

THNS 2014 - L'efficacité et l'utilité du transport

潘海啸 Pan Haixiao

Quand nous parlions du tramway de Nanjing tout à l'heure, nous avons parlé de la possibilité de développement à grande échelle du tramway dans les futures nouvelles villes moins développées en Chine. Tout à l'heure il y avait des experts qui introduisaient l'exemple français en disant que le tramway était étroitement lié avec la densité. Nous pouvons parvenir à un compromis et discuter ce problème après.

Le thème de mon rapport est l'efficacité et l'utilité. Quand nous discutons le transport urbain, nous parlons de la haute efficacité. Regardons la validité de l'efficacité : le métro de Beijing a une grande fonction mais il est tant encombré, quelle est son effet ? Notre but du choix du métro est de faire venir les gens qui conduisent la voiture. Ce but a-t-il été réalisé dans ce cas-là ? Pourquoi ? La raison n'est pas que nous n'attachons pas suffisamment d'importance au transport en commun, au contraire, c'est parce que nous y attachons une importance tellement grande que presque la moitié du 240 milliards d'investissement est pour l'embouteillage. Dans cette proportion d'investissement, la partie de l'autobus est seulement 16% tandis que celle du métro est 22%. Est-ce que nos investissements sont efficaces ? Quelle est la raison ? Nous n'en sommes pas très clairs. D'après ce que j'ai lu dans le journal, la raison était que beaucoup de voyages à courte distance entassaient dans le métro. Quel est le moyen alternatif du voyage à courte distance ? Nous savons que le vélo est un très bon moyen, mais peut-il se débrouiller ? Non. Comme nous avons tant subventionné le métro, pourquoi pas le moyen de transport à courte distance ?

Le voyage vert que Monsieur Zhouwei a parlé n'est pas seulement dans le cadre de transport. Regardons la situation de stationnement dans de nombreuses villes. Il est vraiment très difficile de stationner parce qu'il y a pas suffisamment de place, comment résoudre ce problème ? Nous avons vu que beaucoup de villes ont établi un système intellectuel de guide de transport, est-ce effectif ? Oui, quand on cherche des places libres dans le parking. Quelles sont les mesures plus efficaces ? Comme Monsieur Yang nous a présenté, une fois que le frais de parking a augmenté de 4 yuans à 20 yuans, plus de places deviennent libres immédiatement, sans le système intellectuel, pas la peine de construire plus. C'est la perception qui est efficace, non l'investissement. Cela ne mérite-t-il pas notre réflexion ?

Tout le monde prend le métro parce qu'il a un grand volume et une bonne efficacité évidemment. Mais un phénomène intéressant du métro dans presque toutes les villes est : phénomène de la queue longue de la souris. La queue de la souris n'est-elle pas longue ? L'affluence est encombrée au milieu tandis que les deux bouts sont relativement vides. C'est un phénomène inévitable pour presque tous les métros. Le nombre de passager par kilomètre dans le métro peut différer de 20 à 30 fois. Si le multiple 20 ou 30 est efficace, la base 1 l'est-elle aussi ? Après ce genre de construction, notre ville sera-t-elle riche encore ? Prenons l'exemple de New York, le centre financier sait très bien qu'il faut construire bien le métro, mais en réalité il y a des souris dans le métro. Pourquoi ? La ville n'a pas d'argent, ce qui est normal après une ville tant développée comme ça. L'utilisation adéquate de l'argent, soit l'efficacité, est une question que nous devons prendre en considération. Quelle efficacité ? Par exemple une voie spéciale pour l'autobus sur l'autoroute qui attire beaucoup de passagers. Nous avons ainsi une voie en plus sans investissement, plus efficace que le métro. Est-ce que l'efficacité a une exigence sur la longueur ? Par exemple le métro de

Shanghai à Kunshan, à quoi ça sert ? Ou bien l'exemple de Singapour qui est connu par le bon système de transport en commun avec le métro et l'autobus circulaire. Mais les habitants sont obligés d'attendre le bus parce qu'il n'y a pas de vélo. N'est-il pas un gaspillage du temps ? Si on a un vélo, pourquoi attend-on l'autobus ? Le vélo est donc un outil efficace. De ce fait, quand on parle d'un système, il faut considérer comment faire pour le rendre plus efficace.

Nous voyons encore des villes très encombrées telle que Londres. Il y a des experts qui proposent de percevoir le frais d'encombrement. Comment pratiquer ? Comme on a déjà présenté, il nous faut des mesures verticales en douceur conformément aux quartiers résidentiels.

Regardons les deux courbes de l'efficacité et de l'utilité. Ici est efficace, mais là non. D'après cette figure, le véhicule électrique peut être la moins efficace. S'il y a le problème d'encombrement, l'ajout d'un véhicule électrique allégera-t-il le problème ? Donc le véhicule électrique n'a aucun rapport avec l'encombrement. Quant au tramway et le métro, certes ils sont capables de contenir beaucoup de passagers et ont une bonne efficacité. Mais dans un lieu où la population n'est pas dense, à quoi ça sert ? Au total, comment assurons-nous à la fois l'utilité et l'efficacité ? C'est un problème à réfléchir dans la planification.