

LA CIRCULATION DANS LES GRANDES VILLES CHINOISES : vers un développement du covoiturage ?



2012-2013

Directeur de recherche

BAPTISTE Hervé

HUYGHE Marie

DU Sinan

**LA CIRCULATION DANS LES
GRANDES VILLES CHINOISES : vers
un développement du covoiturage ?**

2012-2013

Directeur de recherche

BAPTISTE Hervé

HUYGHE Marie

DU Sinan

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

REMERCIEMENTS

Ma reconnaissance va à toutes les personnes qui m'ont encadré, suivi et soutenu lors de la réalisation de ce projet de recherche.

A cet effet, tout d'abord je remercie M. Baptiste, Mme HUYGHE, les tuteurs de ce projet, qui ont su me guider pas à pas dans l'élaboration de ce projet et m'initier à la réalisation d'un mémoire de recherche.

Ensuite, je voudrais remercier Mathieu Gros, Jérôme Ducoux qui corrigent le rapport. Je voudrais aussi remercier SHEN Dawei qui m'aider de chercher les bibliographis et réaliser les figures.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT	5
FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES	6
REMERCIEMENTS	7
SOMMAIRE	9
INTRODUCTION	10
PARTIE 1	11
LE DEVELOPPEMENT DE LA CONGESTION EN CHINE	11
1.1 LA DÉFINITION DE LA CONGESTION.....	12
1.2 LE DÉVELOPPEMENT DES VILLES CHINOISES ET LA CONGESTION	14
1.3 LA RAISON PROFONDE DE LA CONGESTION DES TRANSPORTS URBAINS	25
1.4 CONSÉQUENCES DE LA CONGESTION DU TRAFIC ROUTIER ET PROPOSITIONS.....	28
PARTIE 2	33
COVOITURAGE : DÉFINITIONS ET PROBLÈMES	33
2.1 LA DÉFINITION DU COVOITURAGE.....	35
2.2 SITUATION ACTUELLE DU COVOITURAGE EN CHINE.....	36
2.3 LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE À L'ÉTRANGER.....	42
2.4 PROBLÈME DE LA COVOITURAGE	46
PARTIE 3	55
QUELS LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE?	55
3.1 ANALYSE DE LA FAISABILITÉ DE LA LÉGALISATION DU COVOITURAGE RATIONALITÉ	56
3.2 ANALYSE DE LA FAISABILITÉ DE LA LÉGALISATION DU COVOITURAGE LÉGITIMITÉ.....	59
3.3 SOLUTION DES PROBLÈMES.....	63
CONCLUSION	68
BIBLIOGRAPHIE	69
TABLE DES TABLEAUX	72
TABLE DES MATIERES	73

INTRODUCTION

Avec le développement économique et social, le niveau de vie matériel des gens s'améliore sans cesse, le taux de possession de voiture personnelle aussi continue à augmenter. La voiture privée comme moyen de transport de personne devient de plus en plus populaire. La croissance du nombre de voitures privées apporte aux gens beaucoup de commodités. Cependant, le développement rapide de la voiture privée cause également des problèmes, tels que la congestion de la circulation urbaine, la pénurie énergétique et la pollution environnementale. Actuellement, de nombreuses villes prennent des mesures appropriées afin de faire face à une forte augmentation du nombre de voitures, telles que le développement des transports en commun, et du transport ferroviaire. Par exemple, prendre des mesures pour que les véhicules qui portent un numéro pair ou impair roulent dans les jours pairs ou impairs réduit la quantité des véhicules roulants dans la ville chaque jour, mais n'améliore pas fondamentalement l'efficacité du fonctionnement du véhicule. Ces dernières années, le covoiturage devient un nouveau moyen de transport public, qui est en augmentation dans certaines grandes villes de Chine.

Toutefois, la législation actuelle de la Chine n'est pas parfaite, avec comme résultat le mélange entre « "transport au black" » et covoiturage payant non lucratif. C'est sans doute ce qui limite le développement du covoiturage en Chine.

L'objet de ce document est d'étudier comment développer le covoiturage en Chine. Au moyen de recherches sur la situation actuelle du covoiturage en Chine, le but est d'analyser la rationalité et la légitimité du covoiturage, et de proposer une solution pour promouvoir une approche de développement du covoiturage.

Ce document est divisé en trois grandes parties. La première partie est l'étude du développement de la circulation dans les grandes villes de la Chine, à l'exemple de Pékin, qui est la plus représentative. Elle analyse les variations concernant les transports en commun de chaque période depuis la fondation de la République Populaire de Chine, ce qui inclut les causes et l'impact des congestions. La deuxième partie introduit du concept de covoiturage payant et la situation du développement du covoiturage dans les grandes villes en Chine et à l'étranger. Par exemple, on évoque le différend au sujet du covoiturage entre ceux qui sont pour et ceux qui sont contre, en exposant leurs idées. Elle soulève les problèmes rencontrés par le covoiturage dans les villes chinoises, comme l'absence d'une gestion unifiée, le manque de soutien des assurances, les problèmes juridiques, etc. Le manque dans la législation de la Chine est le facteur fondamental, cet article se concentre donc sur les questions juridiques du covoiturage. La troisième partie est l'analyse le caractère raisonnable et légitime du covoiturage. Finalement, on proposera une solution.

PARTIE 1

LE DEVELOPPEMENT DE LA CONGESTION EN CHINE

La Chine est devenue le marché mondial de l'automobile, marché qui augmente à une vitesse alarmante. Mais de l'idée à des contre-mesures, le peuple chinois n'a pas de préparation pour l'arrivée de l'ère de l'automobile en ayant des vélos et des transports en commun sur le terrain comme moyens de transport principaux depuis plus d'un demi-siècle. Selon une enquête¹, dans 655 villes en Chine en 2011, les 2/3 ont un trafic congestionné pendant les périodes de pointe du matin et du soir. Dans les villes principales de plus de 100 millions d'habitants, il y a 15 villes où il y a une perte de près de 1 milliards de yuans (123 millions euro) chaque jour en raison de la congestion du trafic et de la gestion. L'aggravation de la congestion du trafic urbain est devenue un problème grave et un défi auquel sont confrontés tous les niveaux de gouvernement. On peut dire que les villes de Chine entrent dans l'ère de l'automobile qui apporte avec elle ses congestions. La congestion du trafic est devenu une partie importante de la vie urbaine chinoise.

1.1 La définition de la congestion

Les questions de gouvernance de la congestion du trafic urbain sont des sujets d'actualité et le problème de la Chine et du monde entier. Gary S. Becker, le lauréat du prix Nobel d'économie en 2010, économiste et sociologue américain, faisait un calcul : il y avait la perte de 21.5% du PIB dans le monde chaque année à cause des congestions. Le *rapport annuel 2011 sur l'index du voyage dégagé de la ville chinoise*, publié par Horizon Research Consultancy Group, a souligné que le degré du voyage dégagé des villes chinoises était mesuré par un score de 54,1 points de notation, en dessous de la ligne passant (la ligne passant est un score de 60 points).

En 2011, l'autre des données du sondage des plus grandes villes de la Chine,

¹ *National Bureau of Statistics of China. China Statistical Yearbook 2010. China Statistical Press, Beijing .2011*

aussi publié par Horizon Research Consultancy Group, montrait que, pour être à l'heure pour le travail, 24,3 % des travailleurs ont dû se lever tôt, cela leur rendait la vie plus difficile. Lorsqu'on questionnait les groupes de bureaux sur les choses les plus douloureuses, « il faut se lever tôt » était en tête de liste (23.4%), « bus bondés » était au deuxième rang (14,6%).

Quelles tactiques les gens mettent-ils en place afin d'éviter la douleur de la congestion ? 70% d'entre eux ont choisi « de partir en avance ». 27,3 % d'entre eux ont choisi de « modifier les itinéraires de voyage », 17,9 % choisissent d'« abandonner le petit-déjeuner », 7,9 % choisissent de « se déplacer à un endroit éloigné de l'unité la plus proche ». Seule une très petite partie des gens choisissent de changer d'emploi ou de démissionner et de changer leurs horaires de travail.

Certes, la congestion du trafic actuelle en Chine est l'un des symptômes de la maladie urbaine moderne, avec l'approfondissement du processus d'urbanisation, la situation est plus complexe et difficile à résoudre dans un court laps de temps.

La congestion est une situation du trafic routier où les véhicules empêchent la progression les uns des autres au fur et à mesure que la demande sur un espace routier approche de la capacité maximale de celui-ci ; c'est-à-dire que la congestion est l'incapacité d'atteindre une destination dans un temps satisfaisant à cause des vitesses ralenties ou imprévisibles de la circulation.

Le *NCHRP Report 398*² définit la congestion de deux façons : la congestion et la congestion inacceptable :

- Il y a congestion lorsque le temps de parcours excède le temps de parcours normal dans des conditions légères de circulation ou en écoulement libre.
- La congestion devient inacceptable lorsque le temps de parcours dépasse une valeur acceptée par le programme de la collectivité. Cette valeur dépend des éléments suivants : le type d'infrastructure de transport, le mode de transport, le lieu, la période

² NCHRP Report 398 --- *Quantifying Congestion*, Volume 1, Final Report, Transport Research Board, National Research Council, 1997

de la journée.

La congestion se mesure toujours par rapport à des seuils d'acceptabilité socioculturels associés à une population donnée. Les seuils d'acceptabilité de la population sont variables en fonction de la population, de l'heure de la journée et de la période de l'année.

1.2 Le développement des villes chinoises et la congestion

La première congestion du trafic en Chine est introuvable, mais conformément à la relation entre le développement urbain et le développement des transports, sa première apparition dans l'histoire chinoise contemporaine peut être dans une ville prospère politiquement et économiquement comme Beijing ou Shanghai.

Selon les données historiques montrées, en 1949, la zone urbaine de Shanghai était de 81 kilomètres carrés et il y avait une population de plus de 400 millions. Le noyau urbain comprenait trois régions : la concession internationale, la concession française et la communauté chinoise, de couverture de la plupart des districts Huangpu, Jing'an et Xuhui. Parmi eux, la formation de la communauté chinoise était avant le temps des ports ouverts en 1840, les transports principaux étaient la marche, le camionnage et le transport maritime. Jusqu'à aujourd'hui, ses routes de la vieille ville de Shanghai au noyau de Dieu du Temple sont les plus étroites et bondées, la plupart des sections n'ont pas la capacité du véhicule. Lorsque l'ère du buggy à la transformation de l'ère de l'automobile, le réseau routier des concessions internationales et concessions françaises est formée au début du 20e siècle. Les trois grandes régions mentionnées ci-dessus autonomes, isolés les uns des autres pour des raisons historiques. Jusqu'à la fin des années 1980, les routes sans issue et les T routes du centre-ville (en référence à zone intérieure d'aujourd'hui à environ 100 kilomètres carrés) étaient encore courantes. À ce stade, la région urbaine a été élargie deux fois en plus. La zone concernée était au noyau de la Puxi ville principalement à la prolifération au style de "faire des crêpes" en trois directions du sud, à l'ouest et au

nord. Ce mode d'expansion urbaine a été mis en cause, mais en époque de l'économie planifiée de pénurie générale de fonds, le style de "faire des *crêpes*" était le choix inévitable, parce qu'elle ne coûtait pas cher³. Après tout, à ce moment-là, peu de fonds peuvent être utilisés pour améliorer ses conditions de circulation. Pour élargir des routes du centre-ville, creuser un métro, créer des villes satellites ou construire des couloirs de transport rapide, les besoins financiers étaient énormes. Par conséquent, le meilleur choix en fonction de la capacité économique actuelle était naturellement l'expansion des zones urbaines le long de la périphérie de la ville et l'extension des lignes de bus existantes. Mais le problème du processus de la prolifération au style de "faire des *crêpes*" de la ville vers l'extérieur, était que les résidents revenaient toujours à l'emploi de la ville centrale, ou bien transportaient les transferts correspondants pour travailler en raison de la construction d'un grand nombre de zones résidentielles dans les nouvelles villes en banlieue. Ainsi, jusqu'à la fin des années 1980 et début des années 1990, les transports publics en période de pointe à Shanghai atteignaient la saturation, les routes du centre-ville étaient en situation d'une sorte de congestion sévère. À ce moment-là, une blague s'était répandue peu à peu : «Les chemins des années 1930, Les voitures des années 1990». En 1986, les vélos étaient les outils de trajet principaux de plus de 30% des shanghaiens. Beaucoup de gens préféraient monter trois ou quatre kilomètres de vélo mais ne voulaient pas prendre un bus "bondé". De ce fait, la capacité des véhicules à moteur était plus restreinte en situation de conduite mixte des véhicules à moteur et non motorisés. En plus, la vitesse moyenne du bus dans la ville centrale était seulement de cinq kilomètres par heure comme la marche avec l'environnement intérieur très emballé et désordonné⁴.

Le problème de congestion du trafic mentionné ci-dessus à propos du processus de

³ *Livre blanc de transport urbain de Shanghai en 2002*.Shanghai.2003.

⁴ *L'expérience de Shanghai*. News China.02 nov.2012

construction urbaine de Shanghai est une miniature des nombreux problèmes dans le processus d'urbanisation de la Chine. Il y a beaucoup de grandes villes comme Beijing (voir 1.3), Guangzhou, dont le processus de développement urbain a connu des problèmes similaires.

1.2.1 Le développement du transport urbain à Beijing après la fondation de RPC et le changement de la congestion du trafic

Depuis les années 1970 jusqu'à aujourd'hui, il y a presque 30 ans. Au cours de ce temps, le modèle de réseaux de transport de Beijing est devenu de plus en plus mûr, on a maintenant formé une construction de réseaux en forme d'anneaux et radiaux. Après les années 90, l'établissement des réseaux de Beijing entre dans une période de la prospérité, le modèle principal de réseaux en forme d'anneaux et radiaux est en train d'émerger.

L'établissement du périphérique de deuxième zone est basé sur la stratégie « construire le lien entre les banlieues pour soulager la pression de centre-ville »⁵ proposée au cours de l'offre des jeux asiatiques, on a fini de le construire en 1993. Il tourne autour de la zone de l'ancienne cité, basé sur l'ancien fossé et les remparts, sa longueur est de 33 kms, et il mesure à peu près 61,87 kilomètres carrés. Après l'achèvement du périphérique de deuxième zone, le périphérique de troisième zone est établi en 1999, long de 48 kms, mesurant à peu près de 159,10 kilomètres carrés.

La distance entre le périphérique de quatrième zone et le centre-ville de Beijing est de presque 8 kms. Long de 65,3 kms, il mesure presque 302,76 kilomètre carrés. Les autoroutes principales à deux sens comptent 8 voies au total, ce périphérique est considéré comme le périphérique d'autoroute le plus grand et du plus haut niveau technique dans l'histoire de la construction du périphérique. Tous les travaux pour la

⁵ *Le programme de développement des transports de Beijing 2004-2020*. Comité municipal des Communications de Beijing, Centre de recherche de transport de Beijing. Beijing.2004

construction du périphérique de quatrième zone ont duré plus de dix ans, jusqu'au mois de juillet 2001.

Le périphérique de cinquième zone a une longueur de 99 kms, il mesure presque 667,5 kilomètre carrés. Au début, ce périphérique est construit suite à l'établissement du standard de d'autoroute payante, ce qu'on appelle « la premier périphérique d'autoroute », et en 2003, tout le périphérique de cinquième zone est fini de construire. Mais pour soulager la pression de transport d'inter-périphérique, depuis le 01 janvier 2004, le périphérique de cinquième zone a arrêté le système de payant et devient le périphérique inter-ville.

Suit à l'amélioration des périphériques de deuxième et troisième zones, et les ouvertures à la circulation de périphérique de quatrième et cinquième zones, la tendance du transfert de la population vers les banlieues émerge. Les zones où l'augmentation de la population est la plus claire sont celles situées près du périphérique de troisième zone, entre troisième zone et quatrième zone, et entre quatrième et cinquième zones. En comparaison avec les autres zones, la pression d'intensité de la population en deuxième zone est soulagée. Au cours du temps, l'intensité de la population de troisième et quatrième zones a augmenté, tandis que l'intensité de la population de deuxième zone est en train de diminuer.

D'après les données de la recherche sur les déplacements des habitants de la ville en 2008⁶, le taux de déplacement moyen est 2.64 fois par personne, et la quantité totale de déplacement atteint 29 200 000 fois, et la quantité de circulation compte 201 800 000 kms par jours. D'ailleurs, d'après les données de l'inscription des véhicules automobiles, la quantité des véhicules automobiles de la zone de huit arrondissement compte presque 64.07% de toute la cité, et le nombre des véhicules automobiles des zones de Dongcheng, Xicheng, Chongwen, et Xuanwu compte presque 20,65% de toute la cité ; tandis que les zones Haidian et Chaoyang où il y a le

⁶ *Bref du rapport de la troisième enquête complète du trafic*, Comité municipal des Communications de Beijing, Centre de recherche de transport de Beijing. Beijing.2007

plus nombreux véhicules automobiles occupent les proportions de 16,35% et 15,86%. Suite aux données sur les statistiques du périphérique, les véhicules automobiles inscrits dans la deuxième zone est de 14,07%, la troisième zone est de 30,74%, et la quatrième zone est de 43,42%, et 56,76% pour la cinquième zone. Il faut noter qu'avant, il y a eu une contraction sur les inscriptions de véhicules automobiles, donc, en réalité on compte plus de véhicules automobiles dans la zone d'inter-cité que la quantité qu'on a cité auparavant. Donc, on compte presque 60% de véhicules automobiles dans la cinquième zone.

Tableau 1 la proportion de la quantité de véhicule public, véhicule privé et véhicule automobile par zone

position	Véhicule public	Véhicule privée	Véhicule automobile =Véhicule public+Véhicul privée
Inter 2 zones	0,033 8	0,106 9	0,140 7
2-3 zones	0,039 5	0,127 3	0,166 7
3-4 zones	0,029 0	0,097 7	0,126 8
4-5 zones	0,028 0	0,105 4	0,133 4
5-6 zones	0,032 7	0,155 7	0,188 4
Au de là de 6^{ème} zones	0,037 4	0,206 6	0,244 0
Au total	0,200 5	0,799 5	1,000 0

Source: Bureau de Traffic Management de Pékin

(Véhicule public : les véhicule qui service au l'entreprise en commun ,qui l'utilise par collectif .

Véhicule privée : les véhicule qui service au personel, la propritaire est privé.

Véhicule automobile : tout les véhicule roule sur la route sont véhicule automobile.)

A la fin de 2010, on compte presque 20 100 véhicules automobiles⁷ en route, dont il y a 19 522 tramways et 578 bus ; Il y a 648 lignes pour les véhicules automobiles dont 620 pour le tramway et 28 pour les bus ; toutes les longueurs des lignes comptent presque 19 360 kms. En 2010, les véhicules automobiles ont atteint

⁷ *Le rapport annuel de transport de Beijing*. Centre de recherche de transport de Beijing. Beijing.2011

un transport de 4 009 000 000 personnes.

A partir de tous les informations on s'aperçoit que dans le système de transport public, les tramways et les bus occupent une partie principale pour le transport ; la proportion des véhicules sur rail est de plus en plus importante suite au développement du modèle de réseaux. Et la proportion de transport dont le taxi est chargé n'occupe que un huitième, loin d'être satisfait pour le transport de la cité Beijing.

D'après les données publiées sur le transport dans la cité, pour les avenues moins importantes, on compte une moindre quantité de bus et taxis, il n'y a que 77.4%, tandis que dans les avenues les plus importantes, on compte les plus nombreux bus et taxis, il y a presque 90,59%, et la proportion moyenne dans les avenues est de 85,68%.

Étant donné que la possession des véhicules automobiles à Beijing augmente, la contradiction de parking émerge⁸. En 2010, il y a 4510 garages payants à Beijing, on compte presque 947 982 parkings, comparé avec les données de 2008, chaque donnée a augmenté de 28,1% et 32,0% ; pour la partition de parking entre tous les zones, la zone de Chaoyang compte le plus de parkings, presque 31,7% de tous les parkings à Beijing. A partir de 1 mai 2010, les nouveaux standards de parking payant pour les véhicules automobiles sont mis en œuvre à Beijing, on a changé l'unité de temps de 1 heure à 30 minutes, donc tous les propriétaires des véhicules automobiles qui stationnent pour moins de 30 minutes vont payer moins de la moitié des frais de parking.

1.2.2 L'histoire de transport de Beijing et l'analyse de chaque période

Depuis la construction de la république populaire de Chine, suite au développement de la société et la finance dans la cité de Beijing, le transport a vécu

⁸ *Le rapport annuel de transport de Beijing*. Centre de recherche de transport de Beijing. Beijing.2011

plusieurs périodes de développement. A partir de la construction de transport, l'histoire de transport peut être divisée d'après le niveau de motorisation et le type de motorisation.

1.2.2.1 La période où les véhicules non-motorisés dominent le transport (1949-1977)⁹

Au début de la construction de la République populaire de Chine, le niveau de transport de la cité Beijing est très bas, où on compte justement 2 092 000 habitants. En 1949, les bus commencent à reprendre les opérations, et en 1957, le premier trolleybus commence à circuler, en 1966, on peut trouver les tramways roulant dans la rue. Donc, la période à partir de la construction de la république populaire de Chine jusqu'à l'ouverture de la révolution où la situation de transport correspond bien au projet de système économique, ses caractéristiques sont présentés en 3 parties : premièrement, le niveau de la déplacement est très bas ; deuxièmement, parmi les véhicules de transport principaux, les vélos et le marche comptent pour presque 70% ; troisièmement, l'augmentation de la déplacement est très douce et stable. Jusqu'à l'année 1977, le trafic de passager est 15.6 cents millions visiteurs, et la quantité de véhicules non-motorisés est de 2 710 000, tandis que les véhicules automobiles se comptent à seulement 64 900.

Au début de l'année 70s, les métros commencent à faire les effets supplémentaires, le trafic de passager compte de 2,32% ; la ligne de métro de Beijing numéro 1 mesure 30,44 kms, dont la première partie entre «pingguoyuan» et les zones de Nanshili est commencé à partir du mois juillet 1965, et fini au mois octobre 1969. Et la ligne numéro 2 mesure 23.1 kms, dont la partie entre la rue Changchun et les zones de la station de Beijing est la restauration de la première période de Beijing, et le reste est

⁹ MAO Baohua, GUO Jiju, CHEN Jinchuan, JIA Shunping. *Some Historical Comments on Urban Transportation Development of Beijing*. *Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology* , 2008, 6(3),P7-P11

la restauration de la deuxième période de Beijing, qui est commencée à partir du mois mars 1971, et fini au mois septembre 1984.

Bien que le modèle de réseaux vienne de paraître, à cause de la contrainte du niveau du développement économique, l'augmentation des véhicules automobiles est très lente. Au début de l'année 1978, la quantité des véhicules automobiles n'est que 77 000, et la quantité de véhicules non-motorisés augmenté à 4257 pour dix mille personnes, et la croissance annuelle est de presque 116 000.¹⁰

1.2.2.2 La période où le bus domine le transport (1978-1985)¹¹

Après l'ouverture de la révolution, l'économie urbaine commence à se développer avec une vitesse très rapide, le trafic de passagers augmente stablement, la période où le bus domine le transport est arrivée. Dans cette période, ses caractéristiques sont présentés en 3 parties.

Premièrement, la quantité de la déplacement commence à augmenter ; d'après les données de la recherche sur déplacement en 1986, la quantité de la déplacement des habitants de Beijing a atteint 1 076 140 visiteurs, et la taux de la déplacement est de 1,65 fois par personne par jour ; la taux de la déplacement des habitants locaux est de 1,61 fois par personne par jour, et les populaires flottants est de 2,19 fois par personne par jour. Dans tous les moyens de déplacement pour les habitants locaux, le vélo s'impose, soit 54,03%, et le deuxièmement c'est le bus, soit 24,32%, la marche occupe 13,67% ; et la voiture n'occupe que 4,35%, et la plupart d'entre eux sont les voitures utilitaires.

Deuxièmement, la rapidité de la croissance de la quantité de transport de

¹⁰ MAO Baohua, GUO Jiju, CHEN Jinchuan, JIA Shunping. *Some Historical Comments on Urban Transportation Development of Beijing*. *Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology* , 2008, 6(3), P7-P11

¹¹ MAO Baohua, GUO Jiju, CHEN Jinchuan, JIA Shunping. *Some Historical Comments on Urban Transportation Development of Beijing*. *Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology* , 2008, 6(3), P7-P11

passagers de véhicules publics ; au cours des années 80, le système de bus de Beijing a accéléré la marche et la force de la révolution, et suite à la construction des périphériques et le développement de réseaux, la quantité de transport de passagers publics augmente depuis 15,6 cents millions, en 1977 jusqu'à 33,43 cents millions en 1985, le taux de croissance a atteint 10%. Pour augmenter les bénéfices de transport, on a fait évoluer le système d'opération traditionnelle, et construire les lignes touristiques, les lignes spécialisées pour les billets mensuels, etc. Depuis l'année 1977 jusqu'à l'année 1985, au cours de ces 8 ans, le nombre de véhicules est augmenté de 2455 jusqu'à 4398, on a presque doublé la quantité ; le nombre de lignes est augmenté de 115 jusqu'à 189, et la longueur d'opération est augmenté de 137.1kms jusqu'à 2272.2kms. En septembre 1984, la ligne numéro 2 du métro a commencé à circuler.

Troisièmement, l'augmentation de la quantité des véhicules non-motorisés, jusqu'à la fin de l'année 1985, la quantité des véhicules non-motorisés est 5 610 000, et la quantité de la croissance annuelle est 34 4000, les propriétaires privés commencent à émerger, mais la croissance reste très lente, la croissance de la quantité annuelle est 17 700. La construction de transport reste toujours la marche, le vélo et le bus, et le système de bus et de vélo contient la croissance la plus rapide.

1.2.2.3 La période où la voiture domine le transport (1996-2006)¹²

Depuis l'année 1996, Beijing est entré totalement dans une période de la motorisation, et son caractéristique est la croissance de la quantité de la voiture privée.

En 2006, la quantité des véhicules automobiles est de 2 876 000, dont la quantité de la voiture privée est de 2 065 000, sa proportion dans les véhicules automobiles est de 71,8%. Comparé avec l'année 1996, la quantité des véhicules automobiles est presque triplée, et la quantité des voitures privées est de 6 fois qu'avant, et la

¹² MAO Baohua, GUO Jiju, CHEN Jinchuan, JIA Shunping. *Some Historical Comments on Urban Transportation Development of Beijing*. *Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology* , 2008, 6(3), P7-P11

croissance annuelle de la voiture privée est de 21%.

Une autre signature de la motorisation est l'augmentation du déplacement avec les véhicules automobiles. Suit au résultat de la recherche sur les comportements du déplacement des habitants, qu'on peut aperçu que la proportion du déplacement avec la véhicule automobile augmente sans arrête. Au cours de ces 20 ans, la proportion de vélo se décline gravement, à partie de 54,03% jusqu'à 25,92%. La raison de la diminution de la quantité du vélo a une certaine relation avec le développement économique et l'augmentation du standard de la vie des habitants de Beijing, l'expansion de la surface d'urbain, et la distance du déplacement.

Suite aux donnée de la recherche sur le transport, on peut voir que la proportion de bus et de métro augmentent, et reste dans un cadre de 28%-30% par rapport au nombre total de déplacements effectués, et la proportion de taxi reste inférieure de 10% après l'année 2000, tandis que la proportion de la voiture privée augmente de 5,24% en 1986 jusqu'à 23,96% en 2000, et cette proportion continue à augmenter, et en 2006, cette chiffre a atteint 31,06%. Les véhicules automobiles privés commencent à dominer le transport du déplacement des habitants de Beijing, et la période où la voiture privée domine le transport est arrivée.

Tableau 2 La proportion des différents moyens choisis les habitants de Beijing pour le transport par ans

L'année	Bus	Métro	Taxis	Voiture	Navette	Vélo	Au total
1986	29,31%	-	0,36%	5,24%	-	64,09%	100,00%
2000	27,33%	-	9,03%	23,96%	-	39,68%	100,00%
2006	24,10%	5,70%	7,60%	29,80%	2,50%	30,30%	100,00%
2006	24,40%	5,80%	8,10%	31,6%	2,40%	27,70%	100,00%

Source: Bureau de Traffic Management de Pékin

1.2.2.4 La période où la construction des réseaux domine le transport (après l'année 2007)

Au cours de ces dix ans de la motorisation, la situation des réseaux de transport de Beijing est pire que jamais, bien que le gouvernement ait adopté une série de

mesure pour soulager la pression d'embouteillage, le résultat n'est pas satisfaisant, tout au plus il a juste empêché la détérioration. En réalité, ce n'est pas les mesures qui empêchent la détérioration, mais ce sont les embouteillages qui empêchent la détérioration. Parce que la congestion a atteint un niveau qui ne sera pas augmenté. En raison de ce qu'il a déjà saturé, il ne sera pas détériorer. Et on peut même dire que la situation de transport est entrée dans une période de saturation.

Par conséquent, en 2004, le gouvernement a déposé « esquisse du développement de transport de Beijing », a accéléré la démarche de la construction du système de transport de réseaux¹³. En 2006, on a offert la carte de bus, en 2007, on a baissé le prix du billet de métro ; suite à l'arrivée des jeux olympiques, une série de réseaux va commencer à circuler, le transport de Beijing va entrer dans une nouvelle période où les bus dominent le transport, et les mesures principales contiennent les 2 parties :

D'abord, il faut combiner la demande de service entraînée par le système des réseaux après la réussite des jeux olympiques en l'an 2000, accélérer la démarche de construction et l'investissement dans les réseaux de transport entre les grandes villes. En 2002 et en 2005, on a fait beaucoup de corrections sur le projet de construction des réseaux.

D'ailleurs, on a établi « l'esquisse du développement de transport de Beijing », on va améliorer la situation des bus et l'attractivité des bus pour les augmenter dans le niveau de la stratégie à priorité. En l'année 2007, on a offert la carte mensuelle de bus, et en même temps, on a baissé le prix du billet du métro, en juillet, on a une fois encore changé le prix de transport ; et en l'année 2008, la proportion des bus a une fois encore dépassé la proportion de la voiture privée.

¹³ Yongshen QUAN, Xiaoming LIU, *La recherche du système de transport de nouveau Beijing*. Urban Transport of China. 2005

1.3 La raison profonde de la congestion des transports

urbains

Par les données sur Beijing ci-dessous, on montre que, bien que la congestion des transports se représente dans le système de réseaux, la raison profonde qui a causé la congestion ne se situe pas dans le système.

Avec l'analyse approfondie de l'histoire de congestion du trafic, on peut généralement obtenir les raisons suivantes :

1.3.1 Le développement de la ville qui dépasse la limite du projet de la ville a donné une grande pression au système de transport urbain.

Une partie, l'augmentation de la quantité de la population urbaine dépasse le trajet du projet de la ville. Par exemple, à Beijing, suite au projet proposé en 2004¹⁴, la quantité de la population urbaine en 2020 est de 18 millions, tandis qu'en l'année 2009, la population locale à Beijing est de 17,55 millions, ainsi on a dépassé le trajet prévu avant 10 ans. A Shanghai, à la fin de l'année 2009, les habitants locaux se comptent de 19,21 millions personnes, ce chiffre a déjà dépassé le trajet proposé en 1999¹⁵ qui a une limite de 16 millions personnes. Ça arrive aussi à Hangzhou, à la fin de l'année 2009, la population locale est de 4 240 000 personnes, par rapport au projet de l'année 2001¹⁶, on a dépassé de 200 000 personnes. Sans aucun doute, le dépassement de la limite de population va entraîner une demande accrue de transport, et va aussi causer des problèmes pour le système de transport qui se développe d'après le projet. De l'autre côté, l'agrandissement de la surface de la ville a entraîné l'augmentation de la distance de trajet de la part des habitants. Depuis l'année 1990 jusqu'à l'année 2002, le pourcentage annuel d'augmentation de la surface est plus de 10%, et ce chiffre est grandi à 28% à Hangzhou, même à Ningbo, où le

¹⁴ *Le plan global de Beijing (2004-2020)*. <http://www.bjghw.gov.cn>. 2005.

¹⁵ *Le plan global de Shanghai (1999-2020)*. <http://shanghai.mofcom.gov.cn>. 2009.

¹⁶ *Le plan global de Beijing (2001-2020)*. <http://www.hangzhou.gov.cn>. 2009.

développement économique n'est pas très vite, ce chiffre est passé à 11%. Depuis l'année 1997 jusqu'à l'année 2007, l'augmentation annuelle de la surface de Guangzhou est de 49 km², ce chiffre est égal à la surface de l'ancienne ville de Guangzhou avant l'établissement de la République Populaire de Chine. Suite à ces développements, la distance de transport augmente de 2.54 km en 1984 jusqu'à 6,42 kms en 2005¹⁷ à Guangzhou, quant à Shanghai, la distance de transport augmente de 4.5 kms en 1995 jusqu'à 6,9 kms en 2004. Et finalement, la conséquence sur la situation des réseaux est que l'augmentation de la population et de la distance de transport a beaucoup dépassé les capacités supportées par le système de transport.

1.3.2 La relation incorrecte entre l'intensité de la population urbaine et la quantité de la voiture privée aggrave la contradiction entre la demande et l'offre de transport.

L'histoire de la motorisation dans les grandes villes internationales déclare que dans les villes où la densité de la population est très grande, à cause de la pression des ressources de transport, la quantité de véhicules automobiles par personne est très bas aussi, cela veut dire que, entre la quantité de véhicule automobile par personne et la densité de la population, il y a une relation inversement proportionnelle. Dans une grande ville internationale comme New York, Tokyo, la quantité de véhicules automobiles suit le principe «petite quantité en centre-ville, grande quantité en banlieue », cela vaut dire que si la densité de la population est plus haute, la quantité de véhicule automobile est plus basse. Par exemple, à New York, la densité de la population est de 36,5 mille personnes par kilomètre carré, tandis que la quantité de véhicule automobile par personne n'est que 0,15. C'est le même cas à Tokyo, en prenant la zone Zhongye comme exemple, l'intensité de la population est de 20,1

¹⁷ Lingbin KONG., *Le développement urbain et le plan de trafic: La théorie et la pratique de la planification complète du trafic dans les grandes villes au cours de la nouvelle période.* People's Transport Press. Beijing. 2009

mille personnes pour un kilomètre carrés, tandis que la quantité de véhicules automobiles par personne n'est que 0,16. La particularité de la motorisation en Chine, c'est que la période où la voiture entre dans la famille et la période de la modernisation et l'urbanisation se rencontrent ; en quelques années, on a déjà réalisé la démarche des pays développés où souvent ça prend une centaine d'années pour compléter les manques de la loi, et pour l'ajustement du prix, même si les habitants urbains possèdent la force économique d'achat d'une voiture, il leur manque la mentalité rationnelle et la qualité civilisée pour bien utiliser la voiture, et le résultat c'est que, plus l'intensité de la population est haute, plus la quantité de véhicule par personne est haute, (c'est à dire en Chine la situation est différente avec les autres pays, normalement, dans les grandes villes internationales déclare que dans les villes où la densité de la population est très grande, à cause de la pression des ressources de transport, la quantité de véhicules automobiles par personne est très basse, mais, en Chine est contrairement) et ceci a violé la loi du développement de la motorisation dans les grandes villes internationales. Par exemple, à Beijing, plus de 70% de véhicules automobiles se concentrent dans les 6 zones, et dans les zones de Dongcheng et Xicheng où l'intensité de la population est la plus haute, la quantité de véhicules automobiles est la plus haute aussi. Ce genre de possession de la voiture a aggravé la contradiction de l'offre et la demande de transport, et a fait que la pression sur le système de transport est plus grande que jamais.

1.3.3 La diminution de la circulation en vélo augmente la pression sur le système de transport urbain.

En raison de l'impact de la circulation automobile, l'environnement de la circulation des piétons et à vélo de beaucoup de grandes villes en Chine se détériore, il y a de sérieux problèmes cachés en termes de sécurité, et dans beaucoup de villes, la circulation à pied et en vélo diminue. À Beijing, par exemple, la proportion des déplacements à vélo en 2010 est seulement de 16,7%, en baisse de 46% par rapport à 1986. La proportion de voyage de moins de 5 km est de 44%, ce qui est précisément

la distance d'utilisation la plus appropriée pour la marche et le vélo. Lorsque cette partie de la demande change de moyen de transport en faveur de la voiture, il est évidemment que cela cause du gaspillage de ressources de transport, et exerce une pression sur la circulation routière¹⁸.

1.4 Conséquences de la congestion du trafic routier et propositions

1.4.1 Les conséquences de la congestion

La congestion est le produit du processus de développement urbain, quand il dépasse la tolérance de la ville, il va limiter le développement ultérieur de la ville. Les conséquences de la congestion sont multiples. On peut le préciser et classer en trois catégories : économiques, sociétales et environnementales.

Les conséquences économiques

D'un point de vue économique, la congestion du trafic routier entraîne :

-une perte économique, à cause des accidents. La congestion conduit à l'augmentation des accidents, les accidents augmente la congestion.

-une perte de productivité, à cause de la congestion, les déplacements des personnes vers les lieux de travail, et aussi les livraisons tardives des approvisionnements ou des services rendus ont des retards importants voire sont annulés. Des études réalisées par l'Union européenne chiffrent le coût de la congestion routière (imputable tant aux migrations alternantes et au trafic de loisir qu'aux déplacements d'affaires et au transport de marchandises) à 1% en moyenne du PIB de ses Etats membres, et plus exactement à 1,5% pour le Royaume-Uni et la France, et 0,9% pour l'Allemagne et les Pays-Bas.¹⁹

¹⁸ *Annuaire statistique de la Chine en 2010*. Bureau national des statistiques de Chine. China statistical Press. 2010

¹⁹ CTC--- Collection Technique Cimbéton T 32, « *CONSTRUIRE DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIERES* », Centre d'information sur le ciment et ses

Les conséquences sociétales

Les usagers de la route se plaignent des heures qu'ils perdent dans les embouteillages (plus de 1 milliard d'heures par an pour la France) parce qu'elles empiètent sur le temps qu'ils peuvent consacrer à leur travail et à communiquer avec leur famille. La congestion du trafic routier aura deux impacts importants :

-La qualité de vie des usagers, car les conducteurs soumis à des embouteillages fréquents ont les problèmes de stress, d'anxiété et d'énervement, entraînant un accroissement du risque d'accident.

-Le pouvoir d'achat des usagers, car la congestion du trafic a des conséquences directes sur l'augmentation de la consommation énergétique. Dans la situation actuelle, le prix du pétrole a augmenté, ceci engendre une nette diminution du pouvoir d'achat des usagers.

Les conséquences environnementales

D'un point de vue environnemental, la congestion du trafic routier a un impact négatif à cause de l'augmentation de la pollution qui engendre des coûts économiques et écologiques en croissance exponentielle. Les chiffres aux Etats-Unis font état d'une situation similaire. En 2004 aux Etats-Unis, la congestion est à l'origine du gaspillage de 100 milliards de litres de carburant, soit 250 millions de tonnes de CO₂ émises dans l'environnement²⁰

La productivité est en baisse à cause des pertes de temps dues à la congestion. La congestion provoque l'aggravation la pollution de l'air et de l'eau, l'augmentation du bruit et la dégradation de la qualité de vie. Toutes ces conséquences sont dues à l'augmentation de la demande de transport terrestre. On peut donc conclure que le phénomène de congestion du trafic routier est lié aux problèmes sociaux et économiques et à la qualité de la vie. Il faut rechercher des solutions efficaces et

applications ,PP12.

²⁰ CTC--- Collection Technique Cimbéton T 32, « *CONSTRUIRE DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIERES* », Centre d'information sur le ciment et ses applications ,PP13.

rapides.

1.4.2 Les propositions contre la congestion de la circulation

De nos jours, les systèmes de transport vont devoir relever un défi majeur au cours des prochaines décennies pour assurer durablement la mobilité et les déplacements des personnes. En effet, si la moitié de la population mondiale habite en ville, d'ici 2050, il y aura les deux tiers de la population mondiale qui habiteront en ville²¹. Il faut qu'on trouve un moyen transport approprié du développement durable pour réduire la pollution .

Mettre au point des outils pour la régulation et la gestion du trafic routier.

Le trafic routier est un phénomène complexe à cause des nombreux acteurs qui y participent .Depuis une cinquantaine d'années, les théoriciens du trafic cherchent à comprendre le phénomène de congestion du trafic. Ils établissent un modèle, utilise les mathématiques (par exemple : les équations aux dérivées partielles) pour décrire le phénomène de congestion du trafic comme l'écoulement de fluides. Jusqu'à aujourd'hui, on a bien développé des outils pour la régulation et la gestion du trafic routier. Mais, la congestion du trafic existe encore.

Restrictions sur l'achat de plaque d'immatriculation de véhicules privés

Comme on a mentionné dans l'article précédent, la congestion de la circulation de Beijing est un problème très grave. Le 23 décembre 2010, le gouvernement municipal de Beijing a annoncé un loi—« régulation du nombre de voitures privés dans les dispositions provisoires de Beijing ». Il a déclaré que il y a seulement 20,000 numéro de plaque d'immatriculation à distribuer chaque mois, et les véhicules qui n'appartiennent pas à Beijing sont interdits de conduite dans le centre-ville pendant les heures de pointe. Cette loi a ralenti la tendance à la hausse du nombre de voitures privées(nombre de voitures vendues). Mais cette façon de faire a seulement ralenti la

²¹ CTC--- *Collection Technique Cimbéton T 32*, Construire de nouvelles infrastructures routières

vitesse d'augmentation du problème, mais n'a pas résolu le problème.

Restriction sur les numéros pairs et impairs

Le système pair-impair est un système de transport permettant d'alléger la pression sur le trafic urbain. En 2007, le gouvernement municipal de Beijing a mis en œuvre ce système pour préparer les Jeux Olympiques. Lorsque le numéro du jour est impair, seules les voitures dont la fin du numéro de la plaque d'immatriculation est un numéro impair peuvent prendre la route, de même pour les jours pairs. Ce système a bien marché pendant la période de Jeux Olympique. Mais dans les deux ans qui ont suivi, beaucoup de gens ont acheté une deuxième voiture, la congestion a émergée encore.

Bus et métro

Pour résoudre les embouteillages, le bus et métro ont joué un rôle important. Actuellement, dans les grandes villes qui ont un problème de congestion, on voit toujours le bus rouler sur la route. Il est moins cher, transporte plus des passagers, large gamme de trafic. Il est un moyen de voyager qui est peu cher et efficace.

Vélo

Actuellement, le processus d'urbanisation des grandes villes a augmenté à un vitesse rapide. Le nombre de voiture a augmenté, les émissions d'échappement des véhicules sont excessives, entraînant une grave pollution de l'environnement. Le vélo est un bon moyen de se déplacer pour une ville. Il a beaucoup d'avantages comme sa petite taille, pas de pollution, pas cher, etc. Mais, il est limité aux villes basses comme Amsterdam. Son utilisation dans les villes de montagne est très physique. La vitesse est aussi un point faible.

Le covoiturage

Le covoiturage consiste à partager son véhicule personnel avec d'autres usagers pour effectuer un trajet en commun. C'est une pratique en développement qui

constitue un mode de déplacement nouveau, qui économise du carburant, favorise les échanges entre les personnes, protège l'environnement, économise de l'espace routier. Le système de covoiturage représente un moyen de lutte contre la congestion. Grâce à l'étude du système de covoiturage, il y a beaucoup de facteurs qui influent sur le développement du covoiturage comme juridique, l'assurance, les politiques nationales, etc. Mais, en raison de contraintes de temps, on ne peut pas être mentionnés tous les facteurs. Dans cet article, on n'analyse que le facteur juridique.

Partie 2

Covoiturage : définitions et problèmes

Avec le développement économique et social, le niveau de vie matérielle des gens s'améliore sans cesse, le taux de la possession de voiture personnelle aussi continue à augmenter, la voiture privée comme moyen de transport de personne devient de plus en plus populaire. Selon les statistiques du Bureau de la gestion du trafic public du ministère de la Sécurité publique chinois, à la fin de Juin 2011, le nombre total de véhicules automobiles à maintenir est de 217 millions dont 98,46 millions d'autos et 72,06 millions de voitures privées, ce qui représente 73,2% du nombre total des véhicules, soit une augmentation de 1,21 % par rapport à la fin de 2010²². Certes, la croissance du nombre de voitures privées apporte aux gens beaucoup de commodités, en jouant un rôle important dans la promotion du développement économique et dans l'amélioration du niveau de vie des résidents urbains et ruraux. Cependant, le développement rapide de la voiture privée cause également des problèmes négatifs, tels que la congestion de la circulation urbaine, la pénurie énergétique et la pollution environnementale. Actuellement, de nombreuses villes prennent des mesures appropriées afin de faire face à une forte augmentation du nombre de voitures, telles que le développement du transport en commun, et du transport ferroviaire, Beijing a pris une mesure pour que les véhicules qui porte un numéro pair ou impair roulent dans le jour pair ou impair, cela réduit la quantité des véhicules roulants dans la ville chaque jour, mais n'améliore pas fondamentalement l'efficacité du fonctionnement du véhicule. Cet article se déroule en visant un moyen populaire récemment en Chine qui peut résoudre efficacement les inconvénients ci-dessus : le covoiturage.

²² LI Hao, YANG Zhenglong. Analyse des problèmes de se déplacer par covoiturage des citadins, Magazine universitaire de l'Université industrielle du Hebei, 2012

2.1 La définition du covoiturage

Le covoiturage signifie un moyen commun de voyager qu'un propriétaire de la voiture privée et ses passagers arrivent à un accord (par oral ou par écrit), que le conducteur dépose les passagers à un endroit déterminé dans un temps défini. Selon la compréhension du concept de covoiturage, le covoiturage comporte le covoiturage payant et gratuit en fonction de la norme si celui qui offre le service de covoiturage demande un paiement.

2.1.1 Covoiturage payant

Le covoiturage payant indique que le propriétaire du véhicule demande un paiement à ses passagers pour son service de conduite. Le covoiturage payant est divisé en covoiturage payant lucratif, comme le taxi ou la “transport au black”, et covoiturage payant non lucratif pour seulement partager le coût du transport sans but lucratif.

2.1.2 Covoiturage gratuit

Le covoiturage gratuit indique que le propriétaire de la voiture dépose ses passagers à la destination sans leur demander un paiement à condition que l'itinéraire établi ne soit pas changé. C'est prendre la voiture ensemble favorablement au sens juridique, cette situation est vue fréquemment parmi les amis et proches, les collègues et voisins²³.

Dans la pratique, la légitimité du covoiturage payant est controversée, parce qu'il existe une transaction. Le département de gestion de la circulation pense que: s'il y a une transaction dans le covoiturage, c'est un acte illégal. Selon le sondage, la majorité de ceux qui covoiturent donnent au chauffeur une certaine somme d'argent ou des cadeaux pour exprimer leur gratitude avant de monter ou après être descendus. Le but de ceux qui covoiturent est de partager une part des frais de voyage du propriétaire,

²³ ZHAO Jianhua. Classification du covoiturage. *Economie et la loi*, N12, 2009

pour qui le but est d'aider les autres ou de réduire les coûts. Les deux parties ne veulent pas en chercher des profits²⁴. Du point de vue du montant de la transaction, le montant peut être librement négocié par les parties, ou déterminé par ceux qui covoiturent eux-mêmes, sans être limité par le prix du transport de passagers stipulé par l'Etat. Pour le covoiturage payant avec une transaction entre le propriétaire du véhicule et les passagers qui covoiturent, il faut le diviser les cas lucratif et non lucratif. Tout d'abord, la prise du taxi, et la prise payante de la “transport au black”²⁵, sans aucun doute, constitue un covoiturage payant. Puis, charger partiellement le coût de l'usure du véhicule et le coût du carburant constitue également un covoiturage payant. Cependant, la nature de ces deux cas est très différente. Le premier est le covoiturage payant lucratif, qui est le métier des propriétaires du véhicule à but lucratif. Le dernier est le covoiturage payant non lucratif, qui reflète la coopération et l'aide mutuelle. Le covoiturage payant de la “transport au black” est interdite par la loi à cause du manque de la qualification opérationnelle.

2.2 Situation actuelle du covoiturage en Chine

2.2.1 Contexte du covoiturage dans les grandes villes en Chine

Ces dernières années, le nombre des véhicules automobiles augmente sans cesse dans les villes chinoises. À la fin de 2009, le nombre de véhicules civils en Chine est de 82,88 millions, soit une augmentation de 17,8% par rapport à l'année précédente. 26,05 millions voitures privées, soit une augmentation de 33,8%²⁶. Beijing et Shanghai sont les villes les plus grandes en matière du nombre de voitures. Tableau 2

²⁴ Ibid.

²⁵ La “transport au black” est une sorte de véhicule social qui engage dans des activités commerciales illégales. Actuellement, en raison de la “transport au black” répandue qui perturbe le fonctionnement normal du marché de transport, gêne les intérêts des exploitants légaux de taxi, donc elle est le cible d'attaque du gouvernement.

²⁶ Cui Chao, *Covoiturage—moyen efficace de réduire le nombre des voitures sur la route*, Revoir de la Science et Technologie de Chine, Shanghai, 2010

indique le nombre de véhicules et le nombre de voitures privées à Beijing et à Shanghai en 2008 et en 2009.

Tableau 3 le nombre de véhicules et le nombre de voitures privées à Beijing et à Shanghai

Ville Année	Beijing		Shanghai	
	Nombre Véhicules	Voiture privé	Nombre Véhicules	Voiture privé
2008	3,18	2,48	2,68	0,72
2009	3,72	3,00	2,83	0,85
Taux de croissance (%)	17	20.9	5.8	18.3

Source: Statistique nationales

L'accélération du processus d'urbanisation des grandes villes en Chine et le développement rapide du nombre de voitures mènent à la réduction de l'aire de stationnement, à l'aggravation du phénomène de la congestion routière et de la pollution de la circulation, les coûts d'entretien de la voiture augmentent, la congestion du trafic s'aggrave, le covoiturage alors apparaît. Le covoiturage peut atteindre l'avantage mutuel, il peut non seulement réduire la pression du trafic, mais réduire les coûts d'exploitation des véhicules pour les propriétaires, et réduire les émissions des véhicules et les accidents de la circulation. Par conséquent, le covoiturage devient un complément du transport public.

2.2.2 Situation de covoiturage dans les villes chinoises principales

Beijing est la plus grande ville en matière de la possession de véhicules et de la

croissance de voitures privées. En 2006, un club de covoiturage est mis en place, ils prennent la forme d'adhésion pour lancer le service de prendre la voiture ensemble. Le club fournit à ses membres l'itinéraire et l'horaire des propriétaires de voitures et organise ceux qui ont besoin de covoiturer.

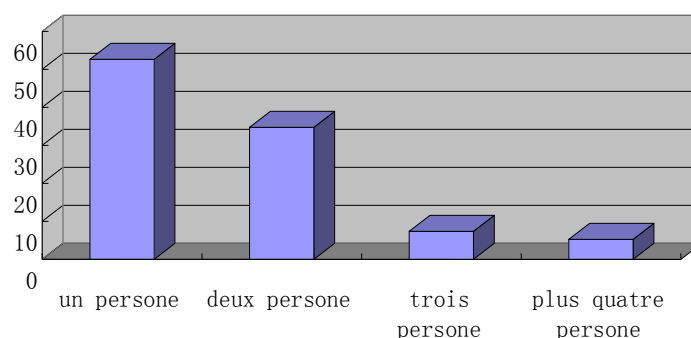
Shanghai est la plus grande ville des activités de covoiturage. De centaines de milliers de personnes ont inscrit sur le site d'Internet de covoiturage. Selon l'enquête, les gens de covoiturage à Shanghai représentent trois caractéristiques: besoin de covoiturage le plus urgent, le meilleur accueil du site de covoiturage, les jeunes femmes nombreuses parmi ceux qui covoiturent. Ceux qui participent à cette nouvelle façon de voyager sont des jeunes cols blancs avec un niveau élevé d'alphabétisation, qui ne veulent pas prendre le bus bondé, ou qui ont peur de suer pour salir le maquillage du visage en route.

Le taux de la popularisation de voitures privées à Wuhan continue à augmenter, tandis que la mise à jour lente des équipements de transport conduit à la congestion fréquente de la circulation. Pour décongestionner la circulation, le département de contrôle du trafic décide de mettre en œuvre le système de rouler selon le numéro pair et impair. Les propriétaires de voitures privées covoiturent souvent pour traverser la rivière en tenant compte de la commodité. Le covoiturage est donc très commun dans la ville de Wuhan. Cependant, le covoiturage se heurte souvent à des problèmes juridiques. La pratique du quartier Changqing Huayuan de Wuhan est premièrement d'afficher sur des centaines de voitures privées un signe uniforme que « prendre la voiture ensemble parmi les voisins » afin de faire croire que ce genre de covoiturage n'est pas considéré comme une opération illégale. Après avoir consulté avec des experts juridiques, le quartier élabore exclusivement un accord volontaire et d'engagement de prendre la voiture ensemble, et demande aux propriétaires et passagers de le signer. Les propriétaires promettent dans l'accord volontaire qu'ils ne prennent aucun prix à ceux qui covoiturent sous aucune forme. Alors que les

passagers de covoiturage promettent qu'ils sont responsables de leur propre sécurité personnelle lors de la conduite et qu'ils ne poursuivent pas les propriétaires de voiture pour leur responsabilité des incidents. Prendre la voiture ensemble parmi les voisins devient instantanément populaire. Plusieurs quartiers dans l'arrondissement de Qingshan à Wuhan veulent joindre cette activité. Non seulement les citoyens le soutiennent, le département de gestion déclare également que cette activité est préconisée. Un fonctionnaire au département de la gestion du transport de Wuhan dit: Si prendre la voiture ensemble parmi les voisins devient populaire à Wuhan, cela pourra alléger beaucoup la congestion urbaine²⁷.

Selon les statistiques, dans l'enquête des voitures privées à Tianjin²⁸, plus de 50% des propriétaires sortent seul en voiture, le nombre de passagers de plus de 80% des voitures n'atteint pas la moitié du nombre de pleine charge, la figure suivante montre les statistiques sur le nombre de passagers des voitures privées à Tianjin, on peut y voir clairement que les passagers dans une seule voiture privée sont peu nombreux et que l'utilisation de l'espace est faible, ce qui sans doute contribue à beaucoup de gâchis.

Tableau 4 Statistiques sur le nombre de passagers à Tianjin(%)



Source : LIU Zhou, Liberté personnelle et intervention gouvernementale—analyse juridique basée sur le covoiturage, Étude de la productivité, 2009(24)

²⁷ CAO Zhongyu. *Etude de prendre la voiture ensemble—enquête de la situation et analyse des contre-mesures*. Université normale de Huadong, Mémoire de master 2005

²⁸ LIU Zhou, *Liberté personnelle et intervention gouvernementale—analyse juridique basée sur le covoiturage*, Étude de la productivité, 2009(24)

Relativement, le covoiturage réduit les émissions de dioxyde de carbone, compense efficacement le manque de moyens du transport public urbain, améliore l'utilisation des véhicules, réduit la consommation d'énergie, allège la pression du trafic, en même temps, le covoiturage non lucratif n'est pas dans le but d'obtenir des profits, mais plutôt une forme de réciprocité parmi les gens, il permet de promouvoir l'harmonie et l'aide mutuelle parmi les gens, ce qui correspond aux exigences de la société.

2.2.3 Controverse du covoiturage

Un propriétaire Monsieur Li de Dongguan a conduit à la gare pour chercher un ami, il l'a attendu pendant une demi-heure mais l'ami n'est pas encore venu, sa nouvelle voiture achetée il y a deux mois a suscité l'attention de quelques hommes à la place de la gare. Ils lui ont demandé de covoiturer avec une rémunération de 100 de yuan, et ont volé la voiture sur la route. Plus tard, Li a exigé une compensation à la compagnie d'assurance, mais il a été rejeté. M. Li a intenté un procès à la compagnie d'assurance dans le tribunal de la ville de Dongguan. Après le jugement, la cour de Dongguan a déclaré que les deux parties sont convenues d'une rémunération au sens de «transport d'affaires» à l'avance, le comportement de M. Li était considéré comme un transport d'affaires, et son comportement a augmenté le risque d'être volé, et le résultat réel est que la voiture a été volée, la compagnie d'assurance était exempte de responsabilité²⁹.

Une autre chose aussi controversée, le 25 Avril 2007, Zhu Changjun venant de la province de l'Anhui a rencontré deux personnes impatientes d'aller au travail qui voulaient covoiturer lorsqu'il a conduit en traversant un quartier de Hangzhou. Les deux ont voulu covoiturer avec un paiement de 6 yuans comme le coût du pétrole, après avoir conduit plus de 100 mètres, la voiture a été arrêtée par ceux qui en

²⁹ WU Jun: Volé dans le covoiturage, le juge avertit que ceux qui covoiturent doit être prudents, http://news.xinhuanet.com/legal/2007-01/18/content_5622724.htm

patrouille entretenaient la gestion urbaine, le département de la gestion urbaine a demandé à Zhu Changjun d'arrêter l'exploitation de voiture et l'a condamné à une amende de vingt mille yuans³⁰ pour la raison qu'il n'avait pas de permis d'exploitation de transport public de passagers et que le permis de conduire était en phase de stage. La survenue de ces incidents a causé un grand débat sur la légalité du covoiturage payant.

Ceux qui sont pour pensent que: vu le taux élevé de sièges vides dans les voitures de ceux qui conduisent pour aller au travail, le covoiturage est un comportement d'utilisation rationnelle de ressources, en même temps, le covoiturage et le taxis sont deux concepts, prendre un peu du prix de l'essence devrait être plutôt orienté qu'interdit³¹. D'ailleurs, le covoiturage économise beaucoup de ressources du transport routier, allège la pression du trafic urbain, réduit le coût de la maintenance de voiture pour les propriétaires de voitures privées, offre un moyen pratique de se déplacer pour les citoyens, il devrait être préconisé³². En plus du soutien de l'opinion publique et des médias, des chercheurs, tel que professeur Yang Jiejun de Nanjing pense que la loi n'interdit pas explicitement les citoyens de covoiturer, il n'y a pas d'interdiction juridique pour ce comportement, alors le covoiturage est faisable. Le covoiturage n'est pas dans un but lucratif, les voisins et les amis partagent le coût de l'essence, cela n'implique pas la nature de la "transport au black". Le covoiturage ne devrait pas être freiné, par contre il devrait être encouragé³³. Xue Zhengyi, membre de la CCPPC de Nanjing pense que le covoiturage est une aide mutuelle civile, il préconise le covoiturage gratuit, qui pourrait être aussi encouragé par l'élaboration

³⁰ CHEN Yanggen: *Le covoiturage payant économise de l'énergie mais illégal*, in *Journal des jeunes chinois*, 8, septembre, 2007

³¹ CHEN Chunlin: *Le gouvernement doit encourager le covoiturage payant*, in *Journal du soir de Yangzi*, 29 avril, 2006

³² CHEN Xiao: *la société de type économisé doit tolérer le covoiturage*, in *Journal commercial du Jiangsu*, 31, Aout, 2006

³³ LIU Xianghong, WU Hong, ZHAO Shoucheng: *Beaucoup de gens appellent a la législation pour encourager le covoiturage*<http://news.qq.com/a/20060830/000342.htm>

étape par étape de la politique sur la priorité d'accès et sur la franchise appropriée d'impôts. Il suggère au législateur de modifier la réglementation de la gestion du transport urbain de passagers des bus publics et des taxis de Nanjing, afin de préciser le comportement du covoiturage au sens juridique.

Ceux qui sont contre pensent que: le département de la gestion du transport urbain garde une attitude conservatrice. Des personnes concernées au département de la gestion du transport de Yantai pensent que le covoiturage est raisonnable, mais illégal, la voiture privée n'a pas de permis de transport routier, elle peut transporter gratuitement, mais prendre un prix est de violer la loi. Le covoiturage et le comportement de la transaction d'argent sont dans le cadre du transport routier commercial, mais la voiture privée n'a pas de permis du transport routier, l'exploitation illégale viole la réglementation de la gestion du transport routier de la République populaire de Chine, si ce cas est trouvé, la voiture sera traitée comme la "transport au black", on condamne à une amende conformément à la loi et détient la voiture³⁴. Les départements de la gestion du transport qui gardent cette opinion similaire sont nombreux³⁵. En outre, des chercheurs ne sont pas pour le covoiturage payant des voitures privées en pensant que cela entrave la concurrence égale pour les taxis³⁶. Un chauffeur de taxi dit directement que le covoiturage est le défi de l'industrie de taxi et il peut priver une part des consommateurs³⁷.

2.3 Le développement du covoiturage à l'étranger

³⁴ XU Jie, Se déplacer par covoiturage se trouve dans une situation embarrassante juridique, in Journal quotidien de Yantai, 5 janvier, 2006

³⁵ CHEN Quan, Ceux qui covoiturent marchent à la marge de la loi, in Journal quotidien de Wuxi, 3 mars, 2006

³⁶ GAI Dongmei, Le covoiturage cherche difficilement le débouché, in Journal quotidien de Consommation, 12 septembre, 2006

³⁷ WANG Lin, Derrière le covoiturage illégal est la perte des normes des droits publics, <http://news1s.lnd.cn/bgw/1nnews/200608/53444020060825.htm>

Le covoiturage comme une façon de se déplacer a été bien connue par beaucoup de gens, dans la société de la hausse du prix du pétrole et de la popularité du concept de la vie à faible carbone, le covoiturage est une bonne façon de se déplacer. La notion du covoiturage en Chine devient populaire ces dernières années, mais il a une longue histoire dans les pays étrangers. Dans la Seconde Guerre mondiale, afin d'économiser du carburant, les habitants européens et américains voulaient choisir le covoiturage pour se déplacer. La crise du pétrole en 1973 rend le "covoiturage" aux Etats-Unis très actif. Plus tard, certains pays occidentaux développés ont fait la même chose et mis en place un groupe de covoiturage.

Etats-Unis: sans covoiturage, on ne peut pas rouler sur la route dans les heures de pointe de certaines grandes villes

Les États-Unis est un pays bien développé à l'égard du transport, le nombre des véhicules occupe la première place dans le monde. Maintenant aux États-Unis, sous la direction du gouvernement, le covoiturage a ses propres normes, devient une partie importante de la gestion du transport urbain pour alléger la pression du trafic. Les États-Unis est un pays avec un système juridique parfait. En 1990, le président américain Bill Clinton s'est référé au 15eme article dans la Réglementation de la gestion du covoiturage de la Californie du Sud pour signer la loi sur la qualité de l'air du gouvernement fédéral, en exigeant les chefs des entreprises d'aider ceux qui covoiturent à assumer la responsabilité de réduire la pollution. L'entreprise aérospatiale de la Californie, par exemple, a lancé 23 programmes de coopération et dépensé des millions chaque année pour récompenser les travailleurs de covoiturage, et exalter ses efforts faits à la protection environnementale. Il y a des cours directeurs pour le covoiturage à multi-passagers, des organisations du temps flexible de travail, et des planifications de l'aire de stationnement, afin de faciliter le stationnement à proximité et l'embarquement et la descente de ceux qui covoiturent. En outre, le gouvernement américain a établi les voies réservées aux VOM (véhicules à occupation multiple), ce sont les voies de l'autoroute spécifiquement établies pour les véhicules à nombreuses personnes dans le but d'attirer plus de personnes à covoiturer

ensemble afin de réduire la congestion de la circulation. Depuis les années 1870, les voies réservées aux VOM sont vues dans certaines villes américaines, cela a obtenu de très bons résultats³⁸.

Depuis la crise financière en 2008, les Américains avec de nombreuses voitures privées ne peuvent pas supporter la hausse du prix de l'essence automobile, ce qui rend le covoiturage plus prospère. Aux États-Unis, les partenaires de covoiturage peuvent se chercher par le biais d'une annonce dans la société et le quartier ou l'école, dont les raisons peuvent être d'aller au travail ou chercher les enfants ou aller faire des courses, on peut y participer à une journée de la semaine ou quelques jours, et préciser clairement le prix. Aujourd'hui, le gouvernement d'Obama stipule qu'on ne peut pas rouler sur la route sans covoiturage (la voiture n'est pas pleine) dans les heures de pointe de certaines grandes villes comme New York, la pression du trafic de la grande ville est ainsi allégée³⁹.

Royaume-Uni: Au Royaume-Uni, le concept de se déplacer par covoiturage est longtemps enraciné. Le premier qui covoiture est une entreprise sociale britannique, créée en 1997. Son but initial était d'encourager les gens à se déplacer par covoiturage afin d'utiliser efficacement des millions de sièges vides sur la route britannique. Le covoiturage au Royaume-Uni est considéré comme un moyen civilisé de se déplacer, donc le réseau de covoiturage offre une gamme complète de services. Par exemple: la recherche des partenaires et des lignes de covoiturage, la congestion et l'information trafic. Ces dernières années, le gouvernement britannique établit une série de récompenses pour ceux qui covoiturent afin d'encourager les résidents à covoiturer.

Allemagne: L'Allemagne est l'un des pays les plus respectueux de l'environnement, beaucoup de gens covoiturent volontairement pour se déplacer. En Allemagne, Il y a deux façons de faire du covoiturage: 1, trouver le chauffeur à travers le réseau, et partager le coût de l'essence ; 2, à travers la société de covoiturage

³⁸ ZHAN Jia, PAN Xiaodong, Etude de l'application du design des VOM, Trafic et transport, 2007(06)

³⁹ TANG Libiao, Trafic&Transport, 2011,27(1)

spécial. Les grandes villes allemandes, des universités et même des grands supermarchés établissent des centres ou clubs de covoiturage pour fournir des services intermédiaires pour ceux qui en ont besoin. En Allemagne, si une voiture privée vide roule dans les heures de pointe, elle est condamnée à une amende.

Pour réguler le trafic, les propriétaires de voitures allemands, les informations sur la véritable identité des véhicules et des passagers sont enregistrées dans le centre de covoiturage, violer la loi et transgresser l'engagement est puni par la loi. Dans le cas d'un accident de la circulation, généralement la compagnie d'assurance compense en fonction de la loi allemande. Certaines compagnies d'assurance lancent des services de valorisation pour ce domaine d'affaires, même un euro permet d'obtenir une assurance supplémentaire. Si les parties n'ont pas confiance, on peut également signer le contrat de garantie⁴⁰.

Australie: En Australie, le chauffeur de taxi peut chercher des personnes à mi-chemin. Le gouvernement australien stipule que le chauffeur de taxi peut encourager les passagers à covoiturer, mais il faut le consentement des passagers. Si les passagers y consentent, le chauffeur estime le coût final puis prend 75% du prix à chaque passager. Cette obligation considère les intérêts de toutes les parties, permet aux chauffeurs de taxi de contribuer activement au covoiturage afin d'économiser les ressources publiques⁴¹.

Canada: Le gouvernement du Canada offre de nombreuses mesures encourageantes au covoiturage, spécialement met en place des voies de covoiturage. Mais les nouveaux règlements canadiens stipulent que, pendant les heures creuses, un seul chauffeur peut conduire sans passagers à condition de payer. Au Canada, les ponts et tunnels aboutis à la grande ville sont classifiés. Seulement les véhicules à deux personnes au moins peuvent passer le pont le plus occupé dans les jours

⁴⁰ JIN Jiangyue, Analyse économique du covoiturage, Information scientifique, 2006(11)

⁴¹ XIA Kaixuan, HE Mingshen, Théorie et pratique des services partagés de l'automobile étrangère, Problèmes urbains, 2006 (4)

non-week-end⁴².

Comparé avec le développement du covoiturage étranger, la Chine est retardataire sur les deux points suivants:

(1) Les politiques et les règlements étrangers du covoiturage n'est pas seulement un encouragement et un soutien, mais un moyen obligatoire pour forcer les gens à prendre cette façon de se déplacer. Les politiques et les règlements chinois restent en arrière.

(2) La conscience étrangère de covoiturage est plus forte que celle chinoise. A l'étranger, le but de conduire est seulement de se déplacer. En Chine, la durée de la possession de véhicules de la plupart des gens est très courte. Selon l'étude psychologique, le désir possessif de la voiture très fort. Par conséquent, le but de sélectionner l'automobile n'est pas seulement de se déplacer, mais de s'amuser et de gagner de la face et d'autres facteurs, qui font que les chinois ne veulent pas se déplacer par covoiturage.

2.4 Problème de la covoiturage

Un grand site d'Internet de portail a fait une enquête sur le covoiturage, qui a montré que 90% des gens au marché de l'emploi voulaient covoiturer, et que 40% d'entre eux avait covoituré. Parmi les 6,000 personnes sur le marché de l'emploi qui ont participé à l'enquête, 91% pensaient que donner aux propriétaires de l'argent dans le processus de covoiturage était une pratique raisonnable pour les bénéfices mutuels⁴³.

Le covoiturage a un marché énorme dans la société, mais l'ambiguïté de la loi existante place le covoiturage dans une situation embarrassante, beaucoup de gens

⁴² Violette, Aperçu général sur le covoiturage étranger, 2005 (23)

⁴³ TANG Liming, LIU Qihua, Exploration de la normalisation du covoiturage dans le quartier : prendre la voiture ensemble parmi les voisins, Transport urbain, 2010(6)

ayant une intention de covoiturage en sont donc empêchés. Selon le rapport de l'indice de Foton 2008 - étude de l'indice de la mobilité de vie des habitants chinois⁴⁴ publié conjointement par le Groupe de Horizon et la société de Beiqi Foton Motor, les attitudes vers le covoiturage sont différentes, ceux qui sont pour le covoiturage pensent que le covoiturage est un comportement mutuellement bénéfique, les résidents qui sortent par le covoiturage peuvent non seulement économiser de l'argent, mais aussi compenser le manque de transport en commun; ceux qui sont contre pensent que le covoiturage manque de protection juridique, en cas d'accidents de la circulation, la responsabilité est difficile à identifier et il est sujet à avoir des conflits de covoiturage avec des étrangers. Les principaux problèmes sont les suivants:

2.4.1 L'absence d'une gestion unifiée

1. Maintenant, le déplacement par covoiturage consiste à l'organisation spontanée de ceux qui covoiturent à travers le réseau ou d'autres formes, sans une organisation plus formelle comme un agent intermédiaire, il est donc difficile de réguler le marché du covoiturage. Le covoiturage est un accord de coopération mutuellement bénéfique basée sur la commodité de déplacement, choisi par les citoyens à condition qu'il n'affecte pas le travail et la vie quotidiens. Si on établit une institution spécialisée, cela rendra complexe un nouveau moyen de transport originellement simple et pratique, et ne sera pas conforme à la loi économique. Le gouvernement devrait élaborer des politiques, des lois et des règlements locaux, planifier raisonnablement et fournir des programmes efficaces conformes aux attentes du public en fonction des caractéristiques du marché de covoiturage et du niveau du développement social, économique et culturelle des différentes régions. Le covoiturage est une nouvelle façon de se déplacer, en Chine, on n'a pas encore mis en place le mode de covoiturage efficace répondant au besoin de l'économie de marché, c'est une raison importante

⁴⁴ YOU Lin, Analyse des problèmes juridiques du covoiturage, Magazine de la science juridique, 2008, 29(2)

pour laquelle le développement du marché de covoiturage en Chine est lent. La plupart des comportements de covoiturage actuels montrent des caractéristiques de la spontanéité, du hasard, et de l'individualité, essentiellement limités parmi les voisins, amis et collègues. Il faut un bon mode de travail pour le développement sain du covoiturage.

2.4.2 Manque du soutien de l'assurance

En général, en plus d'acheter une assurance obligatoire de la circulation, les voitures privées achètent des assurances supplémentaires, mais le montant d'assurance est nettement inférieur à celui du véhicule d'affaires commerciales, parce que la voiture privée est pour le propre usage du propriétaire, la probabilité de l'occurrence de l'accident compensé par l'assurance est beaucoup plus faible que le véhicule d'affaires. Dans le contrat d'assurance automobile des grandes compagnies d'assurance, il y a un tel article: «Les véhicules privés de non-affaires à l'usage d'affaires (se référer au contrat d'assurance) ne peuvent pas obtenir une compensation de l'assurance». Par conséquent, lors de la demande de compensation à cause de l'accident du covoiturage des voitures privées, la compagnie d'assurance est susceptible de refuser de compenser ou de compenser moins selon cet article. La loi d'assurance n'obtient pas un appui juridique. C'est une difficulté à laquelle fait face le covoiturage. Des propriétaires des voitures privés qui veulent bien prendre les autres, veulent payer plus du coût du maintien de voiture pour éviter les conflits en considération de risques.

2.4.3 Problèmes juridiques

Le covoiturage est lié au soutien juridique du gouvernement, comme une chose nouvelle, il n'y a pas de dispositions juridiques claires sur le comportement de covoiturage, le covoiturage et l'opération illégale sont encore traités différemment par le gouvernement au niveau juridique. La loi imparfaite ne peut pas garantir les intérêts

de ceux qui covoiturent. Le comportement actuel de covoiturage peut être divisé en deux formes, un mode où ceux qui covoiturent ne paient pas est appelé covoiturage gratuit, qui cause me moins de controverse. L'autre mode où ceux qui covoiturent partagent partiellement des coûts de carburant et de passage est appelé covoiturage payant, il est majoritaire, et actuellement le centre des controverses. L'analyse de cet article se concentre sur le second.

2.4.3.1 Illégalité du covoiturage payant

Bien que les lois existantes en Chine n'interdisent pas le covoiturage, le covoiturage avec transaction se situe dans le cadre du transport routier d'affaires selon la réglementation de la gestion du transport routier, la voiture privée n'a pas de permis de transport routier, donc prendre un prix lors du covoiturage est une opération illégale. Pour les départements de la gestion du transport, le covoiturage de la voiture privée est raisonnable, mais s'il existe une transaction entre le propriétaire et ceux qui covoiturent, selon les règlements actuels de l'exploitation de transport, les véhicules sans permis d'exploitation de transport qui font du covoiturage payant sont considérés comme des voitures noires qui doivent être punis. Shanghai, Guangzhou et d'autres endroits chinois ont mis en place des règlements sur l'interdiction du covoiturage payant, une fois examiné, le propriétaire sera soumis à des sanctions financières. Cela sans aucun doute limite le développement du covoiturage en Chine.

2.4.3.2 L'absence du soutien juridique pour les conflits de covoiturage

Le covoiturage comme un moyen de se déplacer pratique et économique est préféré par un grand nombre de jeunes urbains, mais le confort et le risque coexistent dans le covoiturage, où il y a un risque relativement élevé de sécurité, des gens sont alors prudents pour le covoiturage. Maintenant beaucoup de gens cherchent le covoiturage par la publication des annonces en ligne, les propriétaires de voiture ne peuvent pas juger si l'information de ceux qui veulent covoiturer est vraie ou fausse, ne savent pas non plus le motif réel du covoiturage, de même ceux qui covoiturent ne savent pas la technique de conduite du propriétaire, l'état et l'assurance automobile. le

covoiturage entre ceux qui ne se connaissent pas peut facilement causer des conflits, par exemple, les passagers ne paient pas, dans le cas de l'accident de la circulation qui cause des dommages à la troisième personne sans la faute du propriétaire, ceux qui covoiturent doivent partager ou pas le risque de compensation ; le problème de la compensation de l'accident de la circulation à cause de la faute du propriétaire qui provoque des dommages aux personnes. Puisqu'il n'y a pas de lois et règlements pertinents, on ne peut quasiment pas se référer à la loi en cas des conflits similaires de covoiturage. Du point de vue juridique, la relation entre les deux parties de covoiturage n'est pas claire, une fois que le conflit civile, en particulier l'accident de la circulation a lieu, la définition de la responsabilité et l'indemnisation des deux parties se confronte à de graves problèmes. Selon la réglementation en vigueur, le conducteur doit assumer la responsabilité dans le cas d'un accident de la circulation, ce n'est de la faute des passagers. Bien que les deux parties conviennent en privé pour régler cette contradiction avant le covoiturage, cette convention n'est pas protégée par la loi au niveau civil, dont la nature est illégale. Dans la circonstance de l'imperfection juridique, les propriétaires ne peuvent pas fournir à ceux qui covoiturent des certificats comme le chauffeur de taxi ou de bus, dans le cas d'un accident, la dispute entre le propriétaire de voiture privée et ceux qui covoiturent est difficile à traiter. De même, en raison de l'illégalité du covoiturage payant, le propriétaire ne trouve nulle part pour se plaindre, même s'il ne reçoit pas le prix qu'il devrait obtenir. Le covoiturage est une nouvelle chose raisonnable mais illégale, il est difficile de définir la légalité du covoiturage selon les lois et règlements en vigueur, les intérêts de ceux qui covoiturent sont encore difficiles à protéger juridiquement.

2.4.3.3 Les litiges à cause de confusion de “transport au black” et la covoiturage payant

“transport au black”

La “transport au black” désigne un véhicule sans qualification d'exploitation dans le but de prendre des passagers pour recevoir des revenus. Voici les genres de voitures noires: 1, celle sans permis de transport ou le permis de transport expiré ; 2, celle

détenant un certificat illégal; 3, celle dépassant la date d'expiration de la vie automobile; 4, celle utilisant frauduleusement l'immatriculation d'un véhicule légitime au transport de passagers. La "transport au black" n'a pas de qualification juridique à des activités de transport, elle influence les activités opérationnelles de l'industrie légale du transport de passagers. La "transport au black" est exploitée essentiellement sans permis, et dehors de la portée de la gestion administrative quotidienne, dans le cas d'un accident, il est difficile de gérer efficacement. Il est difficile d'obtenir des preuves après la dispute. Pour prendre des passagers, le propriétaire de voitures noires en attire souvent sur la route, ce qui cause la congestion du trafic, exerce une mauvaise influence sur la sécurité du transport. Par conséquent, la "transport au black" est l'objet d'attaque du département de gestion de la circulation.

Malheureusement, en Chine, à cause de l'absence de la réglementation claire, on confond souvent la "transport au black" avec le covoiturage payant à but non lucratif, ce qui limite dans une grande mesure le développement du covoiturage. L'exemple suivant montre bien la situation embarrassante du covoiturage chinois. Le matin du 25 avril de cette année, Zhu Changjun a passé en conduisant le quartier de Zhige de Hangzhou, deux hommes prétendant se précipiter d'aller au travail, lui ont anxieusement demandé de les prendre. Voyant la hâte de ces deux hommes, Zhu Changjun a les laissé monter en disant : donnez-moi seulement 6 yuans comme le coût de l'essence. Par la suite, Zhu Changjun a dit que son propre idée de prendre un prix d'essence était raisonnable, parce que prendre un taxi à partir du quartier de Zhige à l'endroit où ils travaillaient coûtait au moins 10 yuans. Les deux hommes sont montés, lorsque la voiture de Zhu Changjun roulait plus de 100 mètres, des gens responsables de la gestion urbaine en patrouille l'ont arrêtée. Ils ont demandé à Zhu Changjun d'arrêter l'exploitation de sa voiture et l'a condamné à une amende de vingt mille yuans pour la raison qu'il n'avait pas de permis d'exploitation de transport public de passagers. Il est entendu que la base de la punition est le règlement de la gestion du transport public urbain de passagers de la ville de Hangzhou, qui stipule

que l'amende pour le chauffeur faisant l'exploitation illégale est de 3,000 à 30,000 yuans⁴⁵.

Ainsi, les gens responsables de la gestion urbaine considèrent faussement le covoiturage payant à but non lucratif mais de simplement partager le coût du carburant comme la "transport au black" d'exploitation illégale. Comme le système judiciaire n'est pas parfait, il est difficile de distinguer la différence pour eux. Cependant, nous ne pouvons pas mélanger la "transport au black" avec le covoiturage. La différence fondamentale entre les deux: l'objet du covoiturage est une personne spécifique, alors que celui de la "transport au black" n'est pas spécifique; le covoiturage n'a aucune intention de profit, et la "transport au black" a un but lucratif, le métier du propriétaire de la voiture de covoiturage n'est pas de transporter, mais celui de la "transport au black" de transport l'est, le covoiturage est occasionnel, il n'a pas d'impacts sur l'industrie du taxi, mais la "transport au black" est utilisée à long terme, elle exerce une influence sur l'ordre de l'opération de transport; essentiellement, le but du covoiturage est économiser de l'énergie et réduire les émissions, améliorer l'utilisation des ressources, réduire les coûts d'exploitation de transport, et éviter les embouteillages. Le but de la "transport au black" est exploiter illégalement pour l'évasion fiscale. Face aux frais coûteux de taxi et à la situation encombrée du trafic, l'occurrence du covoiturage est le résultat inévitable du développement social, associer le covoiturage payant à but non lucratif à la "transport au black" est une confusion de concept. Nous devons promouvoir le covoiturage, et attaquer la "transport au black" qui nuit à l'ordre social.

Maintenant, pour éviter de confondre la "transport au black" et le covoiturage payant sans but lucratif, beaucoup de villes font des engagements en privé. Par exemple, dans la ville de Wuhan, prendre la voiture ensemble parmi les voisins est populaire dans plusieurs quartiers, les propriétaires et ceux qui covoiturent impliqués

⁴⁵ XUE Yunting, LI Zhiyong, *6 yuan pris comme le coût de l'essence mais vingt mille yuans d'amende: le covoiturage devient de nouveau le sujet central de conversation*, Télégraphie quotidienne de Xinhua, 15 septembre 2007

dans le quartier doivent signer dans l'accord volontaire et l'accord d'engagement formulés spécialement par le quartier afin d'assurer la normalisation de prendre ensemble parmi les voisins et d'éviter d'être identifié comme l'opération illégale. Les propriétaires promettent dans l'accord volontaire qu'ils ne prennent aucun prix à ceux qui covoiturent sous aucune forme. Alors que les passagers de covoiturage promettent qu'ils sont responsables de leur propre sécurité personnelle lors de la conduite et qu'ils ne poursuivent pas les propriétaires de voiture pour leur responsabilité des incidents. La raison pour laquelle on fait une telle démarche est que le covoiturage payant se trouve encore dans la situation floue juridiquement. Prendre la voiture ensemble à bonne volonté comme un comportement d'aide mutuelle civile est activement encouragé, alors que la nature du covoiturage payant en fait de l'exploitation illégale, car il y a un intérêt économique⁴⁶.

2.3.4 Résumé

La légalité du covoiturage payant devient un problème de plus en plus controversé. D'une part, le département de la gestion du trafic définit le comportement du covoiturage comme l'exploitation illégale, des cas de condamnation sont courants selon la réglementation de la gestion du transport routier de la République populaire de Chine et le règlement des sanctions administratives du transport routier, d'autre part, certaines villes lancent des programmes activement pour la rectification du covoiturage payant, par exemple, le 27 Février 2009, le bureau du Transport de la ville de Hangzhou détermine que le quartier de Shijiahuayuan et le Parc de logiciel à l'est sont les premiers du programme de covoiturage, l'Association des consommateurs pense également que le covoiturage payant n'a pas de but lucratif. En générale, il y a deux points de vue pour le covoiturage payant: celui, positif, qui pense que le covoiturage payant peut économiser les coûts des propriétaires de voitures privées, faciliter le transport de ceux qui covoiturent, alléger la pression du trafic

⁴⁶ TIAN Doudou, *Wuhan cherche la légalisation du covoiturage*, Journal de la Reforme de Chine, 23 février, 2009

urbain, réduire la pollution de l'air, et correspondre à la tendance internationale, il doit donc être fortement préconisé; celui, négatif, qui pense que le covoiturage payant a une certaine signification positive, mais une série de problèmes négatifs provoqués ne peuvent être ignorés, tels que la distinction difficile entre le covoiturage payant et la “transport au black”, le covoiturage payant exerce un impact sur l’industrie du transport public, nuit aux intérêts de l’industrie du transport en commun, le manque de gestion fait accroître les conflits liées au covoiturage payant, il doit donc être interdit. Ce qui cause ces deux points de vue, c’est l’imperfection juridique.

Partie 3

Quels leviers de développement du covoiturage?

3.1 Analyse de la faisabilité de la légalisation du covoiturage

Rationalité

Une enquête récente des voitures privées de Beijing et de Tianjin⁴⁷ montre que 52,3% des propriétaires sortent seul en voiture. Si le nombre des personnes dans la voiture est de un, le propriétaire covoiture avec une autre personne, cela pourra réduire 26,45% des voitures privées sur la route, si le nombre des personnes dans la voiture est de deux, le propriétaire covoiture avec deux autres personnes, cela pourra réduire 46,5% des voitures privées sur la route. Par rapport à la politique de la limitation de passe par le chiffre de la queue de la plaque d'immatriculation mise actuellement en place à Pékin, le covoiturage non obligatoire d'une grande efficacité peut alléger efficacement la pression de la congestion du trafic.

3.1.1 Support théorique de la rationalité du covoiturage

La théorie de Hayek que le système spontané naturel est le plus efficace pour bien expliquer l'apparition du covoiturage. Hayek estime que le système d'une société libre est un processus spontané, personne ne le conçoit intentionnellement, par conséquent, la formation d'un tel système social est le résultat de la concurrence et l'interaction des millions de personnes, de sorte que ce système social qui se forme spontanément comporte des informations différentes connues par tout le monde, et le processus concurrentiel permet aux gens de ne pas monopoliser la conception de système et le mécanisme de formation⁴⁸. Ainsi, nous pouvons comprendre le covoiturage comme suit : les individus, basés sur leur liberté personnelle, poursuivent l'allocation des ressources la plus efficace spontanément, ce qui répond aux besoins de la société.

Selon la théorie d'amélioration de Pareto, l'efficacité de Pareto peut être comprise comme « quand des contraintes données sont répondues, un état de l'allocation des

⁴⁷ Cui Chao, Covoiturage—moyen efficace de réduire le nombre des voitures sur la route, Revoir de la Science et Technologie de Chine, Shanghai, 2010

⁴⁸ YANG Xiaokai, la pensée de Hayek que je connais, http://www.360doc.com/content/12/0202/10/231981_183576731.shtml

ressources ne peut permettre à personne de devenir meilleur en fonction de son propre préférence sans nuire aux autres, alors c'est l'état d'optimum de Pareto »⁴⁹. Si un changement n'a pas encore atteint l'état d'optimum de Pareto, il y a un espace d'amélioration. Le covoiturage est une manifestation de l'amélioration de Pareto. Dans le covoiturage, il y a des sièges vides dans la voiture, le propriétaire les offre à ceux qui ne disposent pas de voiture, qui paient des coûts, ainsi, les intérêts de toutes les parties ne sont pas endommagés, en même temps, le propriétaire et ceux qui covoiturent obtiennent des avantages, cela permet d'atteindre une amélioration de Pareto⁵⁰.

Théorie TDG, la loi célèbre de Downs dans l'économie de transport pense que: la demande de trafic a tendance à être toujours supérieure à l'offre de la circulation, c'est-à-dire que, si on ne contrôle pas la demande de trafic, par la construction d'infrastructures routières il est difficile à soulager radicalement la congestion du trafic urbain ou à résoudre le problème de la pénurie d'approvisionnement. Depuis les années 80 du siècle dernier, les gestionnaires de trafic proposent le concept TDG (Trafic, demande, gestion) de la gestion de la demande de transport, qui précise la pensée de résoudre le problème des embouteillages de deux aspects : la demande et l'offre. Surtout dans l'aspect du contrôle de la demande, les États-Unis, l'Europe et le Japon effectuent des recherches approfondies autour de la gestion globale de la circulation urbaine et des contre-mesures de TDG. L'objectif de l'étude de TDG est d'augmenter le nombre de passagers dans la voiture, de réorganiser la déplacement pour réduire la demande de transport. Par conséquent, encourager largement le covoiturage pour se déplacer dans la ville est un moyen important de résoudre les problèmes de la circulation urbaine, le covoiturage correspond sans aucun doute à la notion de TDG⁵¹.

⁴⁹ <https://zh.wikipedia.org/wiki/%E5%B8%95%E7%B4%AF%E6%89%98%E6%94%B9%E5%96%84>

⁵⁰ JIN Jiangyue, *Analyse économique du covoiturage*, Information scientifique, 2006(4)

⁵¹ JIN Jiangyue, *Analyse économique du covoiturage*, Information scientifique, 2006(4)

3.1.2 Avantages du covoiturage pour la société

Tout d'abord, le covoiturage peut économiser des coûts. Les propriétaires de voitures peuvent recevoir une somme d'argent pour subventionner le coût du maintien de la voiture. Les passagers ne sont pas obligés de prendre précipitamment le bus lent et encombré, ils peuvent rapidement et confortablement arriver à la destination comme prendre un taxi, mais ne paient pas le prix coûteux de taxi. Et le nombre de passagers permet de réduire le coût.

Deuxièmement, le covoiturage peut économiser de l'énergie et réduire la pollution atmosphérique. La croissance des voitures privées fait accroître la consommation énergétique, aggraver la pollution de l'air urbain. Des documents indiquent que la consommation annuelle d'essence des véhicules du monde entier dans le processus d'attente à un feu rouge est de 10 trillions de tonnes. Et beaucoup d'émissions toxiques y se produisent. La congestion sévère aggrave le gâchis énergétique.

Troisièmement, le covoiturage peut économiser les ressources de transport et réduire la congestion du trafic. Un grand nombre de véhicules sur la route accable le réseau de transport. Le covoiturage peut réduire la demande de déplacement du véhicule, réduire le nombre des véhicules vides sur la route, économiser l'espace routier urbain, augmenter le taux d'utilisation du véhicule et des routes publiques, et réduire la pression du trafic.

Quatrièmement, le covoiturage peut coordonner la relation interpersonnelle. Le covoiturage entre des amis qui se connaissent permet d'avoir un sentiment de sécurité durant le voyage et l'échange peut renforcer le sentiment de la joie du voyage. Le covoiturage entre des voisins reflète la solidarité, qui permet de construire une nouvelle relation interpersonnelle urbaine, de former une atmosphère sociale de l'unité et de la fraternité et un environnement harmonieux.

3.1.3 Résumé

Le covoiturage apporte des avantages évidents à la société, il correspond à des théories sociales, on peut voir que l'apparition du covoiturage est inévitable, et qu'elle

est en conformité avec la loi du développement social. Les raisons de la légitimité du développement du covoiturage en Chine peut se résumer en trois points: d'abord, le nombre de voitures en Chine augmente d'année en année, il y a donc assez de transporteurs, ce qui est la base pour promouvoir le covoiturage ; deuxièmement, le prix du pétrole élevé et la congestion du trafic conduisant à l'augmentation du coût de déplacement, la conscience de la protection environnementale des gens permettent de promouvoir le covoiturage. Troisièmement, le covoiturage peut également alléger la pression d'exploitation du métro et du bus. Le développement du covoiturage à l'étrangère pendant de nombreuses années prouve sa légitimité. Le covoiturage comme une industrie en Allemagne, en Nouvelle-Zélande, et au Singapour s'est bien développé, en Allemagne et au Singapour, pendant les heures de pointe, la voiture privée vide qui roule sur la route est condamnée à une amende; les avantages du covoiturage de faire baisser le débit de la circulation, réduire la pollution atmosphérique, et augmenter l'efficacité de la circulation le font développer dans des pays étrangers. Ainsi, le covoiturage est vigoureux, soutenu et généralisé par les gouvernements et entreprises étrangers, sa légitimité est irrécusable.

3.2 Analyse de la faisabilité de la légalisation du covoiturage

Légitimité

3.2.1 La faisabilité de la légalisation du covoiturage

La voiture privée à plusieurs personnes peut réduire la consommation d'énergie, il est un bon complément du bus et du taxi, le gouvernement devrait l'encourager, la loi ne devrait pas refuser un phénomène raisonnable. Si le covoiturage n'est pas autorisé, cela forcera alors les citoyens qui hésitent à acheter ou pas la voiture à l'acheter, ce qui n'augmente que le nombre des véhicules, et n'aggrave que la congestion routière et les émissions.

3.2.2 Classification du covoiturage (pour covoiturage payant)

Le covoiturage payant peut être divisé en covoiturage payant lucratif et celui non lucratif. Le covoiturage payant lucratif signifie que le chauffeur, avec un but lucratif, parvient à un accord de transport avec plusieurs personnes de covoiturage, selon lequel le chauffeur leur prend un prix et les dépose à l'endroit désigné. Les véhicules impliqués peuvent être le taxi, ou la voiture privée (appelée communément “transport au black”). Le covoiturage payant non lucratif signifie que le chauffeur sans but lucratif, parvient à un accord de transport avec une ou plusieurs personnes de covoiturage et les dépose à l'endroit désigné, mais ceux qui covoiturent partagent une part des coûts de transport dépensés (comme le coût d'essence, de passe, etc.) En tenant compte des dépenses de la voiture sur l'essence, les frais d'entretien des routes, l'assurance et les frais de stationnement, la plupart des gens qui covoiturent sont d'accord avec le principe qu'on paie par soi-même pour covoiturer.

3.2.3 Précision de la nature juridique du covoiturage payant

Des départements de gestion administrative sont convaincus que le covoiturage payant non lucratif semble raisonnable, mais il n'est pas légal. Généralement, les véhicules de covoiturage payant n'a pas de permis de transport routier, prendre un prix est considéré comme une exploitation illégale qui viole les règlements du transport routier de la République populaire de Chine, soit la “transport au black” d'opération illégale, on peut être sûr que les propriétaires s'engagent dans la location automobile. Des départements de gestion administrative pensent que le covoiturage payant est une opération de location automobile, les règlements sur « le transport public de passager » dans le cadre des lois administratives sont applicables⁵².

Je pense que tous les comportements de covoiturage payant concernent la transaction d'argent, mais ils n'appartiennent pas tous à la portée de l'ajustement du « transport

⁵² LIANG Kexiu, *Réflexion juridique sur le covoiturage*, Journal universitaire de l'Institut normal de Huainan, 2008

public de passagers ». Associer aveuglement le covoiturage payant, notamment le covoiturage payant non lucratif à la “transport au black”, et les mettre à la portée de l’ajustement des relations de « transport public de passagers » est déraisonnable. Le covoiturage payant non lucratif est en conflit avec les règlements existants de la gestion de transport, mais son effet positif correspond aux besoins de la société, il est essentiellement différent de la “transport au black” professionnelle sur le plan de sa manière de fonctionnement, de l’objet qui prend la voiture, de la route d’opération. La “transport au black” désigne les véhicules de transport urbain de passagers sans permis d’exploitation, dont le chauffeur offre des services de transport de passagers au public non spécifique à but lucratif, et lui prend un prix. Les véhicules de covoiturage payant non lucratif n’ont pas de permis d’exploitation, les chauffeurs n’ont pas d’intention lucrative, leur métier ne l’est pas, leurs lignes sont choisis pour leur propre convenance, ceux qui covoiturent sont relativement fixes, ce sont des voisins, collègues, amis et connaissances, attirer des passagers au hasard est impossible. En outre, ceux qui covoiturent ne donnent pas chaque fois la rémunération en espèces aux propriétaires en fonction du kilométrage, ils ne les invitent qu’à dîner ou par d’autres formes de réciprocités comme de l’argent en espèces, l’objet réel ou la compensation de main-d’œuvre pour régler le problème du partage du coût d’essence et de passage, les frais de carburant accordé par les passagers ne dépassent généralement pas le coût, donc ce n’est pas une opération commerciale. Ce qui est différent fondamentalement du comportement d’exploitation contrôlé par la loi. La morale, les lois et règlements ne prohibent que le comportement d’exploitation illégale, le but lucratif est la norme essentielle pour définir l’opération illégale. En substance, le covoiturage payant non lucratif est un comportement d’aide réciproque pour partager des coûts, l’objet de covoiturage est relativement fixe, ceux qui covoiturent sont des groupes spécifiques que les propriétaires connaissent, les caractéristiques du covoiturage sont non-réutilisables, temporaires et à court terme, le propriétaire covoiture pour réduire le coût du maintien de la voiture, il ne le considère pas comme une profession à long terme, par conséquent, tant que le montant reçu ne dépasse pas le coût du

fonctionnement du véhicule, il ne devrait pas être identifié comme un moyen de transport d'affaires, il faut le distinguer de la "transport au black" qui attire des passagers à bas prix dans le but d'obtenir des profits injustes et qui prend des groupes non-spécifiques. Pour la "transport au black" illégale, la loi devrait l'attaquer sévèrement; alors que pour le covoiturage d'aide mutuelle, la loi doit le guider et le normaliser avec une attitude tolérante, et fournir des services et la protection nécessaires au covoiturage. Evidemment, ce covoiturage ne doit pas être défini comme opération illégale, pour ce comportement qui ne nuit pas à la société, selon le principe de la rationalité administrative, le département de la gestion ne devrait pas le punir.

3.2.4 Résumé

La raison pour laquelle le département de la gestion du trafic tient une attitude négative vers le covoiturage payant consiste à la similarité superficielle de la "transport au black" et du covoiturage payant. 1. les deux n'ont pas de permis de transport routier, 2. les deux ne disposent pas de qualifications professionnelles, y compris la rigueur de la maintenance des véhicules, le degré de la formation des conducteurs, et la préparation de différentes assurances, 3. Les deux prennent un prix aux passagers. Si on définit le comportement de covoiturage universel de réciprocité comme opération illégale, définit de nombreux propriétaires de voiture privée comme délinquants engagés dans l'opération de la "transport au black" en fonction des points précédents, il est difficile de convaincre le public. La différence essentielle entre la "transport au black" et le covoiturage payant non lucratif est que les buts des propriétaires sont différents, l'activité du premier est son principal moyen de vivre, tandis que le dernier a sa propre vie et son propre travail, le revenu tiré du coût de l'essence de ceux qui covoiturent est utilisé uniquement pour équilibrer la dépense, sans but lucratif subjectivement et objectivement. 2 pour la "transport au black", ceux qui prennent la voiture sont souvent des passagers inconnus, pour le covoiturage payant, les deux parties sont souvent des amis, collègues, etc., qui se connaissent,

cette différence détermine que les risques de ces deux modes de transport sont différents. La “transport au black” sans qualification de transport de passagers engagée dans le transport normal constitue un grand danger caché pour la sécurité publique, alors que le risque du covoiturage payant non lucratif est extrêmement limité en raison du petit cadre d'activités et de la simplicité des participants. Nous pouvons conclure que le fonctionnement de la “transport au black” est déraisonnable, nuit à la sécurité du transport en commun et aux intérêts nationaux, ce qui détermine son caractère illégal. Cependant, nous ne pouvons pas nier la légitimité du covoiturage payant.

3.3 Solution des problèmes

La mise en œuvre de la légalisation du covoiturage est l'exigence raisonnable de suivre la direction du développement et en accord avec l'opinion publique, il faut reconnaître le statut légal du covoiturage et lui fournir une protection parfaite institutionnelle et éliminer les inconvénients autant que possible pour maximiser les avantages du covoiturage. Voici des suggestions que l'auteur propose sur la protection institutionnelle de la légalisation du covoiturage.

3.3.1 établir un système d'enregistrement de covoiturage

Une difficulté dans le processus de la légalisation du covoiturage payant est de savoir comment préciser la limite que le paiement ne dépasse pas le coût d'exploitation, c'est à savoir comment distinguer efficacement le covoiturage légitime payant de la “transport au black”. Le gouvernement peut lancer un contrat visant le covoiturage pour éviter des conflits dans le covoiturage. Ce contrat stipule les comportements du propriétaire et des passagers dans le processus de covoiturage, par exemple, le lieu de montée et de descente, la route, la rotation du chauffeur, la prise en charge des risques de covoiturage, les normes de prix et les coordonnées. Pour respecter le principe de faciliter la vie du peuple, le mode de fonctionnement concret est que le secteur du transport établit un réseau d'enregistrement de covoiturage, fait la

gestion de base de données, les propriétaires qui ont l'intention de covoiturer doivent inscrire en ligne des informations fondamentales telles que le numéro de plaque d'immatriculation, le numéro du permis de conduire, la situation de l'assurance automobile, la route, et ceux qui ont l'intention de covoiturer doivent enregistrer le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule qu'ils vont prendre et le numéro de leur propre carte d'identité. Cela permet de rendre les informations des parties de covoiturage transparentes, et de renforcer la gestion efficace du covoiturage, afin de faciliter la vérification de la police de circulation, et empêcher l'opération de la "transport au black".

3.3.2 Fiscalisation du covoiturage payant pour le rendre universel

Actuellement, une raison très importante pour laquelle on s'oppose au covoiturage payant est qu'il prend un prix, soupçonné d'activités illégales. La fiscalisation est alors très importante pour le légaliser. Bien sûr, le covoiturage payant à but non lucratif n'a pas de profits. La taxe doit être petite.

3.3.3 Renforcer la gestion du réseau de service de covoiturage

Avec la popularité d'Internet, le site d'Internet de covoiturage offre des informations à ceux qui ont besoin de covoiturer. Les propriétaires y publient des annonces sur le temps, la route, le nombre de passagers, des coordonnées etc. Ceux qui ont envie de covoiturer peuvent y publier des annonces de besoin. Le site d'Internet de covoiturage est très développé à l'étranger, sur le site Web www.studenten-wg.de allemand, par exemple, ceux qui veulent covoiturer peuvent trouver une voiture pour aller à n'importe quel endroit en Europe: même le Royaume-Uni. En outre, le site offre également une méthode de partager le coût. La technologie d'Internet fournit une plate-forme pratique au service de covoiturage. Mais chaque monnaie a deux côtés, fournir la commodité aux deux parties de covoiturage apportera quelques effets négatifs, par exemple quelques malfaiteurs publient de fausses informations sur le site pour voler et commettre d'autres actes

criminels. Par conséquent, nous devons bien gérer la plate-forme d'informations de covoiturage afin d'assurer le développement du covoiturage. Premièrement, il faut examiner les opérateurs du site, et enregistrer le site, annuler ceux qui ne correspondent pas aux exigences opérationnelles. Les opérateurs du site doivent vérifier soigneusement les informations publiées, ils sont responsables de l'authenticité des informations affichées pour s'assurer que les intérêts légitimes de ceux qui parviennent à covoiturer par Internet.

3.3.4 améliorer le système juridique de l'assurance de Chine

L'article 301 de la Loi du contrat stipule que le transporteur doit assumer la responsabilité des blessés et morts lors du transport. Le covoiturage est un comportement d'entraide non lucratif entre les citoyens. Dans le cas de dommages, le propriétaire en fonction de leur degré de faute assume une certaine responsabilité, mais en fonction de la nature de réciprocités du covoiturage, le propriétaire peut assumer moins sa responsabilité. L'assurance devrait jouer la fonction de protection à cet égard. En Chine, une partie de la responsabilité des véhicules automobiles est assumée par les compagnies d'assurance commerciales, la loi de la sécurité routière stipule la mise en place de l'assurance obligatoire à responsabilité de la troisième partie pour les véhicules automobiles. Le covoiturage gratuit peut obtenir une protection d'assurance dans le cas de dégâts de circulation, cela est incontestable. Toutefois, en raison de la controverse de la légitimité du covoiturage payant à but non lucratif, les compagnies d'assurance refusent souvent d'assumer la responsabilité d'assurance en raison du changement de la fonction du véhicule par le conducteur. Je pense que: pour le covoiturage payant ou le covoiturage gratuit, la loi devrait transmettre une partie de la responsabilité d'accident de véhicule à la compagnie d'assurance. Les compagnies d'assurance peuvent également prendre un prix d'assurance de manière appropriée pour protéger les passagers de covoiturage payant à but non lucratif par ajouter un article de l'assurance des dommages du covoiturage payant non lucratif. La portée de l'assurance est ainsi élargie, le covoiturage est

protégé, la responsabilité des propriétaires est allégée, les soucis de ceux qui covoiturent sont éliminés.

3.3.5 Protection juridique liée au covoiturage

Les lois et règlements existants chinois sont considérablement derrière les besoins de l'époque à l'égard du problème de covoiturage, le covoiturage se forme spontanément et montre la légitimité et la supériorité de son développement. Donc, promulguer des lois pertinentes à spécifier ce comportement le plus vite possible, écrire « encourager et orienter le covoiturage à but non lucratif d'entraide » dans la loi de la sécurité routière pour lui donner un statut légitime, est un problème à résoudre. Actuellement en Chine, il n'y a pas de lois pertinentes qui spécifient les problèmes du covoiturage, l'accident de la circulation de covoiturage est généralement traité en fonction de la loi de la sécurité routière de la République populaire de Chine, la compensation de dommages est basée principalement sur le protocole de la responsabilité de l'accident, la partie qui cause l'accident est responsable de l'indemnisation, le propriétaire doit assumer l'entière responsabilité si l'accident est causé par lui en raison de la conduite sans respecter les règles de la circulation, si l'accident est causé par la troisième partie, alors c'est lui qui assume la principale responsabilité, si la troisième partie ne peut pas compenser toutes les pertes, ceux qui covoiturent demandent souvent au propriétaire de compenser. Ainsi, ce n'est pas juste pour le propriétaire, je pense que la responsabilité de compensation de l'accident de la circulation lors du covoiturage peut se référer à des principes suivants:

(1) Dans le cas de la compensation des dommages d'accident, on peut penser d'abord à l'assurance de la responsabilité automobile. En fonction des deux situations : la faute du chauffeur et le chauffeur sans faute, on peut déterminer le cadre de la compensation de l'assurance de responsabilité de la partie en faute. Pour la partie insuffisante de la compensation d'assurance, ceux qui covoiturent peut renoncer volontairement au droit de sollicitation de compensation visant le chauffeur du véhicule, mais ce qui peut prouver la faute intentionnelle ou grave du chauffeur n'est

pas inclus.

(2) les dommages des véhicules causés par l'accident de la circulation, en général, doivent être partagés par les chauffeurs selon la proportion de la responsabilité de l'accident, les passagers n'en sont pas responsables. S'il y a une faute des passagers pour l'accident, ils doivent assumer une proportion appropriée de la responsabilité de compensation selon le niveau de la faute. La faute comprend de nombreux cas, par exemple, les passagers font des actes inappropriés dans le véhicule, ce qui influence le chauffeur et provoque un accident ; les passagers demandent au chauffeur de conduire sans respecter les règles de la circulation, etc.

(3) ceux qui covoiturent savent que le conducteur est ivre, qu'il n'a pas de permis de conduire, que le véhicule ne correspond pas aux normes de rouler sur la route, ils insistent sur covoiturer, dans le cas d'accidents, la responsabilité de compensation du conducteur sera allégée, les passagers risquent d'être responsables de leurs propres dommages.

CONCLUSION

Le covoiturage est une façon de se déplacer qui se forme spontanément, basée sur l'entraide et la coopération des citoyens afin d'économiser le coût d'accès. Le covoiturage, sans but lucratif, est très différent de la "transport au black" d'exploitation sans permis, ce n'est pas de l'exploitation illégale, il est purement un comportement du droit privé des citoyens. La loi ne définit pas clairement le covoiturage, mais il n'est pas interdit par elle. Par conséquent, le département de la gestion de trafic ne peut pas confondre le covoiturage avec la "transport au black" et les véhicules d'opération illégale en les condamnant tous à une amende. Il faut avoir un esprit scientifique pour explorer les causes profondes du phénomène de covoiturage et les problèmes juridiques potentiels du covoiturage, faire un bilan sur la gestion du covoiturage à l'étranger, et élaborer des lois et règlements pertinents en combinant avec la situation réelle de la Chine, afin que le développement du covoiturage soit sain et stable pour jouer un rôle dans l'allègement de la pression de la circulation, l'amélioration de l'efficacité de l'utilisation des ressources sociales, et réaliser des économies d'énergie. Cependant, du point de vue du développement durable des transports publics, le covoiturage est juste une méthode parmi les nombreux moyens d'alléger les embouteillages des grandes villes chinoises. Il existe encore de nombreuses solutions efficaces tels que le développement des transports en commun, cela peut largement à répondre aux besoins de déplacement des personnes, et peut également réduire l'espace occupé sur la route. Si l'Etat met en œuvre des politiques d'urbanisme plus adaptées au transport en commun, cela améliorera beaucoup la situation des embouteillages dans les grandes villes chinoises. En résumé, le développement urbain prend beaucoup de temps, le développement du transport aussi. Avec l'avancement continu du niveau de la science et de la technologie et la sensibilisation à la protection de l'environnement des humains, on va trouver un moyen plus approprié de transport de la vie humaine.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire statistique de la Chine en 2010. Bureau national des statistiques de Chine. China statistical Press. 2010

CAO Zhongyu. *Etude de prendre la voiture ensemble—enquête de la situation et analyse des contre-mesures*. Université normale de Huadong, Mémoire de master 2005

CHEN Chunlin , *Le gouvernement doit encourager le covoiturage payant*, Journal du soir de Yangzi,29 avril,2006

CHEN Quan, *Ceux qui covoiturent marchent à la marge de la loi*, in *Journal quotidien de Wuxi*, 3 mars, 2006

CHEN Xiao, *la société de type économisé doit tolérer le covoiturage*, Journal commercial du Jiangsu,31,Aout,2006

CHEN Yanggen, *Le covoiturage payant économise de l'énergie mais illégal*, Journal des jeunes chinois, 8, septembre, 2007

CTC--- Collection Technique Cimbéton T 32, « *CONSTRUIRE DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIERES* », Centre d'information sur le ciment et ses applications, PP12.

Cui Chao, *Covoiturage—moyen efficace de réduire le nombre des voitures sur la route*, Revoir de la Science et Technologie de Chine, Shanghai, 2010

GAI Dongmei, *Le covoiturage cherche difficilement le débouché*, Journal quotidien de Consommation, 12 septembre, 2006

JIN Jiangyue, *Analyse économique du covoiturage*, Information scientifique, 2006(11)

JIN Jiangyue, *Analyse économique du covoiturage*, Information scientifique, 2006(4)

L'expérience de Shanghai. News China.02 nov.2012

Le programme de développement des transports de Beijing 2004-2020. Comité municipal des Communications de Beijing, Centre de recherche de transport de Beijing. Beijing.2004

Le rapport annuel de transport de Beijing. Centre de recherche de transport de Beijing. Beijing.2011

LI Hao, YANG Zhenglong. *Analyse des problèmes de se déplacer par covoiturage des citoyens*, Magazine universitaire de l'Université industrielle du Hebei, 2012

LIANG Kexiu, *Réflexion juridique sur le covoiturage*, Journal universitaire de l'Institut normal de Huainan, 2008

Lingbin KONG, *Le développement urbain et le plan de trafic: La théorie et la pratique de la planification complète du trafic dans les grandes villes au cours de la nouvelle période*. People's Transport Press. Beijing. 2009

LIU Zhou, *Liberté personnelle et intervention gouvernementale—analyse juridique basée sur le covoiturage*, Étude de la productivité, 2009(24)

Livre blanc de transport urbain de Shanghai en 2002.Shanghai.2003.

Mao Baohua, GUO Jiju, CHEN Jinchuan, JIA Shunping, *Some Historical Comments on Urban Transportation Development of Beijing*. Journal of Transportation Systems Engineering and Information Technology, 2008, 6(3),P7-P11

National Bureau of Statistics of China. *China Statistical Yearbook 2010*.China Statistical Press, Beijing .2011

NCHRP Report 398 --- *Quantifying Congestion, Volume 1, Final Report, Transport Research Board, National Research Council, 1997*

TANG Liming, LIU Qihua, *Exploration de la normalisation du covoiturage dans le quartier : prendre la voiture ensemble parmi les voisins*, Transport urbain, 2010(6)

TIAN Doudou, *Wuhan cherche la légalisation du covoiturage*, Journal de la Reforme de Chine, 23 février, 2009

XIA Kaixuan, HE Mingshen, *Théorie et pratique des services partagés de l'automobile étrangère*, Problèmes urbains, 2006 (4)

XU Jie, *Se déplacer par covoiturage se trouve dans une situation embarrassante*

juridique, in Journal quotidien de Yantai, 5 janvier, 2006

XUE Yunting, LI Zhiyong, *6 yuan pris comme le coût de l'essence mais vingt mille yuans d'amende: le covoiturage devient de nouveau le sujet central de conversation*, Télégraphie quotidienne de Xinhua, 15 septembre 2007

YOU Lin, *Analyse des problèmes juridiques du covoiturage*, Magazine de la science juridique, 2008, 29(2)

Yongshen QUAN, Xiaoming LIU. *La recherche du système de transport de nouveau Beijing*. Urban Transport of China.2005

ZHAN Jia, PAN Xiaodong, *Etude de l'application du design des VOM*, Trafic et transport, 2007(06)

ZHAO Jianhua, *Classification du covoiturage*, Economie et la loi, N12,2009

Des sites

www.fr:wikipédia.org

<http://www.bjghw.gov.cn>.

<http://shanghai.mofcom.gov.cn>.

<http://www.hangzhou.gov.cn>.

http://news.xinhuanet.com/legal/2007-01/18/content_5622724.htm

<http://news.qq.com/a/20060830/000342.htm>

http://www.360doc.com/content/12/0202/10/231981_183576731.shtml

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : la proportion de la quantité de véhicule public, véhicule privé et véhicule automobile par zone.....	18
Tableau 2 : La proportion des différents moyens choisis les habitants de Beijing pour le transport par ans.....	23
Tableau 3 : le nombre de véhicules et le nombre de voitures privées à Beijing et à Shanghai.....	37
Tableau 4 : Statistiques sur le nombre de passagers à Tianjin(%)	39

TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENT	5
FORMATION PAR LA RECHERCHE ET PROJET DE FIN D'ETUDES.....	6
REMERCIEMENTS	7
SOMMAIRE	9
INTRODUCTION.....	10
PARTIE 1	11
LE DEVELOPPEMENT DE LA CONGESTION EN CHINE	11
1.1 LA DÉFINITION DE LA CONGESTION	12
1.2 LE DÉVELOPPEMENT DES VILLES CHINOISES ET LA CONGESTION	14
1.2.1 LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT URBAIN À BEIJING APRÈS LA FONDATION DE RPC ET LE CHANGEMENT DE LA CONGESTION DU TRAFIC.....	16
1.2.2 L'HISTOIRE DE TRANSPORT DE BEIJING ET L'ANALYSE DE CHAQUE PÉRIODE	19
1.2.2.1 La période où les véhicules non-motorisés dominent le transport (1949-1977)	20
1.2.2.2 La période où le bus domine le transport (1978-1985).....	21
1.2.2.3 La période où la voiture domine le transport (1996-2006).....	22
1.2.2.4 La période où la construction des réseaux domine le transport (après l'année 2007)	23
1.3 LA RAISON PROFONDE DE LA CONGESTION DES TRANSPORTS URBAINS	25
1.3.1 LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE QUI DÉPASSE LA LIMITE DU PROJET DE LA VILLE A DONNÉ UNE GRANDE PRESSON AU SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN.	25
1.3.2 LA RELATION INCORRECTE ENTRE L'INTENSITÉ DE LA POPULATION URBAINE ET LA QUANTITÉ DE LA VOITURE PRIVÉE AGGRAVE LA CONTRADICTION ENTRE LA DEMANDE ET L'OFFRE DE TRANSPORT.	26
1.3.3 LA DIMINUTION DE LA CIRCULATION EN VÉLO AUGMENTE LA PRESSON SUR LE SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN.	27
1.4 CONSÉQUENCES DE LA CONGESTION DU TRAFIC ROUTIER ET PROPOSITIONS	28

1.4.1 LES CONSÉQUENCES DE LA CONGESTION.....	28
1.4.2 LES PROPOSITIONS CONTRE LA CONGESTION DE LA CIRCULATION.....	30
PARTIE 2	33
COVOITURAGE : DÉFINITIONS ET PROBLÈMES	33
2.1 LA DÉFINITION DU COVOITURAGE	35
2.1.1 COVOITURAGE PAYANT.....	35
2.1.2 COVOITURAGE GRATUIT	35
2.2 SITUATION ACTUELLE DU COVOITURAGE EN CHINE	36
2.2.1 CONTEXTE DU COVOITURAGE DANS LES GRANDES VILLES EN CHINE	36
2.2.2 SITUATION DE COVOITURAGE DANS LES VILLES CHINOISES PRINCIPALES.....	37
2.2.3 CONTROVERSE DU COVOITURAGE	40
2.3 LE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE À L'ÉTRANGER.....	42
2.4 PROBLÈME DE LA COVOITURAGE	46
2.4.1 L'ABSENCE D'UNE GESTION UNIFIÉE.....	47
2.4.2 MANQUE DU SOUTIEN DE L'ASSURANCE.....	48
2.4.3 PROBLÈMES JURIDIQUES	48
2.4.3.1 Illégalité du covoiturage payant.....	49
2.4.3.2 L'absence du soutien juridique pour les conflits de covoiturage.....	49
2.4.3.3 Les litiges à cause de confusion de "transport au black" et la covoiturage payant	50
2.4.4 RÉSUMÉ.....	53
PARTIE 3	55
QUELS LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE?.....	55
3.1 ANALYSE DE LA FAISABILITÉ DE LA LÉGALISATION DU COVOITURAGE RATIONALITÉ.....	56
3.1.1 SUPPORT THÉORIQUE DE LA RATIONALITÉ DU COVOITURAGE	56
3.1.2 AVANTAGES DU COVOITURAGE POUR LA SOCIÉTÉ	58
3.1.3 RÉSUMÉ.....	58

3.2 ANALYSE DE LA FAISABILITÉ DE LA LÉGALISATION DU COVOITURAGE LÉGITIMITÉ.....	59
3.2.1 LA FAISABILITÉ DE LA LÉGALISATION DU COVOITURAGE	59
3.2.2 CLASSIFICATION DU COVOITURAGE (POUR COVOITURAGE PAYANT)	60
3.2.3 PRÉCISION DE LA NATURE JURIDIQUE DU COVOITURAGE PAYANT	60
3.2.4 RÉSUMÉ.....	62
3.3 SOLUTION DES PROBLÈMES	63
3.3.1 ÉTABLIR UN SYSTÈME D'ENREGISTREMENT DE COVOITURAGE	63
3.3.2 FISCALISATION DU COVOITURAGE PAYANT POUR LE RENDRE UNIVERSEL	64
3.3.3 RENFORCER LA GESTION DU RÉSEAU DE SERVICE DE COVOITURAGE	64
3.3.4 AMÉLIORER LE SYSTÈME JURIDIQUE DE L'ASSURANCE DE CHINE	65
3.3.5 PROTECTION JURIDIQUE LIÉE AU COVOITURAGE	66
CONCLUSION.....	68
BIBLIOGRAPHIE	69
TABLE DES TABLEAUX.....	72
TABLE DES MATIERES	73

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés
Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement



Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeur de recherche :

BAPTISTE Hervé

HUYGHE Marie

DU Sinan

Projet de Fin d'Etudes

DA5

2012-2013

Résumé : (250 mots environ)

Le covoiturage est une façon de se déplacer qui se forme spontanément, basée sur l'entraide et la coopération des citoyens afin d'économiser le coût d'accès. Le covoiturage, sans but lucratif, est très différent de la "transport au black" d'exploitation sans permis, ce n'est pas de l'exploitation illégale, il est purement un comportement du droit privé des citoyens. La loi ne définit pas clairement le covoiturage, mais il n'est pas interdit par elle. Par conséquent, le département de la gestion de trafic ne peut pas confondre le covoiturage avec la "transport au black" et les véhicules d'opération illégale en les condamnant tous à une amende. Il faut avoir un esprit scientifique pour explorer les causes profondes du phénomène de covoiturage et les problèmes juridiques potentiels du covoiturage, faire un bilan sur la gestion du covoiturage à l'étranger, et élaborer des lois et règlements pertinents en combinant avec la situation réelle de la Chine, afin que le développement du covoiturage soit sain et stable pour jouer un rôle dans l'allègement de la pression de la circulation. Cependant, du point de vue du développement durable des transports publics, le covoiturage est juste une méthode parmi les nombreux moyens d'alléger les embouteillages des grandes villes chinoises. Il existe encore de nombreuses solutions efficaces tels que le développement des transports en commun, cela peut largement à répondre aux besoins de déplacement des personnes, et peut également réduire l'espace occupé sur la route. Si l'Etat met en œuvre des politiques d'urbanisme plus adaptées au transport en commun, cela améliorera beaucoup la situation des embouteillages dans les grandes villes.

Mots Clés :

Covoiturage, Congestion, transport en commun, juridique, la circulation de véhicule.

La Chine, Pékin , les grandes villes