# Forum THNS 2011 – Shanghai

## Le problème des transports publics en Chine, vision d'un transporteur : l'expérience de Veolia Transport et de la RATP en Chine

*Jérémie NEGRE – Directeur de projet du réseau de bus*

### Présentation de la joint-venture VTRA

Cette joint-venture réunit deux leaders mondiaux dans le domaine du transport : Veolia et RATP. Veolia Transdev est un des premiers opérateurs de transport public dans le monde. Il est spécialisé dans l'exploitation des réseaux de transport multimodaux (métro, tramway etc…)

RATP, exploitant de l'ensemble du réseau parisien (l'un des plus importants dans le monde) est expert sur l'organisation, l'exploitation et la construction des réseaux.

Ensemble, les deux maisons mères de cette joint-venture sont présentes dans 32 pays et emploient plus 175 000 personnes à travers le monde.

Les activités de Veolia Transdev et RATP couvrent tous modes et moyens de transport depuis le train et les ferries jusqu'aux modes doux (vélos en libre-service) et les nouveaux services (autopartage). Grâce à ce panel de compétences la joint-venture est en mesure d'intégrer et de combiner l'ensemble des modes afin d'accroître l'efficacité de la mobilité urbaine et extra urbaine.

## Activités d'opérateur

VTRA intervient après la construction des infrastructures. Dans le cas de la gestion des bus, cette intervention concerne les horaires, les trajets, l'affectation des véhicules et des conducteurs. L'objectif est de réunir les meilleures compétences en termes de management, en soulignant le besoin de compétences sur les questions économiques et financières au moins autant que sur les questions techniques.

## Développement du réseau de bus en Chine

En Chine, nous avons en charge la gestion de 3 réseaux en tant qu'opérateur.

Le 1er réseau est celui de Nanjing en collaboration avec un opérateur local depuis 2008, nous sommes présents dans 6 villes dans l'Anhui et la banlieue de Nanjing.

Le 2ème réseau est celui de Hong Kong avec près de 6 000 000 km parcourus par an

Le 3ème réseau est celui de Macao, un contrat a été signé pour une durée de 7 ans (environ 16 000 000 de km par an).

| **Localisation** | **Type** | **Nombre de passagers** | **Moyen de transport** |
|---|---|---|---|
| Nanjing (et Anhui) | Bus | 380 millions | 2 300 bus |
| Hong Kong | Tram | 84 millions | 160 trams |
| Macao | Bus | Ouvert en Août 2011 | 245 bus |

Nous étudions également d'autres possibilités de développement dans d'autres villes chinoises.

## Développement du réseau des trams et des métros

1. Nous souhaitons également nous développer dans les trams et les métros. Par exemple, nous travaillons actuellement en coopération avec 3 municipalités.

2. La municipalité de Wuhan où nous réalisons une prestation de conseil sur trois domaines importants de l'Exploitation & Maintenance, à savoir : organisation et management de la maintenance, développement des outils informatiques pour le suivi de la gestion et du management du transport et enfin l'entretien et le coût des pièces détachées.

3. Pour la municipalité de Foshan, nous intervenons comme consultant pour la ligne M1. Un accord de coopération a été signé pour l'extension de ce réseau et deux autres lignes M2 et M3 seront ouvertes d'ici 2015.

Pour la municipalité de Hefei, un accord de coopération a été signé pour le M1 qui sera ouvert fin 2014 comportant 24.65 km et 23 stations.

## Situation des transports en commun en Chine

1. En Chine, la politique du gouvernement est très clairement tournée vers les transports en commun mais la voiture particulière est encore très largement préférée par les chinois. Le développement de la Chine passe donc par une amélioration de son système de transport en commun, y compris par la promotion de celui-ci.

2. Dans les prochaines années, le domaine des transports en commun devrait plus fortement tenir compte de l'exploitation :
   - Car pour mieux promouvoir les transports en commun, la qualité du service rendu aux usagers est très importante (au moins autant que les infrastructures). Or actuellement les transports en commun sont surchargés car les infrastructures sont mal exploitées. Par ailleurs, la question de la sécurité des transports en commun est de plus en plus importante et passera par de meilleures procédures d'exploitation.
   - Car l'exploitation des TC est de plus en plus importante dans le budget des TC (par rapport à l'investissement) et elle est de moins en moins profitable.

4. Bus, tram ou métro : le réseau de métro ne sera jamais assez dense, la plupart des usagers devront encore utiliser le bus.

## Situation des opérateurs de bus en Chine

1. L'utilisation des bus reste encore très basique exceptée dans certaines villes comme Pékin ou Shanghai. Trois questions principales se posent :

2. La recherche permanente d'un équilibre économique instable : Avec des tarifs bloqués depuis plus de dix ans, des tarifs sociaux de plus en plus nombreux et des couts salariaux et d'énergie en très fortes hausses, l'équilibre financier repose intégralement sur des subventions trop aléatoires. Les exploitants ont besoin d'un cadre plus établi pour avoir une meilleure visibilité économique.

3. Les outils de gestion des transports en commun doivent être développés : l'exploitation est pour l'instant très basique.

4. Les problèmes de sécurité sont centraux et doivent rapidement trouver des solutions (conséquences des embouteillages dans lesquels circulent les bus, accidents nombreux, procédures de sécurité médiocres).

## Concevoir les transports en commun pour les années à venir (au niveau de l'opérateur)

1. Vers un service axé sur le client en fournissant plus d'informations sur les horaires, les itinéraires, les informations en ligne. Organiser les entreprises autour de la satisfaction du passager en développant des formations et un management orientés vers la relation avec les clients.

2. Vers des changements profonds d'organisation, la mise en place d'outils de gestion du trafic entraînera d'importants changements sur l'organisation de chaque département (exploitation, maintenance, RH achat, direction). Ce changement peut s'accompagner de résistance au sein de la structure du fait de sa stabilité et de son ancienneté.

3. La mise en place de nouvelles technologies doit donc être interrogée systématiquement au regard des bénéfices qu'elle peut apporter aux passagers dans le contexte spécifique chinois. Pour le moment, la preuve de ce bénéfice est difficile à démontrer à des exploitants chinois trop focalisés sur le court-terme ; la mise en place de ces nouvelles technologies nécessite donc la participation active des municipalités volontaristes.

## Concevoir les transports en commun pour les années à venir (au niveau du gouvernement)

1. Améliorer la gouvernance des transports en commun en stabilisant la structure réglementaire sur les subventions et en en clarifiant les responsabilités entre exploitants et autorités de régulation.

2. Promouvoir les Transports en Commun par une communication plus forte pour lutter contre le culte de la voiture particulière et par l'amélioration de la qualité du service de transport.

3. Promouvoir l'inter-modalité en concevant le système de transport comme un système global interconnecté dont le but final est la satisfaction du passager.

4. Système global interconnecté dont le but final est la satisfaction du passager.