

THNS 2015 - Journée du 25 novembre 2015 à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville

Méthode collaborative franco-chinoise pour la planification des transports

Jean-Daniel KUHN (jdkuhn@systra.com) et Marjorie PRIOU (mpriou@systra.com), direction de l'innovation de SYSTRA

Jean-Daniel KUHN présente SYSTRA, société de conseil et d'ingénierie des transports publics de la RATP et de la SNCF. SYSTRA travaille depuis longtemps en Chine avec une présence permanente à Shanghai, Pékin, Shenzhen et Hong-Kong. SYSTRA possède une forte expérience dans le domaine du tramway en France, Afrique du Nord et Taiwan, et souhaite co-développer avec ses partenaires une école chinoise du tramway, en tenant compte des caractéristiques propres au pays. Ceci suppose une réflexion sur la planification des transports, sur les techniques les plus adaptées, mais aussi et surtout sur l'approche institutionnelle et la gestion de projet. Une étude a été réalisée avec le CEREMA sur ces deux derniers points en octobre 2015.

Trois ateliers collaboratifs (FabLab) ont déjà été organisés en 2014 et 2015 avec le College of Architecture and Urban Planning (CAUP) de l'université de Tongji de Shanghai, l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg (ENSAS) et les villes de Strasbourg et de Nankin (Nanjing). En octobre 2015, SYSTRA, l'ENSAS et l'université de Tongji ont fondé la chaire des « Mobilités métropolitaines innovantes », qui concentrera ses travaux de recherche et d'enseignement non seulement sur la planification des transports, mais aussi sur l'insertion urbaine des infrastructures et les systèmes de transport intelligents. Jean-Daniel KUHN lance un appel aux personnes potentiellement intéressées pour participer aux activités de la chaire.

Contexte et programme des ateliers

Marjorie PRIOU présente le retour d'expérience des ateliers en Chine. SYSTRA pilote des projets de transport impliquant des disciplines très différentes, en faisant appel à l'intelligence collective. SYSTRA a donc l'habitude d'organiser des ateliers collaboratifs où toutes les parties prenantes interviennent. Marjorie PRIOU précise que ces trois ateliers sont les premiers à être organisés avec une double culture chinoise et française.

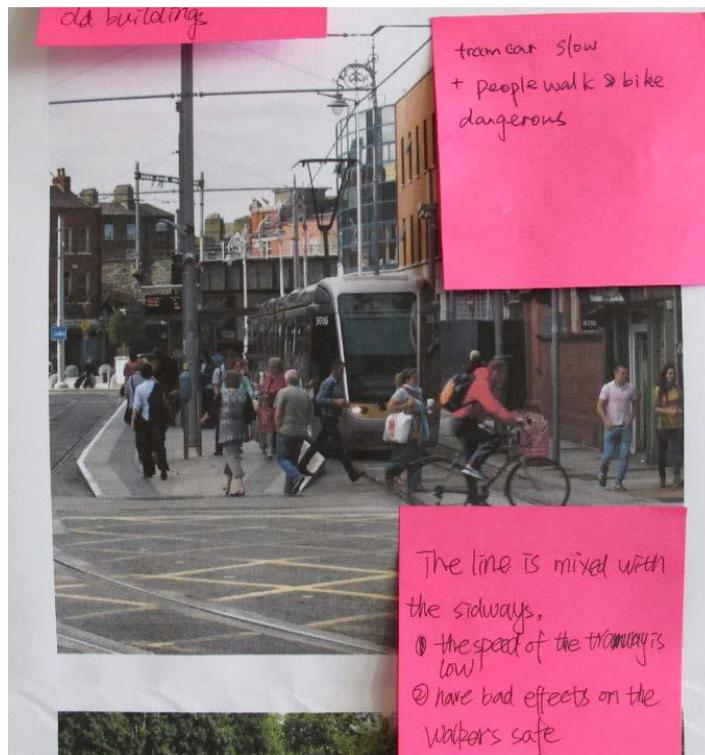
- Le 1er atelier a eu lieu en novembre 2014 à Shanghai : réflexion générique sur le partage de la voirie et l'insertion en surface des transports
- Le 2ème atelier a eu lieu en mars 2015 à Shanghai : proposition de transformation du site de l'exposition Universelle 2010 à Shanghai
- Le 3ème atelier s'est déroulé en novembre 2015 à Nankin : étude de l'attractivité de la ligne de tramway de Nankin, actuellement en service

Le 1^{er} atelier a rassemblé les participants de la ville de Nankin (réseau de transport et Ville de Nankin) et de la Ville de Strasbourg (les 2 villes sont jumelées). La place des piétons dans la ville est perçue d'une autre manière par les Chinois. En Chine, on utilise beaucoup de passages surélevés et on a tendance à séparer les différents modes de transport. En France, on a plus de transversalité entre les modes. On a choisi de constituer des équipes mixtes franco-chinoises et de réaliser deux exercices :

le premier a consisté à insérer une ligne de tramway à l'échelle d'un quartier; le second a consisté à partager l'espace public entre plusieurs modes.

Le 2^{ème} atelier s'est déroulé sur le site de l'exposition universelle de Shanghai. Des symboles de l'exposition perdurent et des endroits sont encore en travaux. Dans cette zone de 5km², il a été demandé aux étudiants de l'Université de Tongji de réfléchir à l'insertion d'un tramway. Comment concevoir, à partir des stations de métro encore peu présentes, une desserte plus fine du quartier ?

Un autre exercice consistait à identifier les points positifs et négatifs de l'insertion d'un tramway dans l'espace public grâce à des images et en suscitant des réactions des étudiants et des professeurs.



Quelques points positifs du tramway : redonner vie à des quartiers négligés ; faire connaître la ville ; porter une attention particulière à l'intermodalité.

Les étudiants ont été guidés par des experts en urbanisme, en prenant notamment pour référence des villes où le tramway était utilisé de manière complémentaire au métro. Les résultats ont été présentés au doyen du CAUP de l'Université de Tongji.

Le 3^{ème} atelier était focalisé sur le TOD (Transit Oriented Development), à Nankin. Aujourd'hui la ligne de tramway de Nankin est empruntée par 800 passagers/jour, ce qui est très peu. L'objet de la réflexion était de comprendre ce faible usage et de proposer des solutions pour améliorer la fréquentation. Pour cela, deux axes de réflexion ont été proposés : le premier axe consistait à étudier le tissu urbain autour de la ligne. A un bout de la ligne, la zone est très dense et à l'autre bout de la ligne, la zone est en développement. L'autre axe consistait à étudier l'efficacité des pôles d'échange. Il était notamment possible de créer des chemins pour faciliter l'accès des piétons aux stations.

L'autre ligne de tramway de Nankin est aujourd'hui en stagnation et montre l'importance d'un bon 'timing' entre politique d'urbanisation et construction d'une ligne de tramway.



Organisation générale des ateliers

Toutes les parties prenantes doivent être associées aux ateliers : experts transport, designers spécialistes de la méthode, représentants de la maîtrise d'ouvrage, monde universitaire (étudiants, professeurs) et un interprète : SYSTRA a en effet essayé de faire passer les idées en anglais, mais s'est aperçu de la perte d'une partie du contenu.

La méthode a été adaptée au contexte local : l'analyse préalable s'effectue sur place en questionnant les bons interlocuteurs ; la compréhension de la perception des transports de surface en Chine, qui s'appuie sur une analyse de la stratégie propre à chaque ville, combinée à l'expérience française du tramway de SYSTRA, constitue le support de la démarche. Cette méthode est désormais rodée. De nouveaux ateliers sont prévus en mars (Shanghai) et en octobre 2016. 3h18'

SYSTRA en Chine

- SYSTRA SHANGHAI Consulting Co. Ltd SSCC est basée à Shanghai, réalise environ 4M€ de CA et compte 40 personnes. Elle effectue des missions d'expertises techniques et de supervision de projet. SYSTRA est étroitement impliqué dans les études de faisabilité, la conception et la réalisation du métro de Shanghai, tant sur les systèmes que sur le génie civil (notamment viaduc en U). Les lignes 8, 12 et 13, connues sous le nom de « ligne Disney », ont été récemment mises en service. SYSTRA SHANGHAI avait auparavant travaillé sur la ligne 16, la plus longue ligne en viaduc en U, ouverte fin 2013. Elle supervise également des projets de ligne à grande vitesse. Les activités de SSCC couvrent Taïwan où SYSTRA a des bureaux.
- MVA Asia est basé à Hong-Kong avec des bureaux également à Shenzhen, Beijing et Shanghai. Elle réalise un CA d'environ 18M€ en Chine y compris HK et emploie 250 personnes. Son activité principale est la prestation de conseil pour la mobilité et la modélisation des déplacements. MVA a notamment conçu les modèles multimodaux pour les villes de Beijing, Guangzhou, Shenzhen, et des schémas directeurs de transports pour des projets privés, commerciaux ou de bureaux.