



La surcharge des infrastructures de transports à Ho Chi Minh-Ville et mesures de développement des transports collectifs

NGUYỄN TÁT THĂNG

Département de la planification urbaine et de l'architecture de HCMV

La forte croissance démographique et des grandes villes rendent la question de déplacement urbain de plus en plus difficile et complexe. Le réseau des transports urbains sera surchargé. La surface réservée au transport ne sera pas suffisante pour supporter les flux de véhicules. Dans ce contexte, seuls les transports en commun et une organisation efficace de la circulation sont en mesure de répondre en grande partie aux besoins des déplacements à la fois divers et complexes. Au Vietnam, les zones urbaines en général, Hanoi et Hô Chi Minh-Ville en particulier, sont confrontées à cette situation à cause de l'augmentation de plus en plus remarquable des transports individuels, notamment des deux roues motorisées et des voitures.

En effet, des faiblesses du réseau de transport à Ho Chi Minh-Ville commencent à apparaître. Le plan de déplacement urbain de Ho Chi Minh-Ville en 2020 et projections au-delà de 2020 étant approuvé, crée des conditions favorables au développement des réseaux de transport urbain. Pourtant, l'amélioration des déplacements dépend en grande partie de la mise en oeuvre de ce plan dans les projets de construction urbaine ainsi que de la détermination des organismes de gestion. De plus, la mise en oeuvre de ce plan est encore difficile par manque de financement, pour acquérir des terrains et indemniser des familles expropriées, à cause des réactions négatives de la population... et des faiblesses dans la gestion.

Le déplacement constitue un problème majeur dans toutes les villes. L'amélioration du système de transport à Ho Chi Minh-Ville est un travail de longue haleine. Toutefois, dans la phase actuelle, la Ville devrait se concentrer sur le développement des transports en commun et sur l'amélioration du réseau routier, notamment les accès aux arrêts de bus et aux stations de métro ou de tramway. De plus, elle devrait éviter d'investir localement. Il est important de construire un réseau multimodal, de rendre les transports collectifs plus confortables en appliquant de différentes mesures et ce afin d'assurer une exploitation efficace du réseau.

1. Les critères du réseau de transports publics :

a) Au niveau du temps :

- La réduction des temps de trajet
- Le respect des horaires

b) Le coût de construction et d'exploitation raisonnable dans le contexte socio-économique actuel; la possibilité d'extension du réseau ; la disponibilité des financements.



- c) La politique tarifaire raisonnable basée sur des mesures d'exploitation efficaces du réseau de transport en commun.
- d) Les liaisons multimodales assurées : Développer un réseau de transports publics multimodal (métro, tramway, trolley bus, bus, taxis...). Assurer les bonnes liaisons entre les moyens de transport. Bien aménager des installations matérielles (des gares, des stations, des arrêts...). Gérer et exploiter efficacement le réseau pour le confort des passagers.
- e) Le confort et la sécurité des passagers.
- f) Réduction au maximum de la pollution.
- g) La sécurité publique
- h) La cohérence entre le développement urbain et le développement des transports urbains.
- i) Le respect des règlements en vigueur et la faisabilité des solutions technique et économique.

2. La circulation actuelle à HCMV ne favorise pas le développement des transports publics :

D'une part, en raison d'un développement spontané et des faiblesses dans l'aménagement des zones urbaines. Les zones fonctionnelles de HCMV ne sont pas bien réparties, cela entraîne des trajets de lignes mal étudiés. Par conséquent, il est difficile de développer et d'exploiter efficacement les transports publics. De plus, le manque des ressources financières, des équipements obsolètes et une gestion insuffisante ont affaibli le système de transports publics tant au niveau de la quantité que de la qualité. Ces faiblesses entraînent naturellement le développement des transports individuels, notamment les deux-roues motorisés. D'autre part, le réseau routier est caractérisé par des rues de petite largeur, des ruelles étroites (actuellement, plus de 40% des rues et ruelles ont une largeur de moins de 7 mètres). C'est pourquoi il est très difficile de développer les transports publics. Par conséquent, les habitants doivent recourir aux deux-roues motorisées pour leur déplacement quotidien (aller au travail, à l'école ou sortir) depuis de nombreuses années.

Le réseau routier de la Ville n'est pas régulier. Dans certains quartiers, les rues sont trop étroites. Le bus n'a pas de site propre, il doit partager la chaussée avec les autres moyens de transport, en particulier les deux-roues. La vitesse commerciale et les horaires ne sont donc pas respectés. À cela s'ajoutent les accidents entre les bus et les autres véhicules. Actuellement, aucun réseau de transport ferré urbain n'existe. Sa construction se heurte à des nombreuses difficultés : incompatibilité avec d'autres projets d'infrastructures techniques, problèmes d'indemnisation pour l'acquisition du terrain.



3. Recommandations :

a) Des mesures dans l'immédiat pour améliorer le réseau de bus :

- Réaliser des sites propres pour
 - la ligne 1 : Ben Thanh - Tran Hung Dao - Hai Thuong Lan Ong – Gare routière de Cho Lon (actuellement, seul le tronçon sur la rue Tran Hung Dao est en site propre),
 - la ligne 13 : Ben Thanh - Pham Hong Thai - Cach Mang Thang Tam - Truong Chinh – Gare routière de An Suong,
 - la ligne 4 : Ben Thanh - Pasteur - Vo Thi Sau - Nam Ky Khoi Nghia - Nguyen Van Troi – Cong Hoa - Gare routière d'An Suong.
- Puis généraliser des sites propres sur les rues à 6 voies ou plus.
- Réaménager les arrêts (la distance moyenne entre deux arrêts est de 400m à 600m)
- Requalifier les arrêts : installation des abris, des bandes, afficher le plan du réseau, les horaires, la fréquence.
- Assurer la sécurité, la propreté des arrêts et faciliter l'accès des bus aux arrêts, la montée et la descente des passagers aux arrêts.



Les arrêts ne sont ni bien aménagés ni bien gérés.

- Pour ne pas gêner les autres moyens de transport, s'il est possible, il faudrait élargir la chaussée de 0,5 m ou plus sur une longueur de 15m à 25m aux arrêts de bus



En Chine, là où il est possible, la chaussée est élargie aux arrêts pour faciliter la montée et la descente des passagers.

b) Des mesures à long terme pour le développement des transports collectifs :

- Le choix des moyens de transports publics :

+ L'analyse comparative au niveau technique et économique des moyens de transports publics par rapport aux besoins actuels de la Ville montre qu'il est déconseillé de choisir le monorail comme un moyen de transport public car il est lent et sa capacité est faible. Il est approprié pour des usages à but touristique.

+ Il faudrait freiner le développement des taxis car ils transportent peu de passagers mais prennent beaucoup de surface. Vu le contexte actuel de HCMV, il vaut mieux développer les mini-bus à la place des taxis.

+ Remplacer progressivement les véhicules à moteur diesel par ceux à moteur électrique car l'électricité est produite à partir de différentes sources énergétiques (hydraulique, énergie solaire, énergie atomique...). Par conséquent, le coût d'exploitation est moins élevé et est mieux maîtrisé. De plus, les véhicules électriques ne polluent pas. Le pétrole est de plus en plus rare et son prix est de plus en plus élevé. Les véhicules à moteur diesel polluent gravement l'environnement (lorsque les bus arrivent aux arrêts et redémarrent, ils consomment plus de pétrole et donc polluent plus).

- Plan de développement du réseau de transports collectifs :

Le 22/01/2007, par la Décision N°101/QD-TTg, le Premier Ministre a approuvé "Le plan de développement des transports et des



communications de Hô Chi Minh-Ville en 2020 et projections après 2020". Selon ce plan, en plus de deux lignes de chemin de fer en banlieue, le réseau de transports publics de la Ville sera renforcé de 6 lignes de Métro radiales qui relient le centre ville avec les autres quartiers et 3 lignes de tramway. L'analyse de ce plan et celle du plan d'aménagement des constructions ont montré que le réseau de transport ferroviaire urbain prévu a de nombreux points incompatibles avec le plan d'aménagement. D'abord, il a été élaboré en se basant sur le plan touristique et pas sur le plan cadastral. Ensuite, le contexte urbain actuel a beaucoup évolué par rapport au celui de son élaboration (le processus d'approbation est très long). Enfin, plusieurs propositions dans ce plan ne sont plus compatibles avec le développement actuel de la Ville. Par conséquent, les services techniques de la Ville et ceux des districts devraient coopérer étroitement afin de créer des conditions favorables pour la mise en œuvre de ce plan, en particulier la construction du réseau ferroviaire urbain comme mentionné ci-dessus, de la conception des lignes, à la détermination du couloir réservé en passant par l'indemnisation pour l'acquisition du terrain.

En outre, ils n'hésitent pas à proposer d'autres lignes de transports ferroviaires pour relier les nouveaux centres urbains, par exemple l'extension de la ligne de métro N^o2 le long de la route nationale 22 pour relier la Ville actuelle à la Ville nouvelle de Nord-Ouest ; ou la création d'une ligne de métro reliant le centre ville historique avec la zone urbaine de Hiep Phuoc ; ou bien la construction de nouvelles lignes de tramway pour desservir les districts 9, 12 et district de Thu Duc, de Go Vap...

Il faudrait également construire un réseau de bus bien quadrillé reliant le réseau ferroviaire afin de répondre à la plupart des besoins de déplacement quotidien des habitants.

- Renouvellement urbain :

+ La puissance publique devrait réaliser le plan de renouvellement urbain qui consiste à réaménager les zones fonctionnelles et les réseaux routiers pour qu'ils soient compatibles avec le système de transports publics pour favoriser l'usage de transports collectifs (par exemple le rayon desservi par un arrêt ne doit pas dépasser 500 m). Ce travail n'est pas simple et nécessite la détermination du Gouvernement, des autorités locales et des services de gestion urbaine ainsi que le consentement des habitants car il concerne non seulement les aspects économiques et techniques, mais aussi la sécurité sociale, l'indemnisation pour l'acquisition du terrain et le relogement des habitants touchés par les projets. Les autorités municipales et les services techniques doivent résolument réaliser la restructuration urbaine et poursuivre le développement urbain axé sur les voies de transports publics, les stations de métro, les pôles d'échange intermodal...

+ Réaliser des voies réservées aux piétons (surélevé ou souterrain) pour assurer leur sécurité.



- Mesures financières :

+ L'augmentation des taxes sur les secteurs bénéficiaires directement du développement des transports publics (taxe foncière, taxe sur les bénéfices pour des installations économiques à côté des stations de métro, des arrêts de LRT) ; l'autorisation de la publicité à bord des moyens de transports publics et le renforcement des services secondaires liés aux transports.

+ Mettre en place le système des tickets électroniques et la politique tarifaire en fonction de la distance parcourue par les passagers.

- Élaborer la stratégie de développement du réseau de transports publics (du plan d'investissement à la mise en œuvre des travaux en passant par le choix des moyens de transports) pour assurer l'uniformité et la cohérence du système. Définir clairement les tâches de chaque partie prenante dans ce projet et promulguer des règlements sur les mécanismes de coordination entre les parties (de la phase de construction à celle d'exploitation des services).