays, capitales de provinces et villes de la côte Est du pays, ont atteint un niveau revenu suffisant pour acheter un véhicule, les prix ayant fortement baissé depuis quelques années. Le taux de croissance des parcs de certaines villes est particulièrement impressionnant en 2002 et 2003.

Or, déjà depuis le milieu des années 1990, le taux de croissance des parcs était bien supérieur à celui des infrastructures routières. Les embouteillages sont apparus en Chine alors que le taux de motorisation était particulièrement faible. Les bicyclettes ont parfois été accusées d'être responsables de la congestion, elles ont maintes fois été évincées de la circulation. Les municipalités ont construit de nombreuses routes pour répondre à la demande. Mais, malgré ses 6 périphériques concentriques, Beijing connaît toujours des problèmes de congestion, alors que le taux de motorisation est de 150 véhicules pour 1000 habitants. La densité de population des villes chinoises, trois fois plus importante que celle des villes européennes, est un frein important au développement d'infrastructures routières. L'étalement urbain qui s'opère depuis 1990 n'est pour l'instant pas suffisant pour désengorger les voies urbaines, et il est également cause de l'augmentation des déplacements.

L'inadéquation entre le nombre de véhicules en circulation et les infrastructures disponibles a un coût conséquent aux niveaux économique, énergétique et environnemental. De ce fait, la politique de promotion de la motorisation par le gouvernement central se heurte à une limite physique. Certaines municipalités à très forte densité de population, et en premier lieu Shanghai, ont amené leurs autorités à mener une politique de limitation de la motorisation pour éviter une trop forte saturation du réseau routier.

Beijing et Shanghai, villes les plus riches du pays, proposent deux modèles opposés. L'orientation que choisiront les autres villes chinoises encore moins développées est un point clef de la question énergétique chinoise. L'étude de ces deux mégapoles nous permettra de saisir les dynamiques de construction d'infrastructures, de motorisation et de consommation d'énergie dans les villes chinoises.

Tram 13, environ 20 minutes depuis la Gare, ou tram 12 depuis le centre ville, arrêt Rondeau de Carouge.