

« L'utilisation du concept TOD pour le développement urbain de Wuhan »

Depuis son arrivée en Chine en provenance des Etats-Unis, le concept de *Transit Oriented Development* (TOD) a tout de suite séduit les décideurs chinois qui ont vu en lui le moyen de solutionner les problèmes liés à l'utilisation du réseau routier et à l'aménagement du foncier. Les problématiques rencontrées étant propres à la Chine, la mise en place du concept de TOD a été adaptée pour y répondre.

Pour quoi faire ? Motivations, Objectifs

Avec plus de 1,3 milliard d'habitants, la Chine est le pays le plus peuplé du monde. Dans les grandes agglomérations chinoises la densité de la population est extrêmement élevée. Ces populations sont de plus en plus mobiles et le flux de personnes devient l'un des enjeux majeurs de l'aménagement des agglomérations chinoises. Aujourd'hui, le développement du transport routier en Chine est sur le fil du rasoir. Les principaux problèmes des villes chinoises actuelles sont la congestion des transports, la pollution, l'utilisation du foncier dans les centres-villes ou encore le besoin de mixité sociale.

De ce fait, l'utilisation du concept de TOD en Chine va avoir 3 objectifs, le premier est d'organiser la décentralisation des villes. Le deuxième est d'encourager l'utilisation des transports en commun et les déplacements piétonniers et cyclistes pour une "low-carbonlife". Enfin, le troisième objectif est de créer un corridor économique qui permet d'avoir une diversité de population en lien avec la dynamique démographique.

Comment ? Instruments, outils (répondant aux objectifs)

Les projets TOD en Chine sont de 2 catégories :

- Le projet TOD Urbain : implanté en ville, il est considéré comme un projet d'immobilier qui se développe par une collaboration des établissements privés et publics.
- Le projet TOD de métropole ou Interurbain : ces projets se situent dans les grandes métropoles et traversent généralement plusieurs villes.

Dans ces deux types de projets, il y a certains points communs :

- La volonté d'assurer un transport en commun fiable et ponctuel.
- L'augmentation de la fréquence des transports en commun, même en dehors des heures de pointe.
- Le développement d'un quartier délimité par un rayon de 800 mètres à 1 kilomètre environ autour des stations de transport en commun (bus, tramway, métro) afin de multiplier les centres de vie urbaine.

Le TOD à Wuhan

La ville-pilote de Wuhan a développé ces dernières années plusieurs projets d'aménagement urbain à caractère durable. Ces projets urbains mettent l'accent sur la lutte anti-pollution et sur la qualité de l'habitation. Par exemple, au premier semestre 2012, le groupe de transport municipal a déjà mis en service 600 bus à énergie propre (hybrides électriques ou au gaz naturel). Par ailleurs, 1500 vélos en libre-service ont été mis en place pour favoriser les déplacements non motorisés.

Pourquoi faire ?

- Chef-lieu de la province du Hubei, située sur le fleuve Yangtse en Chine centrale, Wuhan se trouve au carrefour des grands axes routiers, autoroutiers, ferroviaires et aériens chinois, à quasi-équidistance de Pékin, Shanghai, Chengdu et Canton (1 000 km). Ce

positionnement central fait d'elle un lieu stratégique à l'heure du développement des provinces de Centre-Chine. Un corridor économique qui relie la métropole de Wuhan et les villes voisines du Hubei devient nécessaire.

- La pollution est un des plus importants problèmes urbains des villes d'industrielles comme Wuhan. La cohérence entre les réseaux piétonniers et les transports en commun pourrait permettre de réduire de près de 30% la consommation énergétique à la fin de chaque année.
- La sauvegarde des monuments de la vieille ville de Wuhan pendant la vague de développement urbain est une question urgente pour cette ville historique. Par exemple, l'ancienne concession française qui témoigne de l'importance de cette ville pour la logistique et l'échange de culture internationale au fil du temps.
- Le développement économique des territoires n'est pas équilibré dans la grande métropole de Wuhan.

Comment ? Instruments, outils

- L'aménagement d'une ligne transport à haut niveau de service au départ de la grande ville jusqu'aux villes satellites afin de créer un corridor économique. Les quartiers TOD sont développés autour de certaines stations sélectionnées en tenant compte de leur capacité à accélérer le développement du corridor économique et à attirer les voyageurs pour maintenir en tout temps une fréquentation de la ligne.
- Pour prendre en considération les problèmes de pollution, l'équipe de projet du TOD demande à un cabinet d'architecture l'étude de l'aménagement d'un réseaux de rues dont l'accessibilité favorise l'émergence ou le renforcement de quartiers où les services et les résidences sont accessibles à pied et à vélo, à une distance d'environ 10 minutes de la station de transport commun.
- Le projet TOD de centre-ville de Wuhan envisage aussi une réhabilitation de l'espace urbain. Pour préserver la mémoire des habitants et financer le projet. Une collaboration entre la ville de Wuhan et les promoteurs est nécessaire. La stratégie TOD réhabilite les anciens quartiers en les associant à un projet immobilier piétonnier intégrant des zones de restauration-bar, de shopping, d'activités culturelles et une zone mixte de bureaux-résidences.
- Le projet de TOD est implanté afin de favoriser le développement de l'économie locale et regrouper les zones ou des villes satellites pour reformer une zone de mixité sociale.

Bien que le concept de TOD soit à ses débuts en Chine, il a déjà été appliqué dans plusieurs villes chinoises. Les résultats des projets nous montrent les avantages du concept mais également les problèmes liés à l'adaptation aux situations locales. Pour développer les projets TOD à Wuhan, il faut bien étudier la relation entre l'utilisateur et son espace public avant de penser à leur implantation afin d'éviter de copier-coller des projets existants ne répondant pas forcément aux besoins de la ville.