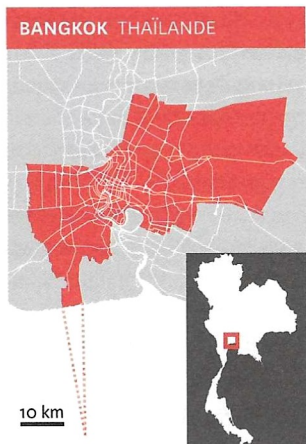




## À BANGKOK, TOUT LE MONDE EST DANS LE MÉTRO

**Il y a vingt ans, la capitale thaïlandaise était considérée comme un lieu infernal, où il était impossible de circuler. L'inauguration du métro aérien a tout changé, et Bangkok est aujourd'hui un modèle pour le Sud-Est asiatique.**



—Nikkei Asian Review Tokyo

Le métro est pour les habitants de Bangkok le joyau de la capitale thaïlandaise, car il permet de sauver de son étouffante prospérité. Il constitue un modèle pour les autres pays émergents d'Asie qui cherchent à désencombrer leurs rues. "Prenez Jakarta, par exemple. Elle en est probablement au point où en était Bangkok il y a vingt ans, confie un ingénieur britannique qui travaille comme consultant pour

le métro. C'est vers la Thaïlande qu'un pays comme l'Indonésie regarde pour savoir où il veut aller – pas Singapour ou Hong Kong, qui sont trop développés."

Le BMTS, plus connu sous le nom de BTS Skytrain, est le premier métro aérien de la ville. Ouvert en 1999, il est dans sa vingtième année de service, mais conserve encore une fraîcheur qu'on voit rarement dans les villes économiquement plus

## LE BTS SKYTRAIN CONSERVE UNE FRAÎCHEUR RARE : NI GRAFFITIS NI VITRES RAYÉES.

avancées : pas de graffitis, pas de vitres rayées, pas de peinture écaillée.

Il a démarré avec 23 stations réparties sur deux lignes : la ligne nord-sud, qui franchit désormais le fleuve pour aller jusqu'au quartier de Thonburi, et la ligne est-ouest, qui suit en grande partie Sukhumvit Road, l'une des artères les plus importantes de la ville. Il compte aujourd'hui 35 stations et près de 38 kilomètres de voies. Le réseau devrait être étendu dans les douze prochaines années à dix lignes, chacune portant une couleur différente.

Avec plus de 8 millions de véhicules immatriculés, Bangkok souffre depuis toujours d'une pénurie de rues. Le Skytrain transporte 700 000 personnes par jour et le métro 300 000. Inutile de dire que la ville serait paralysée en permanence si une petite partie seulement de ces gens essayaient de se déplacer par la route. Les autorités n'ont cependant jamais fait preuve d'une grande détermination pour augmenter la fréquentation du métro. L'augmentation des tarifs des bus par exemple présentait un risque politique.

Le moyen de transport le plus ancien de la Thaïlande, c'est le bateau. De nos jours, 85 % des déplacements se font par la route. Le superbe réseau de canaux de Bangkok est cruellement négligé. La "Venise de l'Orient" en a même comblé certains pour en faire des routes dans les années 1950 et 1960.

Bangkok possède toutefois une histoire, largement oubliée, d'innovation en matière de transports. La ville s'est dotée dans les années 1880 de tramways hippomobiles, qui ont été électrifiés dans les années 1890 par une société danoise. Le dernier a circulé en 1968, mais, du début à la moitié du xx<sup>e</sup> siècle, le réseau couvrait plus de 40 kilomètres et comptait sept lignes.

L'idée d'un métro aérien et souterrain remonte aux années 1980 et 1990, mais les travaux ont connu de nombreux revers. Le Lavalin Skytrain, un projet

canadien qui s'inspirait du métro aérien de Vancouver, a été annulé en juin 1992. Le métro aérien d'aujourd'hui, plus ambitieux, a finalement été achevé en 1998. Si la corruption des autorités avait joué un grand rôle dans l'échec des premiers projets, ceux-ci s'étaient en outre heurtés à une certaine opposition aux transports publics en général. Certains pensaient que ces infrastructures imposantes dégraderaient le paysage urbain – encore plus que les embouteillages polluants. L'hôtel cinq étoiles Dusit Thani s'inquiétait par exemple de voir s'installer ces moyens de transport public sur le seuil de sa porte.

Au fil du temps, cependant, le métro a fini par niveler les différences sociales et la fréquentation a augmenté. La société [thaïlandaise] a beau être l'une des plus hiérarchisées du monde et accorder une grande importance à la position sociale, tout le monde ou presque prend désormais le métro sans y penser.

### D'autres projets sur les rails

Peu après son ouverture, en 2004, le métro a connu un accident, provoqué par une erreur humaine, qui a fait plus de 100 blessés mais aucun mort. Il y a eu aussi quelques pannes sur la ligne de l'aéroport Suvarnabhumi, qui est gérée par une entreprise publique non rentable, filiale de la Société nationale des chemins de fer thaïlandais. Le système s'est toutefois révélé fiable et sûr dans l'ensemble.

Davantage de wagons et de rames ont été commandés pour 2018 et 2019, et les stations peuvent accueillir des rames comprenant jusqu'à six voitures au lieu de quatre actuellement. Le pont Taksin, qui est l'un des goulets d'étranglement du métro aérien parce qu'il n'a qu'une seule voie, devrait être réaménagé. L'unification de la tarification pour le métro aérien, le métro et la ligne de l'aéroport, qui était prévue pour 2015, n'a toujours pas été concrétisée.

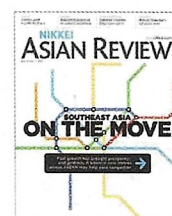
Dans l'ensemble, cependant, les avantages l'emportent largement sur les inconvénients, et plusieurs villes de province – Phuket, Chiang Mai, Khon Kaen et Nakhon Ratchasima – prévoient elles aussi de faire construire un système de transport urbain par rail.

—Dominic Faulder

Publié le 22 novembre 2017

← Le métro aérien de Bangkok mis en avant et en couleurs par l'Office de tourisme de Thaïlande. Photo Tourism Authority of Thailand

## À LA UNE



## EN MOUVEMENT

À la fin de novembre 2017, le quotidien japonais **Asien Nikkei Review** consacrait un dossier spécial à la transformation du système de transport entamée par plusieurs grandes villes d'Asie du Sud-Est : Jakarta, Kuala Lumpur ou Manille. Cette dernière présente ainsi des "problèmes de circulation symptomatiques de la forte croissance qu'enregistre le pays depuis plusieurs années", nous explique-t-on dans l'un des articles du dossier. "Avec la progression du revenu disponible, les ventes de voitures battent des records, avec plus de 400 000 en 2016, alors que l'offre de transports publics reste très insuffisante."