



**HAL**  
open science

## Urbanisme et systèmes ferroviaires en Europe centrale. Modèles et transitions avec un focus sur la République tchèque.

Richard Zelezny

### ► To cite this version:

Richard Zelezny. Urbanisme et systèmes ferroviaires en Europe centrale. Modèles et transitions avec un focus sur la République tchèque.. Séminaire doctoral "Les gares au miroir de l'urbain : Les gares comme lieux et mondes - Encrages et circulations", Sep 2013, Barcelone, Espagne. hal-00871118

**HAL Id: hal-00871118**

**<https://hal.science/hal-00871118v1>**

Submitted on 8 Oct 2013

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Richard Zelezny, Doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport  
Université Paris-Est, Ecole des Ponts ParisTech, et à l'école d'architecture de  
Prague**

## **Urbanisme et systèmes ferroviaires en Europe centrale**

### **Modèles et transitions avec un focus sur la République tchèque**

A l'instar des stratégies menées dans de nombreux pays, la politique actuelle des transports en République tchèque vise à stabiliser, voire à augmenter, la part du mode ferroviaire dans le système global des transports en commun, et ce à différents échelles. L'un des enjeux les plus stratégiques repose sur la mise en cohérence de la planification des transports avec celle de l'aménagement du territoire. Les lieux qui représentent physiquement l'interface entre ces deux champs d'action – les gares ferroviaires, les grands pôles d'échanges multimodaux ou encore de simples stations – constituent ainsi les éléments clés de ces stratégies.

A la différence des cultures occidentales, cependant, la récente situation en Europe centrale est fortement marquée par son contextes, celui d'une économie en pleine transformation. Héritage de la politique très volontariste menée par le régime d'avant la chute du mur de Berlin, le rôle des transports en commun a été, jusqu'à ces dernières années, largement prépondérant dans la mobilité des personnes. Cependant, il faut bien reconnaître que pour les usagers, le recours aux transports en commun était bien plus une nécessité qu'un choix et que, par ailleurs, aucune politique urbaine d'accompagnement de cette politique des transports spécifique n'a été mise en œuvre en vue de mettre en adéquation la ville et ses transports, aussi paradoxal que cela puisse paraître. Cela se traduit par une accessibilité vers les transports en commun souvent médiocre (au sens large), état de fait que l'utilisateur était contraint d'accepter, faute de mode alternatif. La conséquence en est qu'aujourd'hui, avec le passage à l'économie du marché s'accompagnant d'un taux de motorisation en très forte croissance, la part modale tend à perdre son poids d'une manière significative.

Dans ce contexte, les politiques actuellement menées en République tchèque visent aussi à changer le regard sur les transports en commun. La question des infrastructures ferroviaires et des gares peut ainsi être analysée globalement à trois principales échelles :

- A l'échelle nationale – et en relation avec l'environnement européen – l'enjeu repose sur la modernisation des corridors ferroviaires, et ce notamment sous la forme d'une augmentation de la vitesse sur les voies jusqu'à 160 km/h, ainsi que d'une modernisation significative des paramètres des stations. Celles-ci deviennent alors des noeuds sur les corridors transeuropéens, ce qui augmente leur poids au sein des villes. L'augmentation de vitesse sur ces corridors profite d'ailleurs également aux transports de rabattement quotidien entre les villes, pour lesquels les temps de trajets se trouvent réduits. C'est notamment le cas des allers-retours depuis certaines métropoles régionales vers la capitale, Prague, en proie à un phénomène de concentration de nombreuses entreprises

internationales. Le potentiel non négligeable de la multimodalité que détiennent les gares ferroviaires se traduit en outre par un recours traditionnel au transport en autocar qui fonctionne à travers ses multiples réseaux à l'échelle nationale. Dans ce cas, les correspondances d'un mode à l'autre ne sont cependant pas toujours assurées d'une manière optimale, les gares n'étant souvent pas localisées à proximité l'une par rapport à l'autre.

- En parallèle avec le phénomène de l'étalement urbain, le rôle du transport ferroviaire à l'échelle régionale devient plus important également, malgré la baisse générale de sa part modale sur le marché. Des documents spécifiques de l'aménagement urbain font en effet apparaître, dans certains cas réussis, des processus d'urbanisation à proximité des petites gares ferroviaires, avec de nouveaux logements ou commerces; jadis à peine fréquentées, celles-ci deviennent très fréquentées pour le rabattement quotidien des personnes vers la capitale. Dans ce même contexte, augmente également l'importance des gares secondaires dans les villes, elles aussi devenant les objets de nouvelles centralités. Du point de vue géographique, la figure de l'étoile ferroviaire serait ainsi souhaitable pour une efficacité optimale des systèmes ferroviaires régionaux, or ce modèle est mis en place plutôt lentement. Un potentiel particulier, encore peu exploité jusqu'à ces jours, est représenté par les voies ferrées urbaines, anciennement utilisées pour des opérations industrielles ; il en est de même pour des anciennes gares urbaines, abandonnées du fait du manque d'attention de la politique urbaine de l'époque communiste.

- A l'échelle locale, enfin, la question posée est celle de l'insertion des gares dans leur environnement urbain d'une part – celle-ci comprenant l'accès à la gare par différents modes de transport, l'interconnexion au sein du pôle d'échange dans son ensemble ou encore des usages du sol aux alentours de la gare – , mais aussi celle de l'architecture de la gare elle-même, d'autre part. Tous ces aspects sont soumis aujourd'hui à des processus de transition non négligeables dans des gares aussi bien principales urbaines que secondaires, régionales et locales, tout en traduisant les récentes tendances liées à la transformation économique du pays et au processus urbain et social correspondant. Au titre d'exemple, les grandes gares dans les villes sont victimes d'un changement dans l'affectation des espaces dans leurs alentours, liés à de nouvelles localisations d'hôtels ou d'entreprises commerciales. La conception spatiale à l'intérieur des gares ou pôles d'échanges se modifie également en fonction de la nouvelle importance de ces derniers ; l'enjeu est d'offrir plus de fluidité pour leurs nouveaux usages, liés aux nouveaux déplacements à la fois à l'échelle nationale, régionale ou même locale.

Quelques exemples particuliers seront développés à ces trois principales échelles avec un focus particulier sur le développement des dernières années au sein de la région pragoise.