

## **THNS 2014 – L'utilisation du TOD appliqué au développement urbain à Wuhan**

*Yi XUN*

Aujourd'hui, la Chine est dans une période d'urbanisation rapide, en particulier dans ces dernières années où le transport urbain a connu une grande révolution avec l'augmentation de la proportion de voitures privées. L'ancienne structure de la route chinoise ne peut plus répondre au besoin du trafic actuel. Dans le but d'améliorer l'insuffisance de ressources de transport, de nombreuses villes ont accéléré la construction des routes et du trafic public. Cependant, la construction du transport urbain paraît trop rapide, voire éphémère. Par exemple, en raison d'une manque de planification globale, le nouveau viaduc achevé a dû être démolé pour faire place à un futur train léger. La ville devient par conséquent un chantier qui ne cesse de démolir et de construire, ce qui n'est évidemment pas une ville de développement durable. Le vieux proverbe « prendre des mesures en fonction des conditions locales » instruit les gens de faire un plan d'ensemble conformément à la terre lorsqu'ils construisent une maison. À présent, le développement de transport urbain doit aussi correspondre étroitement avec l'utilisation des terres.

Le mode TOD nous établit une nouvelle norme d'utilisation des terres et de conception de transport pour rééquilibrer le rôle dans des villes chinoises de transport en commun, d'automobile, de marche et de vélo, dans laquelle la structure à la base de transport en commun est proposée pour contrôler effectivement l'utilisation des voitures et ainsi réduire la pollution de l'air et le problème de l'embouteillage. Conformément à la situation de la Chine, l'emploi de TOD peut aussi résoudre le problème de l'utilisation des terres au cours de développement rapide des villes : le premier problème se trouve à l'intérieur de la ville. La faible efficacité d'utilisation des terres qui entrave la planification globale de la ville à cause d'un déséquilibre entre le développement économique et le niveau de la construction urbaine.

Telle que la ville de Wuhan où il y a 168 « villages urbains », dont 56 dans le second anneau sont formés dans le processus de son développement. Ces villages qui ne s'accordent pas du tout à l'environnement global de la ville apportent des risques liés à la sécurité. La raison est la faible efficacité d'utilisation des terres urbaines et la manque de continuité. Le village urbain n'est qu'un phénomène exemplaire au cours du développement urbain de la Chine, d'ailleurs il y a aussi des exemples similaires de vieilles zones. En raison de l'extension horizontale de la ville et de la formation des nouveaux centres publics, beaucoup de vieilles zones urbaines commencent à décliner voire devenir de nouveaux villages urbains. Une des manières pour renouveler ces vieilles zones est de démolir-reconstruire. Les zones reconstruites ont une apparence harmonieuse avec l'environnement urbain aux alentours mais leurs caractéristiques culturelles n'existent plus. Nous trouvons ainsi les villes similaires à Wuhan comme à Changsha, à Zhengzhou ou à Jinan. Comment pouvons-nous résoudre le problème de l'utilisation des terres tout en

gardant les caractéristiques culturelles de la ville ?

Là nous pouvons adopter le mode de la petite commune de TOD, un quartier rond avec un rayon de 10 minutes de marche et un grand centre multifonctionnel de correspondance des lignes de transport en commun. Cette petite commune est composée principalement des routes lentes intensives pour encourager la marche et l'utilisation des vélos, ainsi qu'un mélange des fonctions de commerce, de résidence, de service public et de bureau par l'utilisation intensive des terres. La commune TOD est généralement liée avec d'autres zones de la ville par une ou plusieurs lignes de transport en commun et rend la ville plus compacte. En outre, la commune TOD n'est pas complètement opposée au roulement des véhicules à moteurs, avec la construction de plusieurs parkings souterrains, des moyens de transport se connectent efficacement, permettant aux passagers de choisir le moyen le plus efficace.

Le Xintiandi de Wuhan est un bon exemple de TOD. D'abord, c'est un programme de rénovation de vieille zone. Il s'agit de renouveler un vieux quartier à l'époque charnière du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle au centre ville de Wuhan, d'y ajouter des fonctions de commerce et de bureau tout en gardant le style d'architecture chinois et occidental à l'époque de concession. Le Xintiandi devient actuellement un quartier de loisir, de gastronomie et de culture où fréquent les gens et surtout les jeunes, apportant de la nouvelle vivacité à la vieille zone qui commençait à décliner. (Voir Image 1)

Puis, ce programme est aussi un exemple de combinaison de quartier lent avec les transports en commun. Avant la construction du Xintiandi, la ligne 1 de train léger qui a été ouverte n'avait pas un chiffre d'affaires idéal, la mise en service de la zone piétonne Xintiandi améliore largement l'utilisation des transports en commun. La raison est non seulement l'utilisation intensive et multifonctionnelle des terres de Xintiandi qui apporte à la ligne 1 un grand nombre de passagers, mais aussi le réseau des routes lentes de Xintiandi qui les fait choisir le transport en commun. La limitation des routes lentes et la difficulté de trouver une espace de stationnement poussent les gens à prendre le mode « transport en commun + marche » au lieu de « voiture + marche » qui est moins pratique et confortable.

Enfin, il est intéressant de préconiser la mise en œuvre autour de Xintiandi des stations auto-service de vélo qui élargit la surface de zone lente et les arrêts de bus à côté qui assurent plus précisément la correspondance de différents moyens de transport. Par exemple, un voyageur peut prendre d'abord un moyen de transport en commun pour arriver à une station principale, puis il fait le choix entre la marche, le vélo ou l'autobus selon la distance entre la station et son destinataire. Le moyen de voyage est enfin plus flexible.

Le deuxième problème existe entre le centre-ville et les cité-satellites. À présent, les grandes villes de la Chine ont une tendance de développer dans la direction d'une agglomération des villes. Mais sans l'utilisation efficace des terres ni une planification fixe de développement, cette

agglomération risque de devenir une expansion sans ordre et entraîne ainsi des problèmes sociaux. Ces cas existent déjà en Amérique du Nord et en Europe. Ces exemples soulignent la relation entre le réseau de transport public et l'utilisation du terrain. Un réseau de transport public bien utilisé sera le pilier du développement de la ville, par contre il entraînera le désordre dans l'expansion de ville et enfin le gaspillage d'espace.

Comment le TOD nous aide en Chine où il faut considérer à la fois le développement des alentours de la ville pour alléger la pression du centre en dispersant la population et équilibre le développement économique de toutes les zones et l'utilisation raisonnable des terre ? Il faut prendre un exemple du TOD à Guangzhou, ce programme couvre une zone à longueur de 49km, soit l'intervalle de train rapide régional du Delta de la rivière des Perles de l'aéroport Baiyun à la nouvelle commune Xintangzhen, une zone de l'arrondissement Zengcheng (en passant par la cité de développement Zhongxin). Ce projet a une signification importante pour réaliser un « cercle de 1 heure pour toutes les commodités » du Delta de la rivière des Perles.

Ce qui est remarquable de ce projet est qu'il construit un corridor économique en bénéficiant de l'influence du transport en commun sur le terrain. (Voir Image 2) Une planification globale a été faite avant la construction des lignes. Le terrain est divisé en plusieurs zones selon la fonction (la ligne bleue en pointillé dans l'image): la cité universitaire de Zhongluotan, la cité de développement Zhongxin, la zone d'industrie et de commerce de Yonghe, la zone résidentielle de Lihu et de Zhenlong. Ces zones sont liées par une ligne de train rapide régional de haute efficacité qui renforce la relation territorial et l'entraide parmi les zones et clarifie le circuit de la logistique. Un corridor économique est ainsi formé, dans lequel plusieurs correspondances multifonctionnelles de TOD sont établies (les points jaunes dans l'image) clarifie le classement du réseau de transport et renforce les liaisons multifonctionnelles de transport.

Par exemple, un passager dans la station principale de TOD peut changer de métro ou d'autobus, prendre un vélo ou marcher à pied. Pour des passagers qui viennent de lointain, ils peuvent d'abord conduire à la station de correspondance, garer leur véhicule à moteur dans le parking souterrain de la station et puis changer de moyens de transports en commun. La fréquentation qu'apporte la commune TOD par sa station de correspondance équilibre, avec l'utilisation intensive et multifonctionnelle des terres et des activités commerciales animées, le développement économique des zones au long du corridor. En plus, la division de la fonction parmi des zones évite l'inconvénient de la vie et le gaspillage d'espace par rapport à la division monotone de la fonction dans une seule zone.

Pour conclure, le mode TOD qui est d'origine de l'Amérique du Nord est comme une boîte à outils, il faut décider l'outil et l'utilisation de l'outil après l'étude de l'environnement culturel et géologique spécifique et de la situation économique réelle de la ville, et enfin, développer nos lignes de transport en commun « en fonction des conditions locales ».