

## **Forum THNS 2012 – Shanghai**

### **Perspectives de développement du système de transports urbains verts de Shanghai**

*Xue Meigen, Directeur de l'Institut de la planification du transport urbain de Shanghai*

#### **L'évaluation de la mise en œuvre de la version 2002 du livre blanc de Shanghai et les leçons de l'expérience des dix dernières années**

Le livre blanc proposait 3 orientations : la priorité aux transports publics, un équilibre entre les modes de transport, une action assurant le développement des différentes régions. Ces trois principes ont orienté le développement de la mobilité à Shanghai depuis 10 ans, et auront des impacts importants dans les deux prochaines décennies

Il y a trente ans que, sur le plan politique, le développement des transports publics est une priorité. Mais la question est de savoir comment la mettre en œuvre car la situation des villes est différente.

Il y a dix ans, à Shanghai, la priorité était placée sur la construction du métro et du transport ferroviaire urbain. Beaucoup de moyens y ont été consacrés. Les développements de la dernière décennie ont permis à 400 km de lignes ferroviaires de voir le jour et de s'intégrer dans le système de transport urbain de Shanghai. L'élévation du niveau de vie a engendré une explosion de l'utilisation de la voiture qui a conduit à réfléchir à l'optimisation de l'utilisation des différents modes de transport.

Il y a dix ans, la priorité en matière de transport à Shanghai, visait le centre-ville où vivait une population de 10 millions d'habitants. Aujourd'hui les problèmes de circulation s'étendent aux banlieues. Ce phénomène touche également beaucoup d'autres grandes villes et de villes moyennes.

Les développements de la dernière décennie ont permis de faire de gros progrès. La construction du métro a permis d'introduire des éléments de multimodalité. Le métro n'est pas une solution pour toutes les villes mais, pour les agglomérations de plus de 10 millions d'habitants, comme Shanghai, il constitue une solution efficace pour résoudre les problèmes de congestion.

Dans les dix ou vingt prochaines années, l'utilisation des technologies de l'information pour gérer le trafic et informer les voyageurs sera une priorité phare. L'exposition universelle de Shanghai s'est largement appuyée sur ces technologies avec beaucoup de réussite, l'information permettant aux autorités de faire passer les messages utiles.

Durant la dernière décennie, la situation du transport à Shanghai a été grandement améliorée. Les citoyens, qui dépendent du transport ferroviaire, obtiennent non seulement une garantie de vitesse, mais aussi une garantie de temps de trajet. La coordination des modes de transport, au travers des pôles d'échanges, revêt également une grande importance.

Le réseau autoroutier dont la longueur est passée de 60 km à 200 km, joue un rôle significatif. Ces



200 km ne représentent que 7% des routes, mais ils accueillent 40% du trafic routier de la ville.

Les lignes ferroviaires, dont la longueur était limitée à 30 km, totalisent 400 km et sont bien dimensionnées pour répondre aux besoins d'une population de 23 millions d'habitants.

Pour contrôler l'augmentation du nombre de voitures particulières et répondre au besoin d'équilibre entre les déplacements en voiture et les déplacements par d'autres moyens de transport, des mesures de mise aux enchères des plaques d'immatriculation ont été établies. Si cette politique n'avait pas été mise en œuvre il y a dix ans, le nombre de voitures aurait augmenté de 15 millions.

Dans les 10 dernières années, on a prêté également attention aux piétons et aux voies de circulation lente. Par exemple, dans le livre blanc, on propose l'élimination de 500 000 scooters pour réduire la pollution et préserver l'environnement.

Les livraisons en ville augmentent de plus de 30% par an. L'expérience de Paris d'utiliser des véhicules non polluants ou moins polluants et la voie d'eau pour ces livraisons nous inspire beaucoup; elle nous invite à réfléchir sur l'optimisation des moyens de transport et l'organisation des tournées.

La quantité de transport de marchandises de Shanghai se place au troisième rang dans le monde entier, et la plupart des marchandises sont d'une très grande valeur, les exigences sont donc très élevées pour le transport aérien. La question que nous nous posons est donc : grâce à quels systèmes est-il possible d'absorber le développement du transport de marchandises ? Le transport routier est très important mais, suivant l'expérience européenne, on doit songer à mieux le connecter aux transports ferroviaires et fluviaux.

Sur le plan économique, pour aller de l'avant, il est nécessaire de consacrer un investissement de 5% du PIB à la modernisation des systèmes de transport avec un accent particulier sur les transports publics et le transport ferroviaire. Les autorités de Shanghai ont déjà réalisé de lourds investissements. Un effort particulier reste cependant nécessaire pour réaliser un programme scientifique visant à optimiser la collecte, le traitement et la diffusion des informations. On devra également s'attacher à réduire le coût d'exploitation des transports publics afin de dégager des économies permettant la mise en œuvre d'une tarification sociale. Enfin la réduction de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre restera une préoccupation centrale.

## **Le principal problème actuel du développement du transport**

Avec le développement rapide de la démographie - la population augmente de 500 000 personnes par année - le transport terrestre s'étend du centre-ville aux banlieues. Les citoyens ont des exigences en matière de fiabilité, de commodité et de confort du transport public. L'optimisation de la répartition des moyens de transport est un grand problème.

La congestion urbaine, le manque d'efficacité des transports publics et sa faible compétitivité par rapport à la voiture et aux deux roues motorisés conduisent à proposer d'axer les efforts sur les transports en commun. Il faut changer les mentalités.

Exemples :

L'augmentation du nombre de voitures : Shanghai a créé une politique d'enchères des plaques d'immatriculation (500 000 sont mises aux enchères tous les ans) mais en même temps la délivrance de plaques d'immatriculation dans les provinces avoisinantes connaît une croissance rapide. Si on ne modifie pas cette politique avant 2015, la circulation de Shanghai sera paralysée.

Le problème de stationnement est aigu et contribue à la congestion

Un autre exemple, le transport extérieur, comme le hub Hongqiao : il faut réaliser la liaison entre le hub et le système urbain

Le niveau d'information aux citoyens doit être amélioré pour les amener à modifier leurs comportements.

## **L'orientation de la politique de développement futur de Shanghai**

Les technologies de l'information sont très importantes pour les transports. Chaque ville doit rechercher à les utiliser de manière efficace pour améliorer la gestion des réseaux et délivrer l'information qu'attendent les citoyens.

L'élévation des moyens matériels et du niveau culturel des habitants peut aider à une prise de conscience générale sur la question du respect de la qualité de l'environnement.

Sur le plan de la politique des transports et de la mobilité, les deux composantes les plus importantes sont :

- le maintien de la priorité au développement des transports publics, afin d'en faciliter l'accès et d'amplifier la coordination des différents modes pour garantir l'efficacité du système d'ensemble. Cette priorité inclut les modes doux (vélo et marche à pied notamment) qui doivent disposer d'infrastructures adaptées.
- La gestion opérationnelle du système de transport doit être améliorée, ce qui implique des mesures réglementaires comme celles qui ont été prises pour limiter le nombre de voitures mais aussi des mesures incitatives et une information plus large et précise.