



## Organiser les transports urbains, un enjeu majeur pour Phnom Penh

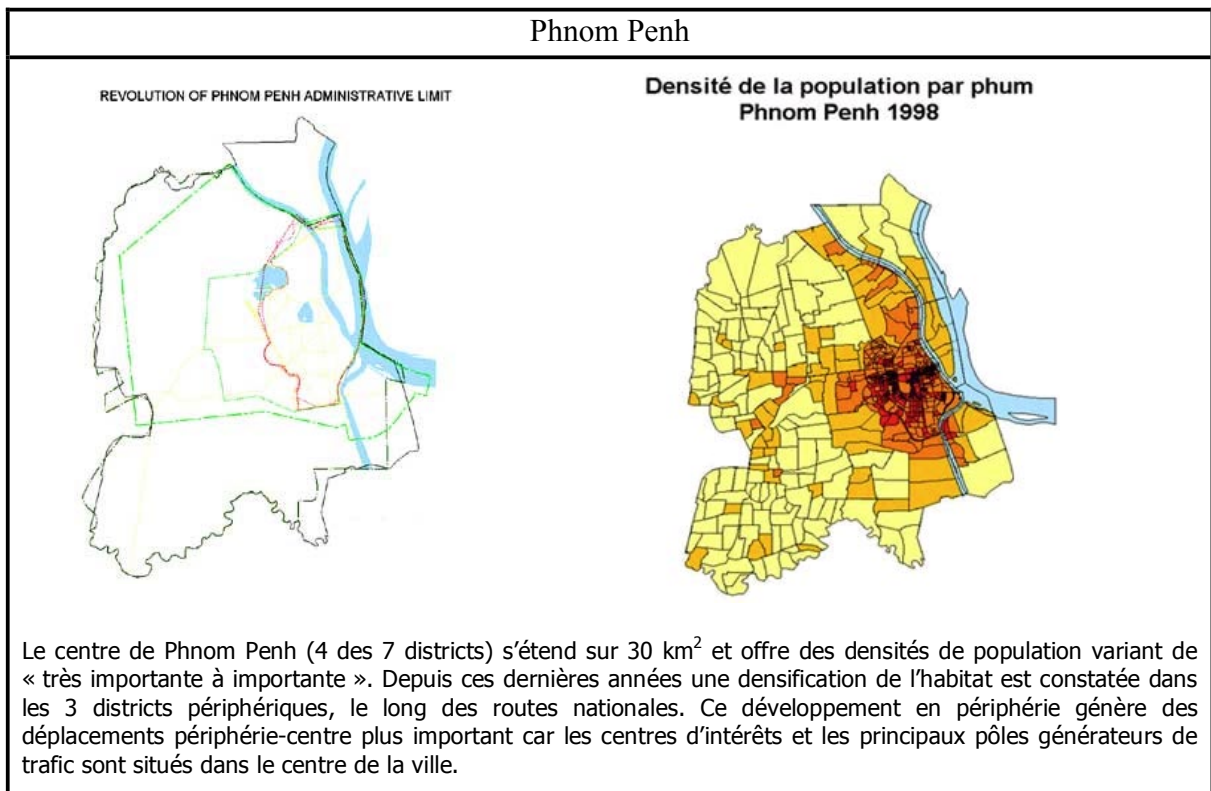
**Gaëlle HENRY** – Ville de Paris – France

### I - Phnom Penh, ville capitale

Phnom Penh est la municipalité (krong)-capitale du pays. D'une superficie de 51 km<sup>2</sup> en 1922, Phnom Penh s'étend aujourd'hui sur 375 km<sup>2</sup>. Elle est constituée de 7 districts (khans), 76 communes (sangkats), 637 villages (kroms)

Le recensement de 1998 situait la population de Phnom Penh à environ 1 M d'habitants. Elle était estimée à 1,4 M en 2005, soit une augmentation de 40% en 7 ans, tandis que sur la même période, la population du pays augmentait de moins de 15 % (de 12,4 à 14 M environ). La Ville Capitale est la mieux approvisionnée en électricité du pays. A ce titre, elle concentre la majorité des activités industrielles, notamment dans les districts périphériques, et attire chaque année la majeure partie du flux de l'exode rural.

Cette forte croissance démographique rend difficile la mise en place de conditions de vie urbaine convenables dans une ville encore marquée par les stigmates de son abandon durant la période khmer rouge. Ces dernières années, la ville a connu une accélération massive de son développement. Elle accueille désormais en masse des investissements immobiliers et économiques locaux et étrangers sans que la Municipalité ne maîtrise leur implantation. Cette croissance économique et urbaine complexifie encore les défis de gestion du développement urbain et des services pour la Municipalité.



### II - Le risque de congestion de Phnom Penh

Au premier rang des impacts de ce développement accéléré de la ville, celui sur les déplacements : on a constaté ces dernières années une nette augmentation du trafic (inter quartier, transit, nouveaux pôles générateurs) ainsi qu'une augmentation du nombre de voitures dans la circulation (aujourd'hui 20% des véhicules).



Ces évolutions ont pour conséquence directe une occupation de plus en plus importante de la voirie, chaussées et trottoirs, pour le stationnement des voitures et des motos. L'occupation anarchique de l'espace public qui s'ensuit provoque la multiplication des conflits entre usagers : les véhicules qui circulent sont gênés par ceux qui stationnent, les véhicules qui cherchent à se stationner gênent ceux qui veulent circuler, les piétons ne peuvent pas cheminer sur les trottoirs qui sont occupés par du stationnement.

La conjonction de l'évolution du nombre de véhicules (population qui augmente) et de la composition du trafic (plus de voitures) réduit par ailleurs considérablement la vitesse de circulation. Certains secteurs de Phnom Penh sont ainsi saturés, avec une vitesse moyenne de 6 à 7 km/h, alors même que la ville dispose d'un réseau viaire de qualité avec des voies structurantes larges (radiales et rocaes).

Cette densité de la circulation, le nombre de plus en plus important de voitures et un aménagement des carrefours insuffisants (absence de passages piétons protégés, peu de feux) ne permettent pas des déplacements en toute sécurité pour les piétons et les motocyclistes. Plus de 200 morts par an sont comptabilisés à Phnom Penh.

Cette augmentation rapide des déplacements est certes provoquée par la croissance économique dont bénéficie la ville depuis ces dernières années, mais plusieurs facteurs alimentent la progression du nombre de véhicules personnels et l'approche d'une congestion du centre ville :

- l'augmentation de la population et notamment celle en âge de conduire,
- l'augmentation du pouvoir d'achat et du nombre de voitures,
- l'absence d'organisation du stationnement,
- la faible régulation du trafic,
- l'absence d'un système de transport en commun.

Aujourd'hui, la composition du trafic est composée de 80% de motos (moins de 125 cm<sup>3</sup>) et de 20% de voitures (majoritairement des berlines et des 4x4). La plupart des ménages (5,8 personnes) disposent d'une moto.

Outre la non durabilité d'une situation de saturation grandissante, l'évolution actuelle du prix du carburant augmente de façon importante le coût des déplacements pour un ménage, rendant de plus en plus prégnante la nécessité pour la Municipalité d'instaurer un véritable système de transports collectifs.

### **III - Le défi de l'instauration d'un système de transports urbains municipal.**

A ce jour, il n'existe pas de système de transports en commun organisé par l'Etat ou la Municipalité de Phnom Penh. Seules une compagnie de taxis et une compagnie de « Tuk-tuk » dispose du monopole de la desserte de l'aéroport grâce à une contractualisation avec la Municipalité.

Cette absence d'organisation a permis l'émergence d'une offre spontanée qui a donc sa propre organisation, informelle. Cette offre est composée de motodop, de tuck tuck, de motos remorques, de taxis collectifs, de navettes ouvrières.

Un découpage territorial s'est spontanément organisé :

Chaque possesseur d'une moto peut se transformer en « motodop » ou moto-taxi afin de prendre en charge un ou plusieurs passagers pour des déplacements urbains.

D'autres modes, plus « collectifs », permettent également des déplacements urbains tels que les « tuck tuck » (même type de déplacement que les motodop, 6 places), des moto remorques (déplacements dans les districts périphériques, 25 places) et des camionnettes pour les ouvriers des industries (districts périphériques). Les déplacements vers la province sont assurés par des taxis collectifs, des bus, des minibus et des pick-ups. Avec l'urbanisation de plus en plus importantes de territoires éloignés du centre-ville, ces modes deviennent moins performants, et surtout de plus en plus coûteux.



Si les déplacements sont aujourd'hui assurés, cette organisation informelle ne sera pas durable.

L'émergence d'une classe moyenne à Phnom Penh et sa conséquence, l'augmentation de l'équipement des ménages en automobiles, conjuguée aux limites déjà relevés des modes de transports déjà existants, impose la mise en place d'un réseau de transports publics, dans un premier temps sur les axes générant le plus de déplacements (voir annexe 1).

Plusieurs enjeux socio-urbains plaident en faveur de la création d'un système de transports collectifs, au nombre desquels :

- La nécessité d'éviter un report massif sur l'automobile, qui aboutirait inévitablement à la congestion du centre ville
- L'impératif de permettre aux populations les plus pauvres de se déplacer, sur des distances de plus en plus longues, compte tenu de l'implantation en périphérie des industries et de leurs logements (zones de relogement, lotissements bon marchés), et pour des coûts de plus en plus importants.

Pour entreprendre ce vaste chantier de fondation d'un réseau et d'un système de gestion de transports collectifs à Phnom Penh, les autorités publiques locales et étatiques pourraient prendre exemple sur Hanoi, où une délégation mixte cambodgienne et parisienne s'est rendu en voyage d'étude en novembre 2007. A Hanoi, on constate un développement limité du nombre de voitures suite à une politique volontariste de la municipalité qui a imposé une forte taxation des voitures neuves importées. En parallèle à cette maîtrise de l'explosion des modes individuels, l'Etat et de la Municipalité ont conjugué leurs efforts pour remettre à niveau et développer le réseau de bus qui n'était plus attractif (amélioration de la qualité du service, homogénéisation tarifaire...)

Le contexte Phnom Penhois apparaît néanmoins comme plus difficile à réformer : il n'existe plus de système de transports collectifs et il n'y a donc aucun d'opérateur local.

Dans un contexte de relative anarchie de la circulation et du stationnement, dans une ville gérée par une Municipalité aux moyens humains et financiers encore trop faibles, la construction d'un système de transports en commun « formel » et organisé est un défi à court, moyen et long terme. Ce projet doit être intégré au sein d'une démarche globale de gestion des déplacements. Les principales conditions de sa réussite semblent être les suivantes :

- **réguler la circulation et d'optimiser le plan de circulation**, et notamment en optimisant les phases de feux, et en sécurisant les traversées piétonnes..
- **organiser le stationnement résidentiel et visiteurs**, pour permettre l'installation de points d'arrêt, le cheminement piéton sur les trottoirs, et pour inciter à l'usage d'un mode collectif de déplacement.
- rendre complémentaire l'offre en transport en commun qui sera créée et l'offre informelle existante.

Ces différentes politiques concernant la mobilité sont complémentaires et doivent être organisées et planifiées comme telles par la Municipalité de Phnom Penh. Outre les questions de régulation de la circulation et du stationnement, la création d'une offre de transports en commun -de type bus ou TCSP- pose des défis de pilotage et de coordination d'une politique des déplacements globale.

Sur la base d'une étude menée par la JICA, une expérimentation avait été menée en 2001, avec la mise en place de 2 lignes de bus. Ce projet est resté sans suite car, faute d'être inclus dans la construction d'une politique globale des transports, conditionnée par la création d'un service et de compétences idoines à la Municipalité, l'exploitation de ces deux lignes n'a pas été pérennisée.

L'objectif d'instauration d'un système de transports collectifs tout à la fois efficace et remplissant ses objectifs de service public est ambitieux, et ne sera pas rempli sans un renforcement des capacités de gestion et de pilotage politique de la Municipalité, assorties des ressources financières suffisantes. En effet, l'instauration d'un tel système, outre le développement d'un réseau, impose de :



- de coordonner les différents modes de transports collectifs,
- d'établir une politique tarifaire homogène,
- de fixer un tarif permettant un service accessible au plus grand nombre,
- de percevoir les recettes,
- de contrôler l'exécution du service.

La création d'une « autorité organisatrice » capable d'assumer ces différentes tâches de pilotage doit être envisagée. Un engagement de la Police (respect des couloirs bus, respect du stationnement, respect des feux, ..) auprès de la Municipalité, ainsi que l'affectation de ressources financières (taxes ?, ...) pour l'exploitation sont indispensables à l'efficacité et à la pérennité d'un système de transport en commun.

La Municipalité de Phnom Penh, consciente des lacunes d'organisation des déplacements, et du ralentissement de sa croissance économique et urbaine qu'elles peuvent entraîner, est convaincue de la nécessité d'un système de transports collectifs.

Dans le cadre de la coopération Paris-Phnom Penh « Phnom Penh objectif 2020 : contributions à un développement urbain maîtrisé », une équipe parisienne composée d'experts de la Ville de Paris et d'une assistante technique junior auprès de la Municipalité participe au renforcement des compétences des techniciens phnom penhois en charge des questions de déplacements.

L'ensemble des actions menées dans le cadre du programme de coopération s'efforce de démontrer qu'un aménagement urbain souhaitant favoriser la mixité urbaine doit intégrer une politique des déplacements.

Dans le cadre de cette réflexion sur la mise en œuvre d'une organisation d'un réseau de transports collectifs, le programme de coopération s'efforce d'identifier des exemples sur lesquelles il serait possible de capitaliser des connaissances et des expériences applicables au contexte Phnom Penhois. Une transposition directe de modes d'organisations tels que ceux que l'on trouve en Ile de France ou pour le Grand Londres est totalement inapproprié. Cependant, une organisation telle que celle de la Municipalité d'Hanoi, autorité organisatrice TRAMOC qui est un service de la Municipalité, paraît envisageable, si Phnom Penh le souhaite.



Retour au sommaire

Back to menu

## Annexe 1 : simulation de capacités de transports sur l'un des principaux axes structurants de Phnom Penh : le Boulevard Monivong

Simulation de capacités de transport de personnes sur l'un des axes structurants, boulevard Monivong, de Phnom Penh.

