



L'explosion des deux roues à HCMV : un vrai défi pour les transports urbains

Phung Manh Tien

Polytechnic University of Ho Chi Minh City,

Résumé :

HCMV est une grande ville, c'est le centre économique et culturel du pays, avec environ 6 millions d'habitants.

La ville doit faire face à plusieurs problèmes liés au transport surtout, le nombre croissant de deux roues, principal mode de transport dans la ville.

L'explosion des deux roues est un défi pour le développement durable des transports à HCMV.

Le but de cette intervention est d'analyser les raisons de cette forte croissance et de tirer des leçons intéressantes pour le développement des transports urbains.

1. Introduction

HCMV est une ville très dynamique qui connaît un développement économique rapide, c'est pourquoi la ville doit faire face à de nombreux problèmes liés aux transports : la construction d'infrastructures lourdes, la fluidité du réseau, les embouteillages, les accidents de la circulation, l'environnement pollué, les inondations, le développement d'un réseau de transports publics et la croissance des deux roues.

La circulation des deux roues devient un défi pour le développement durable des transports urbains à HCMV.

L'objectif de cette intervention est d'analyser des aspects concernant le développement des deux roues à HCMV en relation avec les usages et la mentalité de la population, la géographie de la ville liée à l'aménagement urbain, l'utilisation de ses réserves foncières, le plan de déplacement urbain de la ville d'ici 2020, le développement du réseau de bus et de métro....

Le résultat de cette analyse va aboutir aux questions suivantes :

- comment réduire le nombre des deux roues ?
- comment fait-on pour familiariser la population aux transports en commun ?

L'objectif de cette intervention sur les transports individuels et publics à HCMV est de donner un exemple aux autres villes du monde qui connaissent la même situation.

2. L'état des lieux sur les deux roues à HCMV

La superficie de la ville est de 2985 km² et plus de 6 millions d'habitants.



La ville compte 19 districts urbains et 5 districts périphériques.

Conformément à l'aménagement approuvé par la ville, elle va recevoir 10 millions d'habitants d'ici 2020¹.

La ville rencontre de nombreuses difficultés dont celle des transports individuels (voitures et deux roues), les deux roues sont le moyen de transport le plus répandu.

Voici les spécificités des transports de la ville (cf. les photos 1 – 4) :

- la réponse aux besoins des transports des habitants : pour cela, la ville a des bus de 12 places à 80 places, les taxis, les voitures de location de 4 à 16 places, les cyclo-pousse, les deux roues (moto privée ou mototaxi). Les deux roues répondent à plus de 80% des besoins de déplacement des habitants. Grâce aux deux roues, les gens peuvent rejoindre n'importe quel lieu rapidement et n'importe quand.
- La croissance du nombre et du type de deux roues : il y a plusieurs types de deux roues (vélo, scooter, moto, vélo et moto électriques) de plusieurs marques (Honda, Suzuki, Yamaha, SYM...) de différentes capacités (50cc à 250cc). Fin 2005, on comptait environ 13 millions de motos dans le pays, soit 9 personnes par deux roues.

Selon les prévisions du service d'enregistrement des immatriculations du pays, en 2010, il y a 6 personnes / deux roues².

En 2007, le Ministère du commerce et des affaires intérieures a fait savoir que 3,6 millions de moto ont été achetées dans le pays, en 2010, on prévoit 25 millions de motos en circulation, en 2015, 31 millions et 35 millions en 2020³.

D'après le service de statistique de la ville, le pourcentage de familles possédant une moto est de 89,1% en 2004 dont 90,8% en zone urbaine et 81,4% dans les campagnes⁴.

Actuellement, la ville compte 340 000 voitures et 3,5 millions motos soit, 2 personnes par moto. D'après les experts japonais, le marché des motos à HCMV devient saturé⁵.

¹ Điều chỉnh quy hoạch chung thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025
Modifications du schéma directeur de la ville de HCMV d'ici 2025

² Báo cáo của Cục Đăng Kiểm Việt Nam
Rapport du Service national d'enregistrement des immatriculations du Vietnam

³ Báo cáo của Bộ Công Thương
Rapport du Ministère du Commerce et de l'Intérieur,

⁴ Số liệu của Cục thống kê thành phố Hồ Chí Minh
Services des Statistiques de HCVM

⁵ Doanh nghiệp xe máy FDI chạy đua tăng quy mô nhà máy sản xuất, 31/08/2008;
L'augmentation du rendement de l'entreprise FDI, le 31.08.2008
www.tinvietonline.com/0/0/2008/8/291612/lawyer-washington-dc.html



D'après le Bureau de la Police de la circulation de HCMV, en 2001, il y a plus de 140 000 voitures et plus de 1,9 millions de deux roues soit, une augmentation multipliée par 1,5 en 2006 avec environ 300 000 voitures et 3 millions de deux roues.

Au premier semestre de 2007, 18 661 véhicules dont 2160 voitures et 16 5001 deux roues ont été enregistrées soit un nombre total de 310 491 voitures et 3 104 606 deux roues sans compter les 500 000 deux roues et 60 000 voitures venant d'autres provinces.

Les utilisateurs de deux roues sont des personnes de différentes catégories sociales (écoliers, étudiants, ouvriers, fonctionnaires...).

Les conséquences de l'utilisation des deux roues :

- la croissance des deux roues rend les rues encombrées, moins sécurisées et polluées et augmente la pollution sonore.
- la poussière et les gaz d'échappement sont néfastes pour la santé d'autant que le pétrole importé est de mauvaise qualité
- les rues encombrées provoquent de embouteillages aux heures de pointe
- la vitesse des deux roues aux heures de pointe est de 10km/h seulement
- la circulation des deux roues aux heures de pointe est difficile, elles transgressent les lois et provoquent des accidents

Cette situation a des répercussions sur le quotidien des habitants. Cela devient un problème d'actualité difficile à résoudre qui empêche le développement des transports en commun et le développement socio-économique de la ville. Il faudrait limiter le nombre des deux roues.

Pour les touristes et les investisseurs étrangers trouvent que l'intense circulation des deux roues ne donne pas une bonne image de la ville et rend difficile la construction des infrastructures.

Le développement durable des deux roues dépend des politiques socio-économiques, de déplacement et de la stratégie de développement des transports en communs (métro, tramway, bus...).

S'intéresser à ce problème est indispensable.

Nous devons étudier les causes de la croissance des deux roues, proposer des solutions et afficher une position claire sur ce sujet : sommes-nous pour ou contre leur développement ?

Image 1 : moyen de transport dans la ville

Image 2 : exemple des motos dans la rue

Image 3 : un embouteillage

Image 4 : accident causé par une moto

3. La cause de l'explosion des deux roues

Actuellement, la circulation souffre de la croissance rapide des deux roues à HCMV. Plusieurs causes sont à l'origine de cette situation. Nous allons analyser quelques aspects liés au développement de la population, à la stratégie de développement local, à



l'aménagement de la ville par rapport à la géographie, au développement des transports en commun et à la mentalité des habitants...

Le niveau de la croissance de la population

La croissance économique, le développement urbain trop rapide de ces dernières années, entraînent une forte hausse démographique. Selon les statistiques de 2004, 85,24% d'habitants vivaient en zone urbaine et en 2006, HCMV comptait 6 millions d'habitants et presque 1/5^e d'immigrés. La croissance démographique est de 1,07 % et la natalité est de 1,9%⁶. Les estimations pour 2010 prévoient 2 millions de migrants en plus⁷.

La création des zones industrielles a attiré un grand nombre d'ouvriers venus de toutes les provinces du pays. La croissance démographique rapide entraîne un besoin d'utilisation de transports, le prix d'achat et les frais liés à la moto correspondent aux revenus des habitants contrairement aux autres moyens de transport. D'où une hausse du nombre de motos achetées ces dernières années.

La politique et la stratégie des autorités locales

La politique et la stratégie des autorités locales sont à court terme et ne sont pas cohérentes. Certaines ont bien fonctionné pendant dix ans mais ne conviennent plus au contexte actuel, c'est le cas de la réglementation qui autorise chaque personne à posséder une moto et celle qui encourage l'ouverture de chaînes de fabrication et de montage de motos.

L'aménagement urbain et l'utilisation des réserves foncières

Entre 1975 et aujourd'hui, la ville a changé quatre fois sa stratégie de développement urbain en 1993 ; 1996 ; 1998 et 2003. Cela montre clairement l'incohérence du processus de développement urbain ; ces stratégies ne répondent pas aux besoins du développement car l'Etat a investi en masse dans les zones industrielles mais sans contrôler correctement les zones d'aménagement privées dont le nombre a rapidement augmenté. Depuis l'ouverture du marché en 1986, les zones urbaines sont peu ordonnées.

L'aménagement hétérogène des zones urbaines montre la faible gestion des autorités de la ville qui ne peuvent pas suivre le rythme de croissance (cf. images 5 et 6).

⁶ Số liệu thông kê về dân số và lao động trang web của Thành phố Hồ Chí Minh, Statistiques démographiques sur le site d'HCMV
www.hochiminhcity.gov.vn/left/gioi_thieu/thong_ke/giai_doan_01_06/sley1?left_menu=1

⁷ Kết quả điều tra dân số 1999 - 2004, trang web của Cục thống kê Tp Hồ Chí Minh, Les résultats de les enquêtes démographiques de 1999 à 2004 sur le site du Service des statistiques de HCMV :
www.pso.hochiminhcity.gov.vn/an_pham/dansotphcmqua2cuocdieutra1999_2004/ttkqtdts



Actuellement, la ville est en train de réviser le schéma directeur d'aménagement jusqu'en 2025, proposé par l'Institut d'aménagement et de construction et la société japonaise Nikkei Sekkei et exigé par le Grand Lyon avec les experts français de la région Rhône-Alpes.

La forme urbaine ne permet pas un développement des transports en commun facile. Seules les motos permettent de desservir les petites ruelles de la ville, étroites et serpentées.

Dans les îlots de ruelles, de plus en plus de supermarchés, de restaurants, d'immeubles élevésse développent, cela entraîne une multiplication des habitants et des motos.

Aménagement des transports et du réseau de transports en commun

En 2003, il y avait 1318 nouveaux bus en circulation dans la ville.

En 2005, la fréquentation était de 500 000 passagers par jour.

Le bus est utilisé pour les déplacements quotidiens pour se rendre à l'école, s'adonner à des loisirs...

En 2006, un nouveau modèle de bus à deux étages a été mis en service et la politique de gratuité pour les handicapés a été mise en place.

En 2007, il y avait 7 bus à plancher bas et des plateformes d'accès pour les handicapés.

En septembre 2007, un million de passagers empruntaient les transports en commun par jour, d'après les données de la ville.

Les usagers des bus doivent subir les embouteillages aux heures de pointe à cause des travaux d'infrastructures qui rendent les horaires incertains et modifient les trajets, ce qui n'encourage pas les habitants à les emprunter.

De plus, la qualité du service de bus n'est pas bonne : le comportement désagréable du personnel de bord avec les voyageurs qui utilisent les abonnements ou des carnets de tickets, les conducteurs ne marquent pas tous les arrêts, les portes du bus sont peu ouvertes pour les descentes et montées, les bus ne s'arrêtent pas vraiment aux arrêts, ils prennent des passagers en roulant à faible vitesse, le comportement du personnel de la gestion des bus n'est pas avenant...

C'est ça que l'utilisation des deux roues se développe.

Les usages et les mentalités des usagers de deux roues

Au cours du temps, les Vietnamiens ont perdu l'habitude de marcher, ils n'aiment pas le faire, même sur de courtes distances. Seuls les écoliers marchent pendant les cours de gymnastique ; les retraités marchent le plus.

Le temps est précieux, les habitants ont cessé de prendre leur vélo au profit des motos.

Avec l'importation de motos de Chine, les populations aux faibles revenus peuvent aussi s'acheter une moto.

Ils sont de plus en plus dépendants de ce moyen de transport.

Pendant plusieurs années, le réseau de bus n'était pas développé, les habitants n'ont donc pas pris l'habitude de les utiliser. Le bus n'est pas pratique, ils ne veulent pas perdre leur temps en faisant un long trajet de bus et dans les embouteillages.

C'est pourquoi les deux roues sont majoritaires à HCMV.



Le nombre de deux roues inscrit la ville parmi celles ayant le plus de motos au monde.

Les Vietnamiens aiment être propriétaires d'un bien immobilier individuel ou tout autre bien, ils n'apprécient pas de vivre dans un logement collectif ; beaucoup sont fiers de montrer leur grosse moto. En prenant les transports en commun, ils n'auraient rien à montrer.

De plus, les deux roues permettent de transporter des marchandises d'un commerce à l'autre, commerce situé en rez-de-chaussée des habitations, le long des rues, c'est donc très pratique.

Beaucoup doivent travailler plus de 8h par jour, sans horaires fixes, les écoliers vont à l'école mais se rendent aussi dans d'autres endroits pour étudier.

Donc seules les motos peuvent répondre à tous les besoins de déplacements des habitants.

Le niveau de connaissance des règles de circulation des habitants est encore peu élevé.

Ils ne perçoivent pas les impacts négatifs par les deux roues, les intérêts des transports publics et l'utilité de la marche.

Les trottoirs sont occupés par les commerces, les piétons ne peuvent donc pas y marcher.

L'intérêt et la stratégie des entreprises de ventes de deux roues

Dans le contexte actuel, plusieurs commerçants sont prêts à augmenter leur capital en construisant des usines de fabrication ou de montage de motos ou augmenter les rendements de fabrication, lancer plusieurs campagnes de promotion, de loterie et de maintenance, de financement

La société Honda au Vietnam construit sa deuxième usine, Yamaha Motor Vietnam augmente sa production de motos de 1,5 millions par an, pour répondre aux besoins croissant.

4. Le défi des deux roues pour le développement durable

Basé sur l'analyse des causes de la croissance des deux roues, ce dernier point a pour objectif de présenter des moyens pour empêcher le développement de ce moyen de transport.

Mesures à prendre :

Avant, le service des policiers à bord a proposé des solutions et procédures pour limiter la circulation des deux roues. Ces mesures sont fermes ou flexibles :

- mettre fin à l'enregistrement des plaques d'immatriculation des deux roues totalement ou partiellement
- enregistrements limités à un certain nombre défini par an et fin des enregistrements en 2005
- mettre des conditions pour l'enregistrement

Ces deux premières propositions ont été rejetées par le Comité Populaire d'HCMV. Pour la dernière proposition, les conditions sont à l'étude.



Le processus de limitation des deux roues est composé de trois périodes :

- limitation de la croissance
- fixation d'un nombre de motos à 2,5 millions
- réduction progressive des motos d'ici 2010

Il y a encore d'autres propositions comme la fixation de frais d'embouteillage, la limitation des parkings ou encore, l'augmentation du prix des parkings, restriction de la circulation des motos dans certaines zones, limitation des horaires de stationnement ...

1. L'augmentation de la population et la politique de développement : la ville doit prendre des mesures pour limiter ou contrôler la croissance démographique. Ces mesures doivent être basées sur des études scientifiques cohérentes, il faut aussi montrer les avantages et les inconvénients de chacune.

2. Urbanisme : il faut définir scientifiquement les principales orientations du développement urbain pour pouvoir calculer exactement les besoins d'aménagement, d'infrastructures, les services et les transports nécessaires entre les différents points. La ville doit examiner et financer l'aménagement et la réhabilitation, l'expropriation pour l'élargissement d'une ruelle ou d'un quartier, la rénovation progressive des rues, accepter de tout détruire pour reconstruire, augmenter la hauteur des ouvrages, réduire la superficie d'utilisation des sols pour augmenter la surface des voiries et des espaces verts.

3. Aménagement de la circulation, du réseau des transports publics : dès que l'aménagement du réseau de transports est approuvé, il faut le réaliser rapidement et respecter le plan choisi. Il faut aussi accélérer les investissements pour les constructions d'ouvrages pour les transports, prendre d'autres solutions pour pouvoir augmenter la surface pour les transports, surtout pour les transports en commun.

Si on veut construire un réseau de transports en commun public, de bonne qualité, 20 ou 30 ans seront nécessaires, comme à Lyon, Singapour ou encore Hong Kong.

Nous devons accepter le développement des transports publics en même temps que celui des transports individuels. Nous devons étudier des solutions de construction d'ouvrages temporaires de 5 à 10 ans, simples et moins coûteux, pour les deux roues.

Ces ouvrages seront démontés quand le réseau des bus fonctionnera bien. Nous devons aussi penser à la voie prioritaire pour les deux roues et ne pas leur interdire de circuler.

Jusqu'à présent, nous avons construit des voies pour les voitures mais pas pour les motos.

On comprend mieux pourquoi les motos empruntent les voies réservées aux voitures. Il n'y a pas de séparateurs durs entre les voies, les conducteurs font un demi-tour sur la route n'importe où. Selon moi, nous devons construire une voie pour les motos car elles jouent un rôle important.

Le professeur Kwang Sik Kim, de l'Université de Sung Kyun Kwan a présenté un exemple à Séoul pour réduire le nombre de véhicules individuels grâce aux solutions suivantes :

- le réseau de bus a été amélioré, les lignes sont correctes et le service est bon. Des lignes prioritaires centrales pour les bus ont été construites, les cartes magnétiques ont remplacé les billets en papier, les bus de bonne qualité se sont multipliés, l'amélioration a été faite pour les lignes courtes.



C'est pour ces raisons que nous devons investir dans le réseau de bus car le bus est moins coûteux malgré le faible nombre de personnes transportées et la subvention annuelle versée par l'Etat. Les autres transports publics (métro et tramway) transportent beaucoup de passagers mais coûtent très chers et sont plus longs à construire. Pour attirer les habitants vers les bus, nous devons avoir des bus modernes, ponctuels, sécurisés, rapide, un personnel courtois et desservant toute la zone. Alors, les habitants choisiront le bus. Il faut mettre en place des amendes pour l'utilisation des véhicules individuels. Dans les autres pays, les habitants marchent 500m ou 1km pour rejoindre la station de bus tandis qu'ici, 66% des habitants veulent que les stations de bus soient à 100 ou 200m de chez eux. Actuellement, les stations sont à 400 – 500 m de distance, il faut donc bien étudier l'installation de stations de bus.

Habitudes et mentalités : il faut inciter les gens à marcher, prendre un vélo ou le bus en utilisant différents moyens de communication (publicités, films, brochures...). Les fonctionnaires et les écoliers pédalent de moins en moins à cause de la moto, plus pratique.

Pourtant le vélo est silencieux, ne produit pas de gaz toxique, permet de faire du sport et limite les accidents qui ne sont pas graves.

Des départements et services de la ville encouragent leurs fonctionnaires de prendre le bus mais le bus n'est pratique que pour ceux qui n'ont pas besoin de se déplacer dans la journée pour leur travail. Il faut interdire l'occupation des trottoirs et de la chaussée pour rendre l'espace aux piétons. Personnellement, je crois que les gens prendront conscience de ce problème quand le réseau des transports publics sera plus pratique. Il faut concentrer les commerçants et les services dans les mêmes endroits et développer les services par internet.

Intérêts et stratégies du commerce des sociétés : les autorités concernées doivent analyser et connaître les avantages et les inconvénients des entreprises liées à la fabrication ou à la vente des deux roues avant qu'ils approuvent leur plan de commerce ou d'affaire.

Possibilités de réduire le nombre de motos : la réduction du nombre de motos favorise le développement de la ville. Actuellement, c'est le moyen de transport dominant. Si on réduit le nombre de motos et les embouteillages, ce problème ne sera plus un défi pour la ville. Des autorités locales et les services concernés ont pris plusieurs mesures pour limiter les transports individuels mais les résultats ne sont pas à la hauteur des ambitions. Il faut résoudre ce problème fermement et définitivement en utilisant le pouvoir des autorités. Il faut accepter des changements qui bouleverseraient la vie des habitants. En revanche, les motos sont très utiles aux personnes pauvres grâce auxquelles elles gagnent leur vie. Dans l'immédiat, il ne faut pas taxer l'utilisation des motos de ces habitants, ni interdire la circulation des deux roues. La réduction des véhicules individuels, (motos et voitures) est nécessaire mais nous devons suivre un processus logique pour y parvenir. Il faut respecter les deux roues. Les études réalisées sur ce moyen de transport dans les pays voisins, montrent qu'il est économique et efficace. Vu le revenu actuel des Vietnamiens, l'achat d'une moto pour leurs déplacements est rentable que la voiture. De plus, le climat chaud du pays favorise l'utilisation de la moto. Dans d'autres pays voisins, la circulation des motos est autorisée et développée. Les



motos n'occupent pas beaucoup de place dans les petites rues ni en stationnement. La société doit considérer la moto comme un moyen de transport utile car elle répond aux habitudes de la population d'un pays tropical comme le Vietnam. Même si la ville est bien équipée en moyens de transports en commun, la moto restera toujours très présente.

Le processus doit être mis en œuvre progressivement et logiquement pour que cette politique rencontre une adhésion unanime. Quand les transports publics ne répondent pas encore aux besoins de déplacements des habitants, est-il logique de vouloir réduire le nombre des transports individuels ? La réduction des deux roues empêche les habitants de se déplacer pour aller travailler. Plusieurs solutions ont été présentées mais elles n'ont pas encore reçu l'approbation des habitants et les responsables n'ont pas le courage de les mettre en œuvre, on est donc loin d'obtenir des résultats. Il faut donc accepter la circulation des deux roues sinon il faut suivre le cours des choses.

Conclusion

Le contexte est particulièrement complexe au sujet des deux roues de HCMV. Les autorités de la ville doivent accepter la solution d'une circulation mixte. Les motos sont indispensables car elles conviennent bien au contexte urbain. Si la ville veut réduire les deux roues, il lui faut prendre des mesures fermes dans le schéma directeur et la politique de déplacements, financer rapidement des ouvrages de transports surtout dans un réseau de transport en commun public répondant bien aux besoins des habitants. Si les transports en commun sont rapides, confortables, sécurisés et peu coûteux ; les habitants les emprunteront, le nombre de motos diminuera, la circulation sera plus fluide et les embouteillages moins nombreux, la qualité de l'air sera meilleure.

La situation d'HCMV est un exemple dont nous pouvons tirer des enseignements :

- l'orientation du développement de la ville doit aller plus loin, il faut définir un schéma directeur cohérent et une politique de transports pour le développement durable.
- Le réseau des transports en commun doit être un investissement prioritaire, avec des critères de sécurité, limitant la circulation des transports individuels dès le début de la mise en place de cette politique.

Si on informe vraiment les habitants de la situation et des problèmes rencontrés, ils accepteront alors de réaliser, avec les autorités, une ville moderne et durable pour le futur.