

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

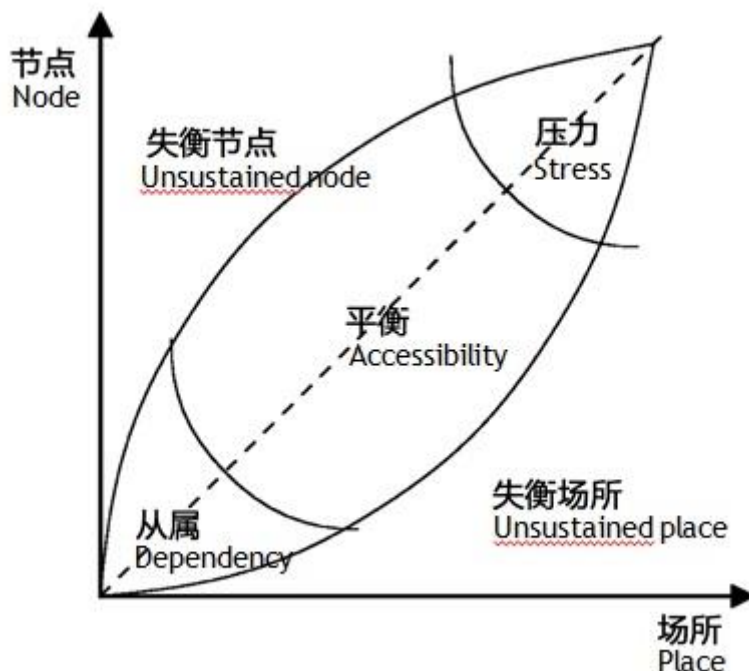
Lien entre les terminaux de transport ferroviaire et l'urbanisme

Jing HU, Académie chinoise d'urbanisme

La Chine a connu un développement rapide de son industrie ferroviaire depuis 2008, en partie grâce à l'organisation des jeux Olympiques. Depuis cette date, le train à grande vitesse s'est développé. La Chine a établi une planification à moyen et long terme de son réseau de chemin de fer. Le train à grande vitesse favorise le développement des villes.

Nœud de transport ferroviaire et centre urbain

Pour les villes, se pose la question de la rénovation des nœuds de transport ferroviaire existants. Il faut réaliser des travaux d'extension pour l'arrivée des trains à grande vitesse. Comme de nombreuses stations de train sont situées dans des centres historiques, de nouvelles gares ont été créées plus loin en raison du manque de place. Dans chaque grande ville, il y a donc plusieurs gares. Les gares gèrent le trafic ferroviaire mais elles constituent également un nœud d'échange entre les différents moyens de transport dans une ville. Le professeur Hollandais Bertolini explique, au travers de sa théorie, cette double identité des nœuds de transport ferroviaire.

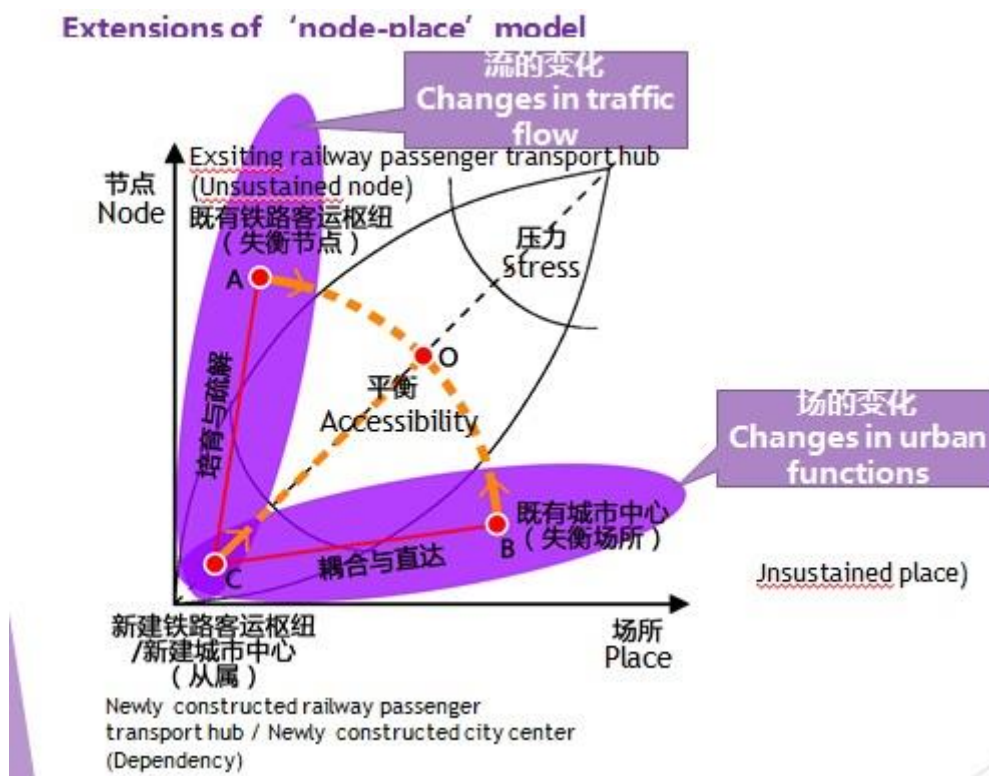


Sur ce graphique, la droite à 45° représente l'équilibre avec la dépendance vers le bas, la situation de stress vers le haut et l'accessibilité au milieu. En dehors de cette droite, les situations sont déséquilibrées. Si on considère qu'il y a une intégration entre le nœud et l'espace public, peut-on considérer que les gares deviennent des centres urbains ? Beaucoup de pays se sont penchés sur cette question et des études ont eu lieu au Japon et dans certains pays européens. Un rapport

officiel, publié par les Pays-Bas, annonce que les réseaux urbains du pays doivent intégrer des installations accessibles, attractives avec différentes fonctions. Le plus important est de développer les centres villes à partir de ces nœuds. Goudappel Coffeng va encore plus loin et dit que le noeud de transport est le centre urbain. Il faut optimiser l'infrastructure existante et le potentiel des interfaces de cette infrastructure. On peut considérer que cette théorie est très facilement applicable dans le cadre du développement de l'urbanisme. La Chine présente des caractéristiques particulières : son développement est très rapide et il est possible d'appliquer cette théorie mais avec des études complémentaires.

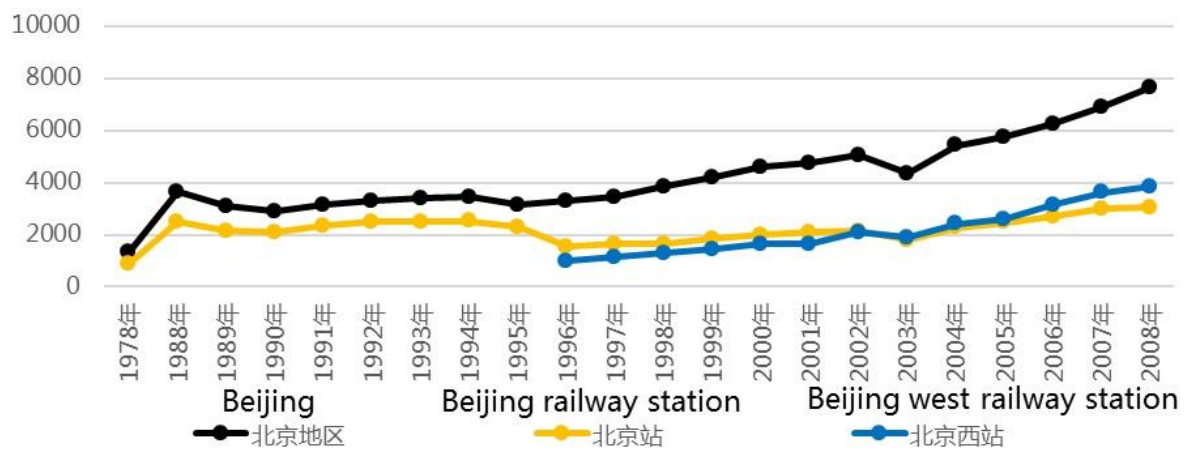
Cette théorie met en évidence trois catégories de zones :

- Les gares existantes (A)
- Le centre-ville (B)
- La nouvelle gare ou nouveau centre urbain (C)



L'ellipse du haut est une représentation de la relation entre gares existantes et nouveaux centres urbains qui améliore le flux de trafic. L'ellipse du bas décrit la recomposition des fonctions de la ville.

La courbe du haut, en noir, symbolise la recomposition des flux de trafic (Ville de Beijing). Avec la construction d'une nouvelle gare (Beijing west railway station), les flux de trafic de la Ville augmentent.



1978—2008年北京站和北京西站历年客运量

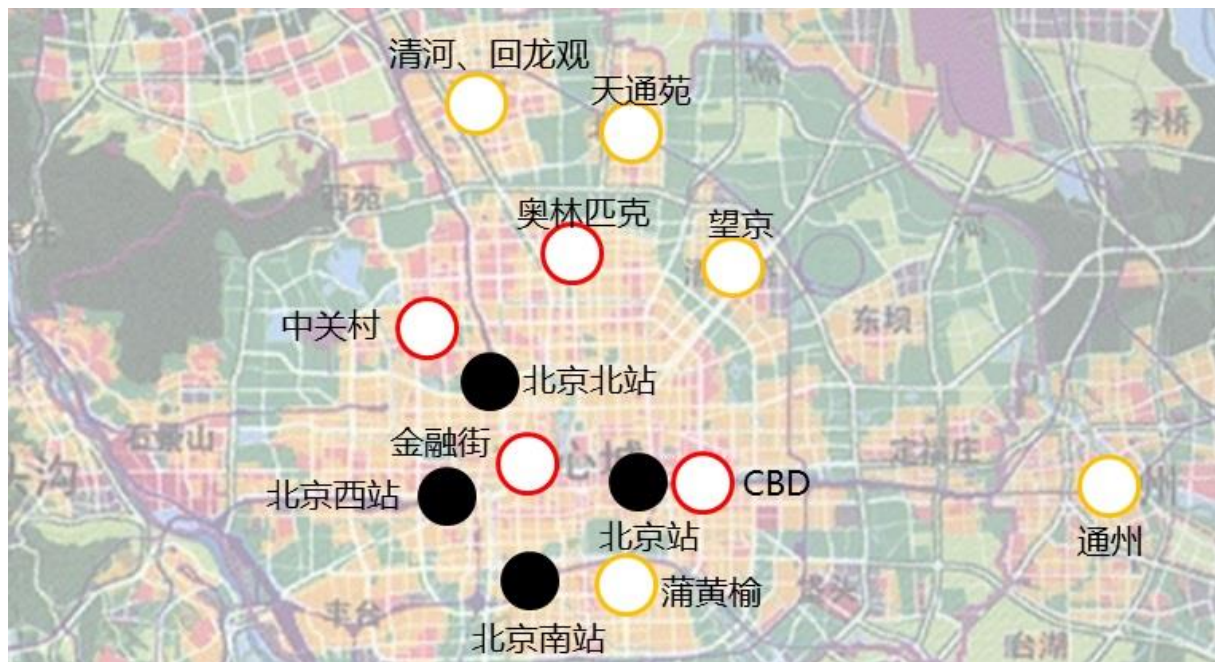
Annual passenger volume in Beijing Railway Station and Beijing West Railway Station during 1978—2008

Le taux de fréquentation de l'ancienne gare (Beijing Railway Station) diminue un peu. Avec cette diminution du taux de fréquentation, on peut penser que le point A (gare existante) va tendre vers une situation d'équilibre en allant vers le point O.

On peut démontrer cette théorie grâce aux statistiques obtenues depuis 10 ans pour Pékin. Avant 1995, Pékin n'avait qu'une seule gare qui supportait 70% du trafic de la ville. En 1995 une nouvelle gare a été construite. A partir de cette date, le trafic de cette nouvelle gare a cru et en même temps l'activité de l'ancienne gare a baissé. En 2008, la gare sud a été construite et aujourd'hui, il y a 3 gares à Pékin. L'année 2008 correspond aussi à l'arrivée des trains à grande vitesse et à l'avenir d'autres nœuds ferroviaires seront construits.

Dans de nombreuses villes chinoises, on pense qu'il est nécessaire de construire des villes nouvelles pour soulager les villes anciennes. Mais les bureaux, les centres commerciaux restent dans les centres historiques. Ils ne se déplacent pas vers les villes nouvelles.

Les points noirs à Pékin sont les gares, les points rouges sont des quartiers fonctionnels et les points jaunes sont des quartiers résidentiels.



Les gares se trouvent dans le centre. Il n'y a pas de couplage entre les nœuds ferroviaires et les zones fonctionnelles (zones tertiaires et de services) ou d'habitation. Les zones fonctionnelles sont surtout concentrées à l'ouest alors que les zones d'habitation sont situées au nord. Pour les futures gares, il faudrait un lien beaucoup plus fort entre le nœud ferroviaire et les centres villes, les zones fonctionnelles et les zones d'habitation.

Propositions

On peut alors faire des propositions pour ces 3 catégories de zones. Pour les anciennes gares, on s'attachera à augmenter la valeur du foncier : au Pays-Bas et au Japon, lors de la rénovation des anciennes gares, des rôles supplémentaires ont été attribués à ces sites pour faire augmenter l'activité.

Au Pays-Bas, le gouvernement a défini 6 zones prioritaires. Elles sont situées à proximité des gares ferroviaires.

La Chine a connu une forte croissance durant ces 30 dernières années. Les nœuds ferroviaires auront un nouveau rôle à jouer. C'est un vecteur de croissance pour les zones environnantes. Les nœuds ferroviaires des centres villes vont permettre de tirer l'activité et contribuer à diminuer les congestions de trafic.

Des pistes de réflexion sont en cours sur l'intégration des gares à Pékin aux fonctions urbaines. Une planification globale a été réalisée entre les différents moyens de transport (le train, les transports régionaux express et le train à grande vitesse). Les gares et les centres d'activités ont été répartis de façon pertinente : les gares existantes comme la gare de Pékin, la gare de l'ouest vont être transformées pour limiter la congestion et fournir un cadre de vie de qualité. De nouvelles gares seront introduites au sein des quartiers d'affaires (CBD) pour faciliter les déplacements.

La municipalité de Pékin a décidé de créer un centre administratif à Tongzhou et un nœud ferroviaire sera construit. L'urbanisation autour de ce nœud sera renforcée.

Conclusion

Il existe des freins pour l'intégration des nœuds de transport mais ces barrières sont en train d'être cassées. Le régime foncier en Chine est en train d'évoluer depuis ces dernières années. Le gouvernement encourage une utilisation mixte du terrain autour des nœuds ferroviaires.

La compagnie de chemin de fer a en charge de développer ces noeuds ferroviaires . Mais aujourd'hui les choses évoluent et des gouvernements locaux interviennent dans des projets de construction ferroviaire. Dans la zone de Pékin et Tianjin, les gouvernements locaux travaillent avec la compagnie des chemins de fer. On peut donc espérer un développement harmonieux entre le développement du réseau de chemin de fer et l'évolution urbaine.