

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

TOD, un paradigme urbanistique à l'épreuve de la ville chinoise : le cas de Shanghai

Jian ZHUO, professeur et Président associé du Département de planification urbaine de l'Université de Tongji.

TOD, un concept importé en Chine

Jian ZHUO fait une brève présentation du TOD (Transit-Oriented Development). C'est un concept central dans le rapport entre l'aménagement et le développement du transport en Chine. Ce concept a été importé par des architectes urbanistes d'Amérique du Nord. L'idée de ce modèle de développement est d'intégrer le transport et l'aménagement de l'espace autour des gares. Depuis quelques années, ce concept devient populaire en Chine. Il est souvent considéré comme un référentiel de la ville durable et pourtant 3 questions se posent :

- Pourquoi un concept nord-américain a-t-il eu une influence de grande ampleur en Chine ?
- Comment ce concept se concrétise-t-il dans les pratiques ?
- Quels problèmes et défis résultent des démarches de TOD en Chine ?

Aujourd'hui, en Chine, l'urbanisation est considérée comme une stratégie nationale pour soutenir la croissance économique. La croissance démographique en ville, la particularité du régime foncier et le système de planification autoritaire sont 3 facteurs favorables au modèle TOD. On structure l'urbanisation par des pôles de centralité.



L'utilisation du TOD, un bilan mitigé

L'autre aspect est le développement du transport en commun pour répondre aux critères de développement durable et écologique et lutter contre l'expansion du trafic automobile. Les grands réseaux de transport en commun sont réalisés avec des fonds publics. Même si certains chercheurs considèrent que l'articulation entre l'urbanisme et les TC est une réelle opportunité pour la Chine, permettant ainsi d'édifier la ville du futur, d'autres font le constat que le modèle TOD, s'il favorise l'aménagement de l'espace autour des projets de transport, n'est pas nécessairement adapté à l'usage des transports en commun. En fait, dans la pratique, on a du mal à trouver un véritable modèle de TOD en Chine. Le concept est souvent utilisé comme un simple label, ses principes sont parfois mal compris et sa mise en œuvre reste partielle et inaboutie.

Analyse du mécanisme propre à la Chine

En termes de financement, la réalisation des infrastructures de transport, dépend beaucoup des recettes du foncier. Ces recettes sont apportées par le secteur privé qui est le porteur des projets urbains. Le mécanisme de TOD en Chine est soumis à la domination de la loi économique. Il y a une répartition des tâches entre les acteurs publics et les acteurs privés. Les acteurs publics ont en charge la réalisation des infrastructures et les acteurs privés (promoteurs) s'occupent de l'aménagement urbain. Le TOD s'applique surtout à l'aménagement de l'espace autour des gares et des stations.

Les documents d'urbanisme font apparaître 3 questions essentielles : la logique du foncier n'est pas cohérente avec la logique de développement du transport en commun. Parfois la construction de

l'infrastructure précède la réalisation du projet urbain une station de métro peut être construite dans un no man's land.



A l'inverse, parfois, le projet urbain devance largement le développement de l'infrastructure de transport. Dans ce cas les habitants achètent des voitures pour se déplacer et il est difficile de les dissuader ensuite de se déplacer en voiture lorsque les infrastructures de transport en commun sont construites.



Une nouvelle forme de ségrégation spatiale

Un effet de gentrification du TOD se produit autour des stations. Des appartements destinés aux couches aisées de la population sont construits juste à proximité des stations. Pourtant ces populations ne sont pas adeptes des TC et du métro.

La dépendance excessive du métro

On parle beaucoup de métro pour les villes de Pékin ou Shanghai mais on ne parle pas beaucoup de transport alternatif au métro. A certaines heures, les stations de métro sont complètement saturées et il faut organiser l'entrée des usagers en station.



Le métro n'est donc pas la seule solution. D'autres moyens de transport complémentaires sont nécessaires.

La recherche de solutions alternatives

La chaire est aussi destinée à trouver les solutions entre transport et urbanisme, entre l'ingénierie et le management. Le tramway est un moyen de transport alternatif au métro qui offre une bonne capacité et est adapté à certaines situations. SYSTRA participe à cette réflexion, notamment sur le plan du management.