

Le vélo, le mal-aimé

Par Tom Benner
Singapour

L'urbanisme est une question primordiale à Singapour. Les administrations compétentes ne cessent d'extrapoler les besoins de la ville dans vingt, trente, cinquante ans, que ce soit en matière de logement, d'emploi, ou de fourniture d'eau. Sur le plan des transports, Singapour met l'accent, d'une part, sur les transports en commun et, d'autre part, sur la limitation de l'automobile en mettant en place des péages à prix élevés qui permettent de juguler la circulation en fonction de la capacité du réseau routier. Les deux-roues sont vus d'un mauvais œil et sont loin d'être considérés comme un moyen de transport. Les déplacements en vélo seraient peut-être le seul domaine où la ville de Singapour n'est pas à la hauteur de sa réputation. Singapour est en effet réputée pour entreprendre des politiques efficaces en matière d'urbanisme durable. La ville ne dispose actuellement pas de pistes cyclables.

Se garer est un réel souci pour les Singapouriens. Certaines résidences de luxe ont mis en place des ascenseurs à voitures qui permettent aux riches propriétaires de stationner leur voiture dans un garage vitré, juste à côté de leur appartement. Les parkings robotisés, qui utilisent au mieux l'espace, sont en outre de plus en plus courants. Il s'agit de structures en forme de cages, équipées de plateformes automatisées qui tournent autour d'une ossature en acier.

Singapour a été la première ville au monde à installer des péages électroniques pour réduire la circulation aux heures de pointe dans son centre-ville paralysé par les embouteillages. La ville utilise dorénavant des techniques similaires pour le parking. Le pare-brise des voitures est équipé d'un « in-vehicle unit » (IU), obligatoire pour les véhicules immatriculés à Singapour qui entrent dans des zones à péage. Un paiement électronique est effectué à la sortie du parking. Les automobilistes sont satisfaits de ce système qui leur permet de quitter plus rapidement leur parking sans avoir à manipuler des espèces ou leur carte bancaire – le montant est prélevé directement sur leur compte bancaire. Ce système satisfait également les administrateurs de parkings car il entraîne la suppression des tickets et s'accompagne d'une réduction du personnel.

À la différence de certaines villes, Singapour informe ses automobilistes sur les endroits où se garer, leur évitant ainsi de tourner en rond. Des détecteurs de places de parking transmettent des données en temps réel à un système d'affichage, situé à l'intérieur des parkings ainsi que dans le centre-ville. Les automobilistes sont ainsi dirigés directement vers un emplacement libre. Quatre-vingt pour cent des Singapouriens vivent dans des appartements subventionnés par l'Etat et gérés par le HDB (Housing Development Board). En raison du manque d'espace, Singapour freine l'acquisition d'une deuxième voiture. Les autorisations de stationnement octroyées aux résidents HDB concernent donc en priorité la première voiture de chaque foyer. Une deuxième voiture bénéficiera uniquement d'une autorisation en cas d'emplacement vacant. Les places de parkings sont, par ailleurs, peintes en rouge pour les résidents et en blanc pour les visiteurs. Il existe également des emplacements bicolores, rouge-blanc, réservés aux résidents à certaines heures (de 19 h à 7 h, le dimanche et les jours fériés).

L'augmentation du nombre de voitures dans cette ville très riche, malgré la mise en place d'un système de quotas pour les nouvelles immatriculations, est l'une des raisons à l'origine des difficultés pour se garer dans les résidences. Des ventes aux enchères de certificats de droit d'acquisition sont organisées. Un « certificate of entitlement » (COE) est actuellement vendu un peu plus de 58000 CHF pour une petite voiture, et peut aller jusqu'à 70000 CHF pour une grosse voiture. Ce montant doit être payé avant même l'achat du véhicule, dont le prix est extrêmement élevé du fait des taxes. Une Subaru XV, voiture la plus vendue en Suisse, coûte ainsi plus de 120000 CHF. Les certificats sont délivrés pour dix ans seulement. De ce fait, aucune voiture de plus de 10 ans ne circule plus à Singapour. Singapour justifie ses restrictions en matière de propriété de voitures du fait que son système de transports en commun soit à la fois propre, bon marché et très moderne. Seul celui de Hong Kong pourrait éventuellement le concurrencer. Le taxi reste relativement bon marché à Singapour, en comparaison avec d'autres métropoles. Des études menées par des spécialistes des transports du MIT ont néanmoins démontré que l'on trouve nettement moins de taxis lorsqu'il pleut, ce que les Singapouriens, habitués à leur climat tropical, savent déjà. ■