

Mission Chine 2014 Shanghai (THNS), Shenzhen, Wuhan, Shenyang

Résultats et perspectives

La mission avait pour objectif de réaliser la septième édition annuelle du Forum THNS en partenariat avec l'Université de Tongji à Shanghai et de rencontrer des représentants de villes chinoises, comme suite aux premiers échanges avec la Division transports urbains du nouveau Ministère des transports chinois.

Le **Forum THNS** lui-même a été marqué par une large ouverture des participants chinois pour des discussions entre eux et avec la délégation française. La coopération pour une action de formation (mastère avec double diplôme) sur les tramways, mise en place par l'Ecole Nationale d'Architecture de Strasbourg et l'Université de Tongji, avec l'appui et la présence effective de la Communauté urbaine de Strasbourg, attestant de 20 ans d'expérience sur une politique urbaine en faveur des transports publics a servi de fil conducteur à de nombreux échanges. La participation du CEREMA et de SYSTRA au forum et la constatation de l'intérêt d'un grand nombre de villes chinoises pour ce mode de transport (nouveau pour elles) ont permis d'envisager la **création d'une « plate-forme » d'échanges franco-chinoise sur les projets de tramways** en Chine. Le CEREMA, grâce à la connaissance acquise auprès des collectivités locales françaises auxquelles il a prodigué appuis et conseils et des industriels dont il a étudié les projets, peut apporter dans cette plate-forme des compétences d'évaluation de projets, de sécurité et d'insertion urbaine. Il serait utile de valoriser ces éléments au moment où s'invente la "voie chinoise" des futurs tramways et où les compétences sont rares en Chine. Une approche croisée franco-chinoise fondée sur un dialogue multi-acteurs (municipalités, centres de recherche et organismes de conseil public comme le CEREMA, urbanistes, paysagistes, architectes, ingénieurs, exploitants, économistes...) est nécessaire pour orienter les futurs concepteurs et assistants à maître d'ouvrage (documents de référence, labellisation, standards, mise en place de contrats d'axes de développement économique pour renforcer l'attractivité des quartiers, financer leur desserte et réduire les mobilités inutiles) Cette plate-forme aura d'autant plus d'efficacité qu'elle s'appuiera sur une concertation régulière entre les acteurs français. Il reste cependant à réunir le financement de son lancement.

La visite à **Shenzhen** de 2014 faisait suite aux contacts engagés l'année précédente avec le Comité des transports et l'entreprise HUAWEI (150000 personnes au total, siège à Shenzhen, fabricant d'équipements pour les télécommunications, en train de développer sa présence en France (300 personnes) par la création de centres de R&D. Le Comité des transports voit la congestion augmenter, du fait notamment de l'augmentation du nombre de voitures en liaison avec la croissance des revenus. C'est le premier Comité des transports chinois à avoir créé un bureau ITS, il identifie bien le potentiel de développement commercial de la centaine d'entreprises locales fournissant du matériel ITS pour la zone Asie Pacifique et a vu l'intérêt d'un démonstrateur de **l'utilisation à distance du système CLAIRE-SITI de l'IFSTTAR/GRETIA pour l'analyse des données de circulation** (selon une méthode déjà utilisée par la ville de Bruxelles). Ce système permet une gestion multimodale des transports pour réduire la congestion, favoriser l'intermodalité et développer l'information des usagers. La concertation en France est à organiser autour de THALES et des villes pour lesquelles il travaille, notamment le CG93. Le Comité des transports a parrainé la conclusion d'un accord de coopération entre l'association AFCDUD (réseau franco-chinois d'anciens élèves de l'enseignement français) et les deux associations ITS de Shenzhen (promotion des entreprises pour la première, acteurs académiques et administratifs des transports pour la seconde. Le lancement de cette coopération peut être rapide.

Le séminaire organisé par le Consulat général de France à **Wuhan** a permis de réunir des acteurs français et chinois sur les villes durables et en particulier de faire deux tables rondes sur la mobilité (mobilité individuelle et mobilité collective). Au cours d'une rencontre préalable, le Comité des transports a fait part d'une dégradation du fonctionnement des transports: augmentation du nombre de voitures, stationnement illégal qui réduit les capacités de la voirie, perturbation du fonctionnement des taxis. Il est bien conscient de la nécessité d'inciter au développement d'activités économiques le long des axes de transport (appelé TOD, pour « transport oriented development » en anglais, on parle de « contrats d'axes » sur cette idée dans des villes françaises, notamment à Grenoble). Le Comité a manifesté de l'intérêt pour une **maquette numérique qui pourrait être utilisée par les experts de la mobilité, de l'environnement, de l'aménagement urbain et de la planification des transports**. La concrétisation de ces idées par des actions menées à l'échelle de la ville n'a cependant pas été engagée. Il est

cependant clairement apparu que le raisonnement à l'échelle d'un quartier est insuffisant pour apporter des solutions aux problèmes actuels (en particulier l'avenir des 2 millions de voitures en circulation (ou plutôt en stationnement ...) dans la ville. Shanghai en serait à 2,7 millions pour une agglomération bien plus grande. Une équipe de consultants français a été sélectionnée par l'AFD pour donner un contenu crédible au projet d'écoquartier. Cela peut être une occasion de raisonner à la bonne échelle, à condition qu'une concertation se mette en place en France. Afin de donner une suite au séminaire, nous avons demandé à accéder aux enregistrements des tables rondes (audio et sténo). La DRC, qui nous avait demandé notre opinion en fin de séminaire, nous a donné son accord sur l'idée de faire un compte rendu écrit détaillé des tables rondes sur la mobilité (sous le contrôle des orateurs, comme nous le faisons pour le THNS). Il n'est pas inutile en effet d'être sûr que nous nous sommes bien compris.

La visite à **Shenyang** faisait suite à la rencontre à Paris des représentantes de la municipalité en charge de la promotion de l'écoquartier franco chinois de TIEXI et de la présentation du THNS lors du colloque China-Europa de septembre. Le Vice Maire en charge des transports a tenu à recevoir la délégation française pour marquer son intérêt pour le développement des transports publics. 2 lignes de métro sont en service, sur un réseau programmé de 10 lignes (400 km pour une agglomération de 8,5 Millions d'habitants) 3 lignes de tramway sont en exploitation sur un total de 5 programmées. Compte tenu du tracé des lignes et des réductions tarifaires (allant jusqu'à la gratuité) dont bénéficient plusieurs catégories d'usagers, l'équilibre financier de l'opération ne sera pas obtenu avant longtemps. Les ITS ont semblé intéresser nos interlocuteurs mais il n'est pas certain qu'ils perçoivent comment pourraient en bénéficier la fluidité dans leur ville. Une compétition nationale (en cours, pour laquelle Shenyang doit formuler une réponse) pourrait être une occasion d'associer la coopération franco-chinoise à la stratégie conduite par la municipalité en faveur des transports publics. **Une maquette numérique complétant la vision des bâtiments par une représentation des flux de mobilité et de la part des transports publics dans la répartition modale pourrait être envisagée.** L'élément favorable pour une action dans cette ville est que la gouvernance est forte et intéressée par le sujet, mais ce contexte favorable doit être exploité rapidement.

D'une façon générale, le thème de cette mission sur l'idée « d'offre intégrée » faisait suite :

- à une demande des entreprises participant habituellement au THNS pour faire de cet événement une occasion de présenter des offres complémentaires
- aux entretiens avec la Division des transports urbains du Ministère des Transports (MoT) dont la politique (transports intégrés, verts, intelligents, sûrs) est contrainte par la diversité des villes et de leur gouvernance.

Cette offre intégrée a été bien reçue dans son principe, avec des thèmes d'application concrets et complémentaires : gestion du trafic, faisabilité des projets de tramways, accessibilité des zones de développement, suivi de la mobilité et des parts modales. Les outils qui seront développés pour une ville ont vocation à être utilisés dans d'autres et à s'intégrer entre eux. L'essentiel de ce savoir faire existe aujourd'hui en France mais avec des applications à échelle réduite. L'enjeu technique est de réaliser ce changement d'échelle dans le cadre d'une modélisation qui permette des utilisations multiples des données et une pérennité des systèmes.

Pour la mise en œuvre, il est possible de s'appuyer sur le Club écomobilité, qui a l'avantage d'établir une continuité avec le Forum THNS. Voyant que l'intérêt pour le THNS s'est maintenu, mais que l'organisation s'est compliquée du fait des sollicitations multiples auxquelles sont soumises les participants habituels, l'Université de TONGJI propose de structurer son site Internet d'une façon plus efficace, comme nous l'avons fait pour le site français et d'organiser plusieurs événements dans l'année pour entretenir plus facilement les fichiers et la communication.

Cette action, a bénéficié jusqu'ici du soutien de nombreuses bonnes volontés. Pour 2014, le Consulat de Canton a été représenté à une partie des échanges à Shenzhen (visite intéressante de l'entreprise TELCENT), l'Attaché scientifique à Shanghai a facilité la venue des représentants du CEREMA au THNS (Mission d'experts) et a ouvert l'événement, les Conseillers Transport-Développement durable de l'ambassade de France à Pékin et Wuhan ont facilité la participation d'experts et ont organisé la rencontre au Comité des transports, Madame la Consule générale à Shenyang a reçu la délégation.

