

## **THNS 2014 - La demande de transport de Beijing et l'analyse des politiques relatives**

王兰兰 Wang Lanlan

Concernant le transport de Beijing, nous nous focalisons principalement sur les questions suivantes : premièrement, l'influence des politiques en vigueur sur la demande de transport. Deuxièmement, l'influence possible sur la demande de voyage des frais simulés de transport calculés à partir des données de l'investigation de Beijing. Troisièmement, l'influence potentielle sur le voyage de l'augmentation simulée de la taxe sur les carburants.

Toutes les trois études utilisent les données de l'investigation sur le grand échantillon de transport de Beijing.

D'abord, nous concluons trois points à l'égard de la politique de circulation alternée :

Premièrement, la politique de circulation alternée ne peut pas baisser remarquablement le voyage en voiture des possesseurs de voiture, ni les pousser à voyager en transport en commun.

Deuxièmement, nous trouvons que la conduite en contravention est relativement générale. D'après les données, il y a environ 47,8% de personnes qui ne doivent pas conduire mais qui conduisent. C'est-à-dire, parmi les gens qui ne sont pas permis à conduire, 47,8% est dans le cas de conduite en contravention.

Troisièmement, où se trouve la plupart des cas de la conduite en contravention par rapport au gens qui respectent le code routier. Premièrement, le but de voyage est principalement le travail. Deuxièmement, si leur destination est plus loin du centre ville ou des stations de métro, le taux de contravention sera plus haut.

Puis, nous simulons quelques influences de perception de transport sur le voyage en utilisant les données de l'investigation en grande échelle de transport de Beijing. Voilà des schémas, je n'y entre pas en détail. Le premier schéma montre l'influence sur la structure du voyage en transport en commun quand le prix de l'autobus augmente par 3,8 fois ou le prix du métro augmente par 1,7 fois. Le deuxième schéma manifeste l'influence et l'effet sur la structure des moyens de transport utilisé quand la taxe et le prix des carburants augmentent, avec l'exemple de Hongkong et son prix des carburants en 2012. Le troisième schéma parle du frais de stationnement et révèle l'influence sur le transport si nous percevons moins ou plus sur le stationnement entre le troisième et le cinquième anneau, ainsi que le stationnement en dehors du cinquième anneau. Le quatrième schéma présente les différents voyages dans les cas de la perception du frais d'encombrement d'un montant bas ou élevé. Le cinquième schéma montre l'influence sur le choix des moyens de transport choisi par les gens entre le troisième et le cinquième anneau et les gens en dehors du cinquième anneau si nous percevons à la fois le frais d'encombrement et le frais de stationnement.

Les schémas nous donnent trois points comme conclusion :

Premièrement, si le prix de l'autobus augmente trois ou quatre fois, ou le prix du métro augmente deux fois, la structure du moyen de transport ne connaît pas un grand changement, mais la charge financière du gouvernement baisse éventuellement.

Deuxièmement, la politique alternée n'a pas d'effets évidents sur l'abaissement du taux d'utilisation de voiture par rapport aux mesures économiques telle que la perception de frais de carburants, de stationnement et d'encombrement.

Troisièmement, si nous faisons appel à une utilisation combinée de différentes politiques économiques, par exemple nous percevons à la fois le frais d'encombrement et le frais de stationnement, l'efficacité serait mieux, de plus, le tarif d'une seule politique peut être plus bas et plus abordable.

J'ai aussi étudié l'influence sur le voyage des gens de l'augmentation du prix des carburants en suivant la même logique ci-dessus. Le contenu que j'ai présenté ici fait partie des articles publiés et le dernier article est un article de travail. Vous pouvez les lire si vous êtes intéressés, je suis ouverte pour tous les conseils.