

# Rétrospective sur le projet de démonstration, en partenariat stratégique et portant sur le développement des transports urbains en Chine

*LIU Liya, Directrice de bureau à la NDRC (Commission nationale du développement et de la réforme de Chine), directrice exécutive pour le projet pilote sur les transports urbains en Chine*

Mme LIU Liya, directrice de projet du développement des transports urbains chinois au Fond pour l'environnement mondial, fait une présentation générale des résultats de promotion du projet de développement des transports urbains du Fond pour l'environnement mondial. Le projet se compose de 3 parties : la première partie comprend des programmes de recherche thématiques au niveau national; la deuxième partie porte sur la construction de compétences, incluant le sujet de la formation, au niveau national; la troisième partie est composée de programmes de démonstration dans une douzaine de villes.

## Le contexte du projet

Comme chacun le sait, l'économie chinoise a connu un développement rapide et continu depuis le lancement de la politique de réforme et d'ouverture, le PIB de la Chine se plaçant désormais au deuxième rang mondial. En parallèle du développement économique, l'urbanisation de Chine se développe également très vite. En 1978, le taux d'urbanisation de la Chine était de 17,92%, le taux actuel est de 51,27%. Il est prévu que le chiffre en 2013 atteigne 52% environ, représentant ainsi une population urbaine de près de 700 millions. La motorisation en Chine s'est développée rapidement et la Chine est désormais devenue le plus grand fabricant d'automobiles au monde et le deuxième plus grand consommateur de pétrole. Cela entraîne de nombreux problèmes, y compris la contradiction entre une forte croissance de la demande de transports et l'offre insuffisante, la pollution causée par les transports urbains, l'apparition récente de brume urbaine, etc. Tout cela augmente les coûts de gestion publique et nuit à l'efficacité des transports en commun. Beaucoup de maires chargés des transports se sont engagés à améliorer la circulation des transports urbains, avec par exemple l'élargissement des routes, tout en sachant que cette solution n'est pas durable.

On espère ainsi aider les maires chinois à mettre en place le concept du transport urbain durable, à prendre des décisions sur des bases scientifiques, et à développer les transports en commun pour améliorer l'efficacité et à favoriser le développement du transport urbain de Chine, tout en respectant l'environnement et la durabilité. L'objectif du projet a trois aspects : le premier aspect lié aux résultats clés est d'accorder la priorité au développement des transports en commun; deuxièmement, l'élaboration de politiques de gestion du transport en visant à réduire les tensions liées à la gestion des transports individuels, la promotion de l'intégration de la planification des transports avec celle du développement urbain, et la promotion de l'utilisation des moyens de transport public; troisièmement, l'objectif de développement du projet est d'améliorer davantage les

politiques du transport urbain de Chine, consistant par exemple à favoriser l'innovation dans les moyens d'investissement et de financement, généraliser l'utilisation des transports en commun à faible consommation d'énergie et à faible pollution, encourager l'utilisation de transports non motorisés, pour contribuer ainsi à réduire les effets du réchauffement climatique de la planète.

### **Le contenu du projet et les modalités de financement**

Sous la direction du 12<sup>ème</sup> Plan quinquennal, le projet de transport urbain chinois a pour ambition centrale de construire au niveau national des villes de démonstration, dans un principe axé sur les usagers et le développement vert à faible émission de carbone, introduit activement les concepts avancés et les meilleures pratiques internationales de développement de transports urbains durables, pour orienter et favoriser à multiple niveaux et par tous les moyens le développement durable des transports des villes de l'Est, du Centre et de l'Ouest de la Chine et ce, quelle que soit leur taille. Le projet est financé par le Fonds pour l'environnement mondial, à hauteur de 21 millions de dollars, pour les deux aspects suivants : renforcement des capacités nationales, et exécution du projet des villes de démonstration. Le renforcement des capacités nationales intègre une stratégie générale pour le développement national, des propositions sur le contenu de la loi, le soutien à la recherche ainsi que le renforcement des capacités liées à la formation technique en Chine et à l'étranger.



Les structures qui fournissent des subventions sont de deux types : des banques et des institutions étrangères. L'institution chinoise qui fournit une subvention est la Direction des industries de base de la Commission nationale du développement et de la réforme de Chine.

### **Les résultats**

Pour les villes concernées, depuis la mise en œuvre de ce projet durant plusieurs années, les résultats sont allés bien au-delà de ce qui était attendu. Le projet a joué un rôle positif pour favoriser le développement des transports urbains chinois, principalement dans les six aspects suivants.

### Avoir un impact positif sur la réforme politique et le système de transport urbain chinois

En tant qu'institution exécutive, la Direction des industries de base de la Commission du développement et de la réforme de Chine a dirigé le développement du projet. Au cours de l'exécution du projet, elle a pu envoyer plus de dix commissaires ou directeurs pour participer à des formations spécifiques organisées en Chine ou à l'étranger, ce qui a eu un impact positif sur l'élaboration des planifications et politiques du développement des transports dans le cadre du 12<sup>ème</sup> Plan quinquennal. Le volet « planification des transports en commun » de ce dernier insiste sur la priorité au développement des transports en commun, sur le renforcement de l'intégration globale des transports, sur le soutien au développement du tramway à faibles émissions de carbone, et l'élaboration et la publication de guides-conseils sur les hubs de transports urbains. En particulier, le 12<sup>ème</sup> Plan quinquennal mentionne pour la première fois les problèmes de sécurité des transports multimodaux.



### Jeter les bases de la réforme du système national des transports

Dans le cadre du projet est établi le Comité de pilotage dont les membres relèvent de la Commission du développement et de la réforme, du Ministère des finances, du Ministère du logement et des bâtiments, du Ministère des Transports, du Ministère de la protection environnementale, du Ministère des ressources territoriales, du Ministère de la sécurité publique et de l'Association des maires chinois. Grâce aux échanges lors des réunions, on a pu transmettre aux ministères concernés les concepts du transport urbain pour faire accepter aux différents acteurs le concept de développement durable. En même temps, à travers la plate-forme des projets du FEM, cela a impulsé la coopération entre la Commission du développement et de la réforme nationale de Chine et la Banque mondiale, en renforçant les capacités institutionnelles et en favorisant les études sur les politiques de transport urbain. Cela permet d'appuyer la réforme et de préparer l'avenir.

### Promouvoir l'innovation des modes d'investissement et de financement des transports urbains

Ce projet est financé essentiellement par le FEM, ce qui favorise les prêts de la Banque mondiale pour soutenir la construction de des infrastructures de transport chinois. Puisque le projet a obtenu à ses débuts de très bons résultats, la Commission du développement et de la réforme nationale de Chine et le Ministère des Finances ont donné une priorité à ce projet lors qu'ils demandaient les prêts de la Banque mondiale. Sous la direction du Bureau du projet, 1 province et 7 villes ont obtenu un prêt d'environ 143,3 millions de dollars de la Banque mondiale, avec un financement de contrepartie de plus de 100 milliards. Avec les projets du FEM, s'est développé également la coopération entre la Banque mondiale et le gouvernement chinois dans le domaine du transport sur rail. Avant 2010, les prêts de la Banque mondiale n'ont jamais concerné le transport sur rail. En 2008, à l'initiative du Bureau du projet, le centre de recherche de la Commission du développement et de la réforme nationale de Chine et la Banque mondiale ont mené ensemble une étude sur le transport sur rail des villes comme Wuhan, Hangzhou et Zhengzhou et ont remis un rapport à la Commission du développement et de la réforme de Chine. C'est ainsi que le service de prêt de la Banque Mondiale a commencé à contribuer au développement du métro dans les villes chinoises.

### **Promouvoir le développement du transport urbain durable**

Concernant la construction de BRT, il y a 3 villes de démonstration : Zhengzhou, Urumqi et Canton, qui ont obtenu toutes de très bons résultats en termes de BRT. À Zhengzhou, ont été construit en 3 mois 35 km de lignes de BRT; Urumqi a obtenu en 2012 le Prix d'invention portant sur l'environnement et l'habitation; Canton a obtenu le Prix international du transport et du développement durable à la réunion TRP aux États-Unis et le Prix du projet phare pour le changement climatique de l'Organisation des Nations Unies.

### **Promouvoir le transport urbain et le changement des modes d'utilisation du territoire**

Le modèle de Changzhi (dans la province du Shanxi) est un projet de transport vert combinant piéton, vélo et transports en commun. Très apprécié par la Banque mondiale, le projet de Changzhi est un excellent exemple de développement des transports en commun en milieu urbain et respectueux de l'environnement, en intégrant piéton, vélo et transports en commun. C'est un modèle qui peut inspirer les petites et moyennes villes chinoises.

### **Généraliser le concept du développement durable dans le domaine du transport urbain**

Depuis le lancement du projet, on a organisé en Chine 8 sessions de formation, 8 séminaires et forums. Plus de 1800 personnes ont participé à cette formation technique professionnelle, tandis que 11 délégations de 154 décideurs et gestionnaires ont été amenées à visiter des pays en Europe et en Amérique.

Depuis que la tendance s'est inscrite dans le transport en mode partagé et à faibles émissions de carbone, nous avons organisé 2 forums sur ce sujet. Grâce à ces 2 forums, le concept du vélo partagé

est largement diffusé. Aujourd'hui, plus de la moitié des villes chinoises ont le projet de mettre en place le vélo partagé.

Pour enraciner le concept du développement durable dans la formation et l'éducation, le projet propose de promouvoir la réforme pour la durabilité. En 2011, des délégations de l'Université de Tsinghua, de l'Université Jiaotong de Beijing et de l'Université Tongji ont mené des enquêtes aux États-Unis et au Canada, et ont donné des conseils pour créer et modifier les modules de cours, en les adaptant au thème du développement urbain durable.

**Le projet a exercé une influence généralisée sur le monde entier.**

Ce projet a obtenu de bons résultats dans le domaine des transports durables. Fort apprécié par la Banque mondiale, le projet a beaucoup contribué au développement durable du transport urbain chinois et devient un projet d'excellence du développement urbain durable des pays en voie de développement. Ainsi, la Banque mondiale a annoncé sa décision de copier et diffuser ce projet dans les pays du Sud-est asiatique et de l'Amérique du sud comme projet de démonstration.