

Forum THNS 2011 – Shanghai

Perspectives en matière de transport à Shanghai après l'exposition universelle

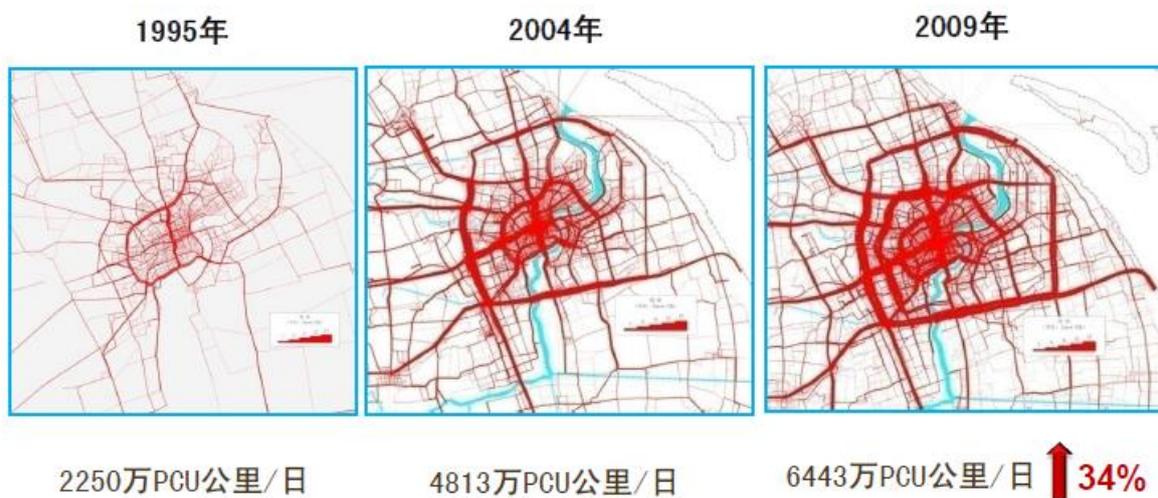
ZHU Hong, Directeur adjoint de l'Institut des transports de Shanghai

L'exposition universelle a été l'occasion de faire connaître au monde entier la situation du transport à Shanghai. La manifestation doit une partie de son succès à la qualité de l'organisation de la mobilité, et en particulier des transports publics, durant cette période (90% des déplacements ont été réalisés par les transports publics).

La mobilité à Shanghai

La desserte en transports s'élargit de manière continue grâce à une politique d'investissements massifs. De 2004 à 2009, 436,6 milliards de yuans ont été dépensés, dont 55% pour les infrastructures.

Le réseau de transport public de Shanghai est aujourd'hui formé de 12 lignes de métro totalisant 420 km. Le réseau routier a été étendu de manière ininterrompue durant la dernière décennie. Le schéma ci-dessus montre cette extension : le réseau routier, couvrant en 1995 un espace limité, s'est étendu en périphérie en 2004 et s'est largement densifié et a considérablement accru son champ de desserte en 2009.



Le transport public se développe rapidement : le transport sur rail représente 33% des transports publics au lieu de 2% en 1995. Ce développement a beaucoup modifié le système de transports publics dans son ensemble. En 2004, la ville ne disposait que de 3 lignes de métro qui transportaient 1 310 000 passagers/jour. Pendant l'exposition universelle, le nombre moyen de passagers est passé à 5 160 000 et a pu parfois dépasser les 7 200 000 passagers. La qualité de l'exploitation des réseaux augmente.

Le trafic et le stationnement : la situation du trafic à Shanghai se situe à un niveau acceptable. 44% des carrefours et 33% des rues connaissent la congestion à l'heure de

pointe du matin. Le centre de la ville comporte 770 000 places de stationnement, soit deux fois plus qu'il y a quelques années.

Cependant, comme l'augmentation du nombre des voitures est plus rapide, cette offre de stationnement ne permettra pas de répondre à la demande, notamment pour le stationnement nocturne dans les quartiers résidentiels : seuls 64% des automobilistes peuvent trouver une place autorisée, les autres étant contraints de se garer dans les terrains vagues, dans les espaces verts environnants ou sur les trottoirs ce qui ne manque pas d'engendrer des conflits de voisinage.

Les transports et le développement urbain : la population a considérablement augmenté durant les quinze dernières années et, par conséquent l'emprise foncière de la ville s'est beaucoup étendue en banlieue. La population de Shanghai en 2010 dépasse les 23 millions d'habitants. Les transports ont accompagné cet essor urbain. De plus, Shanghai est une ville d'ouverture, donc, la pression du trafic est non seulement le fait des résidents permanents, mais aussi celui des nombreux visiteurs qui viennent y séjourner pour des périodes plus ou moins longues.

Les déplacements à Shanghai : le nombre de voitures particulières augmente rapidement. 360 000 voitures circulant à Shanghai portent des plaques d'immatriculation d'autres provinces. Cet état de fait témoigne du désir des habitants d'avoir des voitures, par tout moyen. Et aucune mesure ne peut durablement remédier à cette situation.

Le nombre de déplacements quotidiens des habitants a augmenté de 11% entre 2004 et 2011. La progression du nombre des déplacements domicile-travail est relativement lente, par contre tous les autres déplacements augmentent très rapidement.

La croissance de la demande de transport dans des zones centrales est lente ces dernières années. Par contre, elle est rapide en périphérie, en relation avec l'accroissement démographique des banlieues. Les distances de déplacement se sont également allongées. La distance moyenne de déplacement a atteint 6,5 km en 2009 par rapport 4,5 km en 199 ; cette tendance va se poursuivre. La durée de déplacement évolue : le nombre de déplacements pendant l'heure de pointe du matin diminue, alors que la congestion pendant l'heure de pointe du soir allonge la durée du déplacement.

Les perspectives de développement des transports à Shanghai

Comment faire jouer au transport public un rôle déterminant ?

Bien que la densité de population du centre-ville ait baissé, les emplois y demeurent concentrés et la densité des constructions y est élevée. Le transport sur rail peut influencer les changements notamment en valorisant les zones qu'il dessert, en y créant de nouveaux emplois ou en transférant des emplois du centre-ville vers ces zones. Cette politique peut permettre de faire baisser la pression du centre-ville et de modifier la relation entre la ville et la banlieue. C'est l'objectif poursuivi par la création de la ville nouvelle de Jiading. Étendre simplement le transport sur rail aux villes nouvelles sans accompagner cette extension d'une dynamique économique ne résoudrait aucun problème. Les villes nouvelles doivent se développer de manière autonome.

Comment augmenter l'attractivité des transports publics ?

Pour les grandes villes, l'attractivité des transports publics est un objectif de premier plan car il faut que les transports collectifs deviennent réellement concurrentiels par rapport à la voiture particulière ; en d'autres termes, un déplacement en transport en commun ne doit pas être plus long qu'un déplacement en voiture.

La situation actuelle n'est pas satisfaisante : une comparaison du temps passé dans un déplacement par différents moyens montre qu'il aura fallu 60,4 minutes en utilisant le métro, 61,2 minutes en utilisant le bus et 43,8 minutes en utilisant la voiture, ce qui signifie que le transport public n'est pas encore compétitif par rapport à la voiture individuelle.

Comment faire un choix de transport rationnel ?

Il est désormais nécessaire pour les villes de disposer de modes de transport variés incluant notamment les nouveaux services mis en place avec le développement des modes « doux » (vélo, marche à pied...). Dans la mesure où ils permettent de transporter plus de passagers, les transports urbains sur rail contribuent à réduire les émissions de carbone. Pour qu'un système de transport soit efficace le ratio d'occupation des espaces routiers doit être de 1 à 10 entre le transport public et la voiture, le ratio des émissions de polluants de 1 à 9, le ratio de rotation de passagers de 1 à 2.

Aujourd'hui, le nombre des voitures à Shanghai se situe à un niveau relativement bas : 79 voitures pour 1000 personnes contre 149 pour 1000 à Pékin et 338 pour 1000 à Tokyo. Cependant la tendance est à l'augmentation du nombre des voitures. Par conséquent, la politique de la ville de Shanghai devra pouvoir freiner cette expansion et à sensibiliser les gens aux questions d'environnement.

Une des questions à traiter est celle des trajets des taxis à vide. Le cumul des trajets sans passager atteint 6,7 millions PCU km par jour. Les trajets de taxis sans passagers représentent 9,2% de la circulation des véhicules à moteur, 6,6% des consommations d'énergie, 8,6% des émissions de CO₂. Il est donc très important d'améliorer l'exploitation des services de taxis et la première mesure à prendre est d'augmenter le nombre de stations de taxis.

Enfin, il faudra davantage prendre en compte le vélo - qui n'est pas émetteur de polluants - et le considérer comme un mode de transport à part entière pour les déplacements de courte distance (moins de 3 km).