



Que fait-on pour développer le réseau de bus à Ho Chi Minh ville de manière durable ?

Le Trung Tinh

Département des Transports et Travaux Publics

1. Résultats obtenus

a. Quantitatif

Après 6 ans de rétablissement et de développement du réseau de bus à Ho Chi Minh ville, le nombre de passagers empruntant les bus de la ville est 380,2 millions¹, en 2007. La subvention totale versée pour le réseau de bus fin 2007 est de 529 milliards VND (environ 23 millions d'euros). Cette somme a augmenté de 2,7 % par rapport au montant fixé par le Comité Populaire, au début 2007. En 2007, le nombre de voyageurs a augmenté de 23% par rapport aux prévisions du Comité populaire de 2006, la subvention n'a augmenté que de 8,6%.

Le ratio entre la subvention et le coût total est passé de 68% en 2002 à 44,7%, en 2007. Mi-septembre 2007, un million de passagers par jour ont emprunté les bus, ce nombre a doublé par rapport à 2005. Pourtant l'ensemble du réseau ne répond qu'à 6,2% des besoins de déplacement des habitants de la ville.

b. Qualitatif

La qualité du service de bus s'est globalement améliorée.

Le Comité populaire a décidé de mettre en place différentes lignes de bus : lignes subventionnées, lignes non subventionnées, lignes rapides, lignes pour les écoliers, lignes accessibles aux handicapés... Le réseau est ouvert en moyenne pendant 14,45 heures par jour et le temps d'attente entre deux bus a diminué de 6 à 10 minutes en moyenne selon les lignes et les heures.

Les résultats positifs présentés ci-dessus nous montrent que le réseau de bus de Ho Chi Minh ville a contribué à une forte diminution des embouteillages, des accidents de la circulation et de la pollution de l'air... et progressivement de nouvelles habitudes naissent : on prend les bus pour aller au travail, à l'école et également sur les lieux de loisirs.

2. Problèmes principaux existants

¹ Centre de gestion des transports publics de Ho Chi Minh ville



Malgré un rétablissement et un développement remarquable du réseau depuis 6 ans, à cause de l'opinion du développement quantitatif dans les premières périodes

De nombreux problèmes à résoudre demeurent :

- Le réseau des lignes se répète diminuant la vitesse commerciale moyenne du réseau
- Il y a beaucoup de nœuds mais de l'échelle faible et insuffisante
- La qualité des véhicules est à la catégorie moyenne voire partiellement dégradée qui n'élabore pas avec les problèmes d'embouteillages à l'heure de pointe.
- Le comportement des staffs en service est encore un point faible du réseau...

3. Que fait-on pour développer le réseau de bus de façon durable ?

Pour que le réseau de bus fonctionne mieux et qu'il satisfasse au moins 8% des besoins de déplacement en 2010 et, 15% en 2015, nous devons surtout surmonter les problèmes existants le plus vite possible.

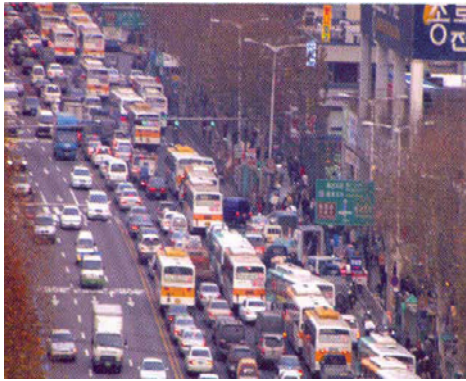
Aussi, pour que nous ayons un réseau durable, il est important que nous mettions en pratique des orientations à long terme et de façon globale ; mes recommandations sont les suivantes :

Solution 1: Fournir un service de bus aux voyageurs

Selon le schéma directeur de Ho Chi Minh ville, nous aurons la première ligne de métro d'ici 2014, donc d'ici 5 – 10 ans, les bus joueront sûrement un rôle important dans les déplacements en transport en commun public.

Cela en déduit sans doute une amélioration de la qualité de service de bus à travers les programmes comme « *fournir un réseau de bus orienté vers les voyageurs* » et les tâches détaillées sont probablement les suivantes :

- Elargir le réseau des lignes
- Augmenter le nombre de trajet et le temps de service journalier
- Assurer les horaires
- Mettre en pratique la politique de billetterie intégrée et associée assurant < 10% de revenus



- Restructurer l'ensemble du réseau pour qu'il soit concentré sur moins de 10 nœuds selon l'augmentation de la circulation,
- Améliorer la qualité du service est nécessaire pour attirer plus de voyageurs.

Solution 2 : Développer des voies prioritaires de bus dans les zones urbaines

Les études récentes montrent que la vitesse commerciale moyenne est faible : <15km/h aux heures de pointe. C'est pourquoi une faible proportion d'habitants emprunte le bus.

Notre tâche urgente est de mettre en place des voies prioritaires et des sites propres pour les bus dans la rue Tran Hung Dao (2003) - **la ligne d'essai réalisé par HOUSTRANS (organisme japonais) dans les rues où il y a de grands flux de circulation mais les embouteillages se passent régulièrement comme Hoang Van Thu, Dinh Bo Linh, Truong Chinh, etc.**

Si les bus continuent à être encerclés par les flux de motos comme aujourd'hui, **ils déclineront un jour**, les expériences des villes de Séoul en Corée et, Grenoble en France, nous convainquent de la faisabilité de notre projet.

A Séoul : 191,2 km de sites propres pour les bus, sur 16 rues axiales.

A Grenoble : Quand il y a des embouteillages, les bus peuvent circuler dans la voie spécialisée partagée qui est une voie réservée pour les secours.

Solution 3 : Vers un réseau de bus écologique

En tenant compte de la forte augmentation du prix de l'essence dans le monde entier et les problèmes de pollution environnementale (air, bruit, ...) causés par les véhicules et les transports publics en particulier, dans toutes les villes et Ho Chi Minh n'est pas un fait exceptionnel.



En fait, les entreprises françaises ENERTEAM et l'ADEME ont étudié ce problème à Ho Chi Minh ville de façon approfondie. Elles ont défini les zones polluées, déterminé les causes de pollution, et ont suggéré d'utiliser de l'air liquide pour les taxis de la coopérative Thu Ngan.

Récemment, on encourage les bus de HCMV à utiliser la technologie CNG (air liquide) du chercheur M. PHAM Xuan Mai. Si nous commençons immédiatement à utiliser cette technologie pour tous les bus de Ho Chi Minh ville, l'environnement serait bien meilleur et nous ferions des économies de carburant.

La ville de Séoul est un exemple de l'application des technologies écologique qui sont facilement applicables à Ho Chi Minh ville.

Solution 4 : Appliquer des technologies informatiques à une grande échelle pour gérer les transports publics, comme le GPS, le GIS...

Peu d'habitants empruntent les bus mais le centre de gestion des bus emploie 220 personnes.

Quand les besoins en déplacement couverts par les bus auront atteints 10 à 15%, le nombre d'employés du centre ne pourra être augmenté plus que le double ou le triple de l'effectif actuel.

Nous devons donc mettre en place rapidement de nouvelles technologies sur les 2 lignes expérimentales existantes comme le GPS et le GIS, ainsi que les tickets Smart Card.

Solution 5 : il faut prendre des mesures efficaces pour diminuer le nombre de véhicules individuels (les deux roues et voitures)

Dans le monde, certaines villes ont déjà appliqué de nouvelles mesures très efficaces pour diminuer le nombre des véhicules individuels :

- **Frais d'embouteillage** (à Londres – Grande Bretagne)
- Limiter les parkings ou augmenter le prix du stationnement (Grenoble, Lyon – France)
- Limiter les zones d'accès des véhicules individuels (Singapour)...

Ce sont des mesures très « sensibles » qui affectent sur un grand nombre d'usagers. La réalité nous montre qu'elles sont fortement contestées au début de leur entrée en vigueur, mais après quelque temps. Ces mesures efficaces apportent de nettes améliorations dans ces villes, elles jouent un rôle extraordinaire car elles permettent un développement des transports en commun tout en limitant les véhicules individuels.

Il nous faut mettre en œuvre une méthode de calcul des impôts et des taxes sur les transports, convenant aux revenus moyens. La proposition du service des transports routiers, que les



prélèvements soient compris entre 30 et 35% du coût d'achat d'un véhicule, n'est pas envisageable car ces taxes sont trop élevées.

Selon notre estimation, il y a un grand nombre de véhicules individuels à HCMV, environ 3,5 millions de motos et 354.000 voitures <10 places. Grâce aux taxes prélevées aujourd'hui sur les véhicules individuels et acceptés par les usagers, nous pouvons contribuer à hauteur de 1 000 milliards VND à la subvention pour le réseau de bus et les infrastructures de transport.

Solution 6 : Maintenir la subvention pour les transports publics et atteindre l'objectif de créer un vrai service aux voyageurs et la mise en place d'un réseau durable

Dans la plupart des pays, les transports publics sont financés grâce à des partenariats privés comme à Hong Kong, Singapour.... il n'y a pas d'exception.

Exemple :

Nom de la ville - pays	Subvention/coût total (%)
Londres - Angleterre	33
Tokyo - Japon	15,7
Paris – France	61
Lyon – France	79
Grenoble - France	82

A Ho Chi Minh ville, nous avons réussi à diminuer le rapport "subvention/coût total" de 68% en 2002 et de 44,7%, en 2007.

Bien que le montant de la subvention soit de 500 - 600 milliards VND, certaines personnes trouvent encore que c'est trop élevé. Le Comité populaire a besoin de réfléchir à ce sujet en estimant les coûts investis au vu des résultats. On estime à 14.000 milliards VND, le coût des bouchons (cf. l'étude du docteur Mai de l'école des Polytechniques de HCMV). Le montant de la subvention est donc acceptable au vu du coût des embouteillages.



Solution 7 : Créer une autorité des transports publics et mettre en place une vraie politique globale de déplacement.

Nous aurons la première ligne de métro au plus tard en 2014 et, entre 2020 et 2025, deux lignes de métro et 3 lignes de tramway.

Pour ces raisons, la création d'un organisme – autorité des transports publics ayant le pouvoir de décision est nécessaire, comme le Sytral à Lyon (France) ou le SMTC à Grenoble. Il est aussi important de réfléchir à la création d'un réseau de transport public intégré, comme à Hong Kong, Singapour ou Séoul....

Les statuts juridiques de cette Autorité devront pouvoir aussi gérer les ressources foncières nécessaires et définir les tâches des services et des départements concernés.

Nous devons mettre en place des correspondances entre le réseau de métro et celui des bus et tramways avec un seul système tarifaire et une signalisation commune.

HCMV, le 6 Juin 2008