

THNS 2014 - Le vélo : balancier du transport multi-mode

潘海啸 *Pan Haixiao*

Pan Haixiao : mon titre original était le futur transport urbain. Comment est le futur transport urbain. Je me suis demandé à partir des années 90 : que signifie l'urbanisation rapide ou le processus de l'urbanisation rapide ? C'est une question que j'ai souvent citée. Après une réflexion approfondie, je trouve que bien qu'il y ait des expériences à apprendre dans le processus de l'urbanisation rapide, il y a aussi plus d'expériences difficiles à apprendre car ce processus sépare la Chine et les pays occidentaux. Comment urbaniser la ville dans ce cas-là ?

Je faisais les recherches à Shanghai sur le transport à la fin des années 90. Quelles sont les influences du transport sur la ville ? Certains experts posent un critère de 15, 30 et 60. C'est d'élargir la couverture de l'autoroute pour assurer l'accessibilité de n'importe quel endroit en voiture dans les 15 minutes. Aujourd'hui, cette possibilité est très réduite. Nous n'avons pas cette densité. Dans ce cas-là, nous proposons un concept de la priorité du transport en commun dans l'ensemble de la zone urbaine. À cette époque-là le transport en commun est installé dans la zone centrale, nous constatons que le revenu des habitants au centre ville est beaucoup plus élevé que celui des habitats en banlieue. Le transport en commun bénéficie d'un subside, donc notre subside est donné aux gens relativement riches et laisse à côté les pauvres. Voilà pourquoi nous voyons en banlieue des lignes de métro régional qui sont rarement utilisées . Pourquoi ? C'est trop difficile pour eux de demander un moyen de transport à subside, quand il y a une chance ils le prennent, malgré l'usage réel.

Nous pouvons y apprendre qu'il faut considérer globalement pour le transport de l'ensemble de la ville.

La deuxième chose et l'Expo. En 2004, nous avons reçu le thème de l'Expo en disant qu'il aurait 1 million de visiteurs dans un seul jour à l'Expo qui se situe aux deux côtés du fleuve Huangpu. Comment faire ? De nombreux projets ont été faits à l'époque en donnant beaucoup de solutions, mais presque tous les projets proposent de construire une série de parking autour du parc de l'Expo pour les voitures. Aujourd'hui nous reparlons de ce problème de stationnement, pourquoi construire ? Les planificateurs, les architectes ou les planificateurs du transport pensaient que nous étions définitivement plus riches en 2010, si on est riche, on sort en voiture, s'il y a des

voitures, on construit des parkings. C'est un fil de la pensée direct.

Cette solution ira-t-elle ou pas ? La municipalité de Shanghai en est très inquiète. Un rapport de recherche a été fait et dans lequel on propose « zéro parking ». Ce qui est totalement l'inverse du projet classique. La réalité prouve que l'annulation du parking est juste la meilleure manière pour résoudre le problème de l'Expo. Le succès de l'Expo se base sur l'annulation des parking.

À partir de 2000, nous commençons à parler souvent la ville écologique. Qu'est-ce qu'une ville écologique ? C'est un très bon mot qui est beaucoup utilisé, et qui devient la planification chez les architectes ou la pratique chez les ingénieurs de transport, soit un seul bâtiment entouré par un grand espace vert. Mais si tous les bâtiments se trouvent dans un grand espace vert, on appelle ça une ville écologique ? Il s'appelle le développement à faible densité. Sur cette question et après les recherches, nous proposons une « ville à bas-carbone ». La demande fondamentale d'une ville à bas-carbone est qu'il facilite la marche. Si un édifice se trouve dans un grand espace vert, comment les gens passent-ils d'un bâtiment à un autre ? L'autobus n'y arrive pas non plus, seule la voiture est utilisable. Avec cette manière, une ville verte n'est pas forcément une ville écologique.

Concernant cette discussion que nous avons fait à l'égard de la ville à bas-carbone, le bureau de la sécurité m'a conseillé avec bienveillance avant l'ouverture de l'Expo en disant : vous pouvez étudier le bas-carbone, mais ne jamais calculer l'émission exacte de carbone. Aujourd'hui tout le monde calcule l'émission de carbone et exige toujours le nombre exact. Nous ne regardons que le processus de développement. Beaucoup de villes commencent à construire le métro et améliorer l'embouteillage de transport de grande ampleur. Cette stratégie est appelé la stratégie de double rapidité, ou stratégie de transport rapide et de route rapide. Ce qui est écrit dans le rapport de la planification du transport et le rapport de la planification générale, ces sont les articles clairement écrits et dans beaucoup de villes, validés par l'Assemblée Populaire Nationale.

Nous avons fait une étude, imaginons que nous construisons le métro massif en vertu de la stratégie de de double rapidité, le peuple prendra-t-il ce moyen de transport ? La conclusion est regrettable : la construction massive du métro est l'action unilatérale de notre part, le peuple ne l'utilise pas parce que la voiture est encore plus vite. Voilà pourquoi beaucoup de villes rédigent encore des réglementations aujourd'hui avec de très beaux plans dessinés par l'architecte excellent ou de très bonnes espèces verts conçus par le paysagiste, mais personne ne sait quand elles

peuvent être réalisées. Ces plans présentent bien, mais ont-ils des avantages de vitesse par rapport aux voitures ? S'il n'y a aucun avantage, pourquoi l'adopter dans la stratégie générale ?

Cela nous fait penser à deux questions sur le futur transport. Premièrement, le cas où nous ne pouvons pas contrôler la voiture avec efficacité. La plupart des villes ne veulent pas contrôler la voiture et tout le monde préfère avoir une voiture parce qu'elle est le moyen de transport le plus soutenable. Pourquoi ? Parce que quand la demande est seule est très urgente, la voiture est la plus soutenable. Quand un membre de famille est tombé malade à minuit et vous voulez trouver une solution, vous trouverez que le seul moyen de transport soutenable est la voiture. Ce n'est pas une question de la posséder ou de ne pas la posséder, la question est la fréquence d'utilisation. Comment baisser la fréquence d'utilisation d'une voiture ? Une chose, augmenter le coût d'utilisation. Le moyen le plus simple est d'augmenter le frais de stationnement à la destination. Shanghai est la ville qui est la première à adopter cette stratégie, en 2000. Je pense que c'est une bonne démarche à cette époque-là. Mais le frais de stationnement qui était 15 yuans par heure de 2006 ou de 2004 restait inchangé en 2014. Je vous demande, est-ce que le salaire de 2004 est pareil que celui de 2014 ? Si oui, les troubles arrivaient. Le revenu s'élève définitivement mais le frais de stationnement reste inchangé. Qu'est-ce que ça signifie ? Cela signifie que nous subventionnons la voiture. Pourquoi ? Parce que la valeur d'une place de stationnement est plus de 500 mille yuans, plus chère qu'une voiture.

En ce temps-là, un rapport propose que le frais de stationnement dans la future ville doit augmenter avec le revenu et le salaire. S'il augmentait à partir de 2004, combien serait-il aujourd'hui ? 50 yuans par heure, plus cher qu'à Nanjing. Si le prix est 50 yuans par heure, avons-nous tant de besoins d'aller au centre-ville en voiture ? Vous pouvez dire qu'il n'y en a pas, mais le métro est très encombré, comment faire ? S'il le métro est encombré, faut-il le prendre certainement ? Voilà notre sujet : le vélo ou le scooter sont-ils utiles ?

Une autre question, je l'ai déjà parlé hier au Centre de trafic de Shanghai, c'est l'argent de la vente aux enchères de la plaque d'immatriculation de Shanghai. La stratégie de la vente aux enchères de la plaque d'immatriculation est un moyen qui collecte effectivement le revenu financier de la ville dans une certaine période. Je ne parle pas du commencement parce qu'au début, le revenu qui vient de la plaque d'immatriculation est réutilisé aux voitures. La raison est qu'il y a beaucoup de bons économistes au-dessus, ils sont de bon niveau et ils disent que ce qui

du peuple est pour le peuple, que ce qui de la voiture est pour la voiture. Mais au cas où la condition spatiale est limitée, nous ne pouvons pas le faire. Nous prenons une grande parties de l'argent de la plaque d'immatriculation pour améliorer le transport en commun, que entend-il ?

Le gouvernement installe une plate-forme pour faire les riches donner leur argent volontairement pour soutenir le transport en commun et la construction du transport vert. Est-il une bonne chose ou une mauvaise chose ? Évidemment c'est une très bonne chose. Mais cette bonne chose peut transformer en d'autres directions. Cette transformation a deux manifestations, l'une est le tirage au sort de Beijing, gratuit. Cette mesure semble juste, mais sur quelle base ? Que signifie « tirer au sort » ? C'est le jeu d'argent. Si une ville base son futur sur l'incertitude, qui ose investir ? Nous devons définitivement baser le futur de notre ville sur une nouvelle base certaine. Nos architectes et planificateurs ne sont pas là pour créer l'incertitude, mais pour créer la certitude. Nous trouvons déjà des problèmes qui se manifestent, et pour les résoudre, plus de problèmes se manifesteront. Le directeur du Bureau de transport de Beijing a été arrêté, son fils a été arrêté. C'est parce que ces problèmes viennent inévitablement, sans aucun doute.

Par exemple à Shanghai, si on établit un panneau d'alerte, personne ne sait où il est, ce genre de choses qui exige l'intelligence n'a pas de certitude. Si on considère la perception de la plaque d'immatriculation comme le mode de 10 ans à Singapour, il y a un rapport qui introduit le concept de durée. Mais si nous égalons la durée à la durée de validité de la plaque d'immatriculation de Singapour, le problème est sous-estimé.

La vente aux enchères de la plaque d'immatriculation de Shanghai, plus l'utilisation du viaduc, ça veut dire quoi ? Cela égale la perception du transport intense à Londres. Donc nous avons déjà une très bonne stratégie de perception. Ce que nous reste à faire est d'améliorer davantage sur cette base de départ, et non de l'égaliser à la durée de Singapour et d'introduire à nouveau la perception de la densité de Londres. Ce sont les points qui distinguent la Chine et les autres pays.

Hier j'ai posé aussi dans mon rapport l'efficacité et l'utilité, pourquoi en parler ? Parce qu'en Chine, le personnel technique tel que l'architecte, le planificateur, le planificateur du transport et l'ingénieur ont une plus grande influence sur les gens du peuple. La force de notre société met les préférences du personnel technique professionnel et les demandes sociales dans deux places inégales. Dans ce cas-là, peut-être une chose préférée par le personnel technique ne contribue pas

à la société autant qu'imaginé. Si une technique ne contribue pas beaucoup à la société, il est difficile de la considérer innovante, parce que toutes les innovations doivent être les meilleures solutions techniques sous certaine restriction de la société. C'est ce qu'on appelle l'efficacité et l'utilité.

Quel est la politique en arrière-plan du métro, du tramway ou de la technique de conduite automatique. Il faut être clair si c'est la solution la plus efficace ou pas. Du côté de l'autre question, le transport urbain est une demande passive. Qui le fait passif ? Il en faut être clair. Quelle force nous pousse à la demande de transport ? Si nous ne clarifions même pas cette chose, comment assurons-nous son efficacité ? Sur cette base, la responsabilité et les questions à réfléchir seront un peu plus compliquées pour l'architecte, le planificateur, l'ingénieur et le planificateur du transport chinois.

En fonction de cette considération, j'ai dit dans beaucoup d'occasions que l'urbanisation rapide mais sans vélo ou vélo électrique de la Chine serait une catastrophe pour le monde. Pourquoi ? Parce que la proportion d'utilisation de voiture est si basse, même pareille que la ville européenne la plus durable, tel que Freiburg où il y a 400 voitures pour 1000 personnes. Comment fonctionner ? J'ai dit que la fonction du vélo est assez grande.

Les questions : premièrement, combien enfin la proportion de plus augmenté par le métro dans l'ensemble du transport en commun ? Tout le monde dit que l'investissement massif sur l'autobus peut augmenter sa proportion. C'est une bonne idée. Comparons-nous les deux données d'investigation du métro de 2004 à 2009, Le métro a augmenté 200%. Souvent on demandait au séminaire de formation de maire : combien souhaitez-vous la proportion d'augmentation de l'autobus ? En ratio et non en nombre absolu. Beaucoup de maires disaient : Bien sûr c'est une grande proportion, 300 ou 400 fois. Cependant la réalité nous étonne : 0,7% au centre ville, 1.0% dans l'ensemble de la ville. C'est le résultat sans aucune modèle. Maintenant la réalité nous demande : où est la possibilité de résoudre tous les problèmes par le transport en commun avec tant d'investissement ?

Deuxièmement, nous considérons tous que le métro est un transport rapide, mais combien de plus en vitesse ? Comment disons-nous rapide ? Le métro est le plus rapide sur le rail, mais peu importe pour moi. Je n'habite pas sur le rail, je ne travaille pas sur le rail, j'habite chez moi et

travaille dans le bureau. Si nous calculons comme ça, nous pouvons trouver que la vitesse moyenne du transport en rail dans l'anneau intérieur est 11.85km, C'est la vitesse du vélo. Est-ce que cette vitesse est le phénomène particulier en Chine ? J'ai fait aussi la recherche sur Londres et je trouvais que le métro là est moins rapide que le vélo. Voilà pourquoi le vélo réapparaît dans la zone centrale des grandes villes du monde. De ce fait, est-ce que le vélo est encore un outil auxiliaire et à courte distance ? Il est plus efficace que le métro.

Nous posons un mode de 5D. La ville permet d'abord la marche et assure dans la sphère de la marche la satisfaction de certaines activités. Deuxièmement, la ville ne doit pas être construite comme ça. Le vélo doit venir en premier lieu parce qu'il est le plus efficace, puis il y a le métro, le tramway ou le BRT, et dernièrement la voiture. Mais actuellement nous faisons l'inverse, nous pensons plus à la voiture et moins au voyage de l'individu.

Conclusion : le vélo est un moyen de transport non seulement vert mais aussi efficace. Il est un outil très important au lieu d'un outil auxiliaire. Il est un balancier du transport multi-mode au lieu d'un moyen à courte distance. Bien que nous possédions de bonnes infrastructures, nous manquons d'une transformation de la pensée. Comment réaliser cette transformation ? Avoir l'idée ne sert à rien du tout, seulement l'action du gouvernement fonctionne. Parce que c'est le gouvernement qui gouverne le transport. Nous avons fait une compétition de l'innovation de la mobilité urbaine hier après-midi pour choisir les projets excellents. Parmi tous les projets, il y en avait un que l'on considérait excellent à l'unanimité. C'est un projet qui fait la jonction entre BRT par la police de Jinan, nous l'appelons le mode PE+2. Il s'agit de prendre une partie du parking pour le stationnement gratuit des vélos. C'est l'action du gouvernement. Est-ce que les innovations que nous encourageons signifient l'utilisation en plus du vélo public ? Si vous regardez la figure que j'ai analysée hier, vous trouverez que le vélo public n'est pas dans le premier quadrant, il se trouve dans le deuxième ou le troisième quadrant. L'exemple du vélo public de Wuhan nous fait leçon que la fonction du vélo public n'est pas là pour remplacer le vélo dans la ville, mais pour le faire retourner. Voilà mon rapport, merci à tous.

Question : Bonjour, vous avez mentionné tout à l'heure la leçon de Wuhan, la leçon du vélo de Wuhan, j'ai vu à Wuhan il y a quelques jours que les vélos ne fonctionnaient plus. Quel est le problème ?

Pan Haixiao : Le problème de Wuhan a été expliqué par une diapositive hier. En 2010, nous faisons une investigation relativement complète sur les vélos publics de la Chine. Dans l'investigation nous concluons que le vélo public de la Chine a trois modes : la première est le mode d'orientation par le gouvernement. Le gouvernement finance le projet énormément, Hangzhou est un exemple typique. Deuxièmement, le mode de petite entreprise. Une entreprise qui établit le vélo public pour des raisons d'intérêt public, d'environnement et d'écologie. C'est le cas de Beijing. Troisièmement, le mode PPP, soit la propriété mixte aux capitaux privés et d'État. Le gouvernement permet aux entreprises spécialisées d'offrir le service du vélo et les donne des subventions. En ce temps-là, nous pensons que le mode PP était le meilleur parce qu'il pouvait satisfaire la demande du gouvernement et réaliser ce service avec la meilleure technique et le moindre coût. Mais malheureusement ce mode n'a pas été pris sérieux par les Chinois qui ont choisi le mode de petite entreprise et le mode du gouvernement qui se charge de tout. Tous ces deux modes ont des problèmes. Par conséquent, le mode de Wuhan qui est le mode de petite entreprise ne peut pas continuer, parce qu'une fois que l'on se concentre sur le profit, on néglige la maintenance.

En 2009 nous constatons qu'à Beijing, des séries de vélos étaient liés par la chaîne et commençaient à rouiller. Pourtant les publicités en dessus étaient tout nouvelles. Ils pensent plus à faire la publicité par vélos qu'à résoudre le problème du transport. Nous sommes obligés de trouver un mode convenable de gestion pour rendre utile ce système de vélo public. Afin de trouver ce mode, il est nécessaire de savoir la raison pourquoi le vélo public est valable et irremplaçable par rapport aux autres moyens de transport. À New York et à Londres, le vélo public est payant. Pourquoi ? Parce que le taxi et le métro sont moins pratiques que le vélo public, donc les gens paient volontiers. Si les gens paient, le vélo est durable économiquement. Néanmoins nous n'avons pas cette considération, donc le problème existe certainement.

Question : Monsieur Pan, le vélo joue un rôle important dans beaucoup de villes, surtout le vélo électrique qui est plus efficace. Mais la politique de différentes villes est différente. Certaines le contrôlent, d'autres le laisse faire. Il y a encore des villes qui pensent que des vélos trop nombreux détruisent le paysage de la ville. Comment faire pour mieux traiter et développer le vélo ?

Pan Haixiao : Imaginons que le prix du pétrole devienne de 100 dollars le baril à 10 mille dollar le baril, quel est l'outil le plus efficace ? Le vélo électrique a fait tant de contributions sur la modernisation de notre ville, mais nous ne nous apercevons pas qu'il a des problèmes. Pouvons-nous résoudre ces problèmes ? Ou nous ne voulons pas du tout les résoudre ? Ce sont deux attitudes totalement différentes. Il semble que la plupart des villes actuelles ne veulent pas du tout les résoudre. Les règlements originaux sont là. Y a-t-il une limitation de la vitesse et du vélo électrique ? Toutes les deux. Alors quelle est le problème ? Je veux transporter des marchandises et offrir des services, ça va. Si vous voulez l'utiliser à transporter, vous devez vous enregistrer, si vous voulez le conduire, vous devez passer un examen. Est-ce possible ? Oui. Il y a beaucoup de choses que nous aurions dû faire. Nous disons que ce sont leurs problèmes. Imaginons : Si personne ne rédigeait les règles de circulation au commencement de l'invention de la voiture, le problème de la voiture serait-il plus grave que celui du vélo électrique aujourd'hui ? Absolument.