

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

Expérimenter par le projet pour une mobilité durable : un nouveau quartier d'affaires à Wuchang - Municipalité de Wuhan

Pierre CLEMENT, Architecte

Pierre CLEMENT présente le projet qu'il entreprend sur la Ville de Wuhan. Un premier bâtiment, la maison du citoyen, a été réalisé. Elle regroupe tous les services à la population. Elle a été un succès notamment sur le plan environnemental.

Une ville durable à l'échelle humaine

La municipalité a alors confié à Arte Charpentier, la réalisation d'une vingtaine de tours. Le projet devait avoir une dimension importante, à l'image des villes de New-York ou de Chicago. Des objectifs (les ambitions) ont été assignés. Celles qui sont relatives au transport précisent que la ville durable est conçue à partir du transport en commun et à l'échelle humaine : si une tour fait 666 m de hauteur, l'homme mesure toujours 1,75m et l'échelle humaine reste un enjeu très important par rapport à des bâtiments qui grandissent toujours plus. Comme combiner grande hauteur de bâtiments, forte densité, quartier d'affaire qui se veut le plus mixte possible ?

Le site

Le terrain est un site industriel de fabrication de chemin de fer, au Nord de la Ville de Wuchang. Il a une surface de 150 ha. 3 lignes de métro desserviront le site. La réflexion initiale a intégré ces lignes de métro. Le site comporte 3 stations et 2 interconnexions.



2 stations sont à la limite du site. Les cercles autour des stations représentent les fortes densités. Le projet a été bâti autour de ces nœuds de concentration.

La notion de « synapse »

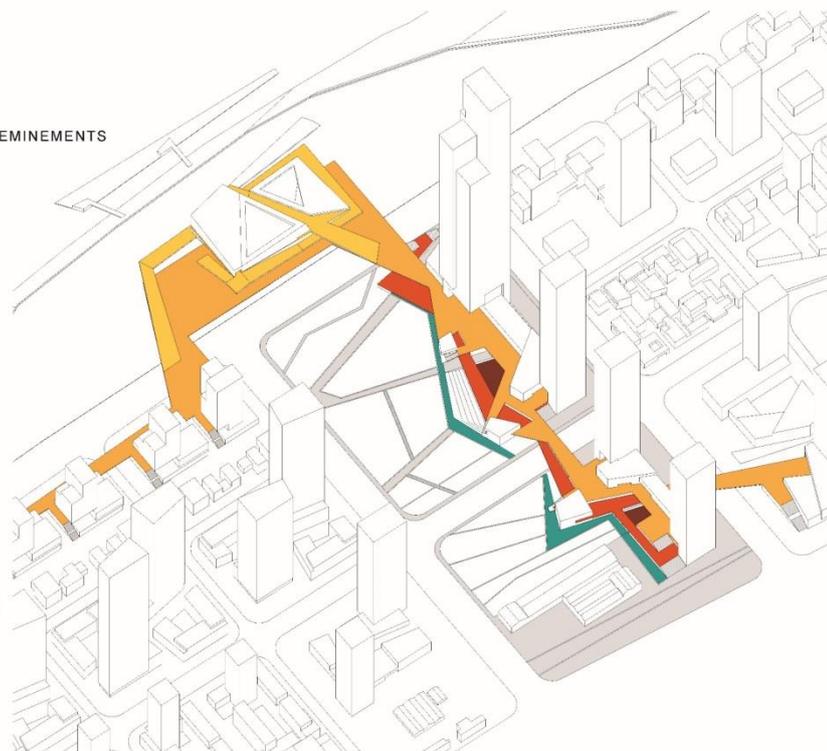
On essaie de mettre en pratique des principes qui privilégient à la fois le transport en commun et le mode piéton. On voit alors apparaître cette notion de « synapse » qui représente des liaisons à différents niveaux. Des passerelles, des galeries permettent d'irriguer, à partir des stations de métro, l'ensemble des équipements et des bâtiments importants et de tirer la ville vers le fleuve. Le mur de cru de 6 mètres de haut coupe la ville de son fleuve. La structure en balcons au-dessus de ce mur de cru amène à un véritable 'river side, water front' sur le Yang-Tsé-Kiang.

Comme les emprises foncières sont de plus en plus grandes et que la ville est faite d'enclaves infranchissables, le projet a essayé de rendre les parcours les plus courts possibles pour le piéton ; et donc il s'est efforcé de traverser les ilots et d'assurer une continuité pour les piétons et les cyclistes. Ci-dessous le principe de fluidité et de diversité des cheminements.

“城市传导”和公园 通道的流畅性和多样性

SYNAPSE ET PARC
FLUIDITÉ ET DIVERSITÉ DES CHEMINEMENTS

- 高游览线 (9米)
PROMENADE HAUTE (9M)
- 中游览线 (5米)
PROMENADE INTERMÉDIAIRE (5M)
- 城市广场
PLACE URBAINE
- 在公园和城市之间的步道
CHEMIN ENTRE PARC ET VILLE
- 地铁入口
ACCÈS AU MÉTRO



ARTE CHARPENTIER ARCHITECTES // ORYZHOM // LDG
夏泽杰建筑设计事务所 // ORYZHOM // 经纬国际设计集团

ZONE CENTRALE DU QUARTIER D'AFFAIRES DE
RIVERSIDE WUHAN
武汉滨江文化商务核心区

Un effort sur le paysage du parcours des piétons a été fait pour irriguer le quartier en connectant les différents arrêts majeurs de transport en commun (métro, bus), les différents points d'intérêt du site, et les différents secteurs où sont concentrées les plus fortes densités. Il y a eu beaucoup de discussions avec les instituts de transport car on a voulu réduire la voirie, évitant ainsi que le quartier soit traversant. 2 artères principales parallèles au fleuve servent d'axe important de circulation. Les autres voies ont été réduites pour éviter l'appel de voitures qui viendraient traverser le quartier.

Le secteur d'étude (400 ha) était plus important que le terrain alloué au projet.

Le profil montre qu'une grande place est laissée aux piétons et aux 2 roues. Les flux sont différenciés.



Cette conception très en amont a permis de fonder l'ensemble de la composition à partir des nœuds de transport en commun. On a implanté 3 gares routières, dont 2 au sein de stations de métro et une troisième le long du fleuve. Des navettes sont prévues à l'intérieur du quartier et des connexions avec le fleuve sont également prévues. Et si on dispose de 3 millions de m² en surface, on a également 1million de m² en souterrain, ce qui permet de développer aussi une vie souterraine avec des parkings. Les centres commerciaux trouvent leur place auprès des stations de transport.

Le concept que développe David MANGIN sur les mangroves urbaines est similaire à celui des synapses.

La mémoire des lieux

Une ligne encore existante desservait une usine de chemin de fer.



Les habitants se sont approprié cette ligne de chemin de fer de différentes façons. C'est un élément structurant du nouveau centre d'affaires (CBD) qui s'inscrit dans une continuité historique, évitant tout phénomène de rupture d'ordre spatial, social ou identitaire. Ce sera une artère de vie du nouveau CBD.

Les suites de l'étude

L'étude s'est déroulée durant développé sur l'année écoulée. Le concept a été validé à différents niveaux, notamment par la Municipalité. La validation a pris du temps. Aujourd'hui on est dans une phase de description de tout ce qui public. La puissance publique doit contrôler le projet et le mettre en œuvre, notamment ces synapses qui sont des éléments à cheval entre l'espace public et l'espace privé des différents lots. L'enjeu est dans la négociation entre le public et le privé, entre le rôle que va jouer la Municipalité comme maitre d'ouvrage de l'espace public et les promoteurs.

Les partenaires de Wuhan sont très motivés et M. CLEMENT est confiant pour l'aboutissement du projet. Il faudra voir cela dans 4 ou 5 ans.

Quand Arte Charpentier avait réalisé l'Opéra de Shanghai, les bâtiments devaient être juxtaposés et l'avenue du siècle devait être une autoroute urbaine surélevée. En fait, il a été réalisé sur la place du peuple, et les autorités Shanghaiennes ont accepté de faire une place centrale à Pudong ; l'avenue du siècle a été construite en surface avec des carrefours, des espaces publics et un jardin étalé sur 5.5 km² a été créé.

A Nankin, ce fut la première transformation d'une rue à grande circulation en rue piétonne.

Donc, compte tenu de ces différentes expériences, on a ici l'espoir de faire une expérimentation positive à Wuhan.