

Urbanisme et systèmes ferroviaires en Europe centrale

Modèles et transitions avec un focus
sur la République tchèque

Richard Zelezny

*Doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport –
Université Paris-Est, et à l'école d'architecture de Prague*

La politique des transports en Europe centrale

- stabilisation, et augmentation, de la part du mode ferroviaire dans le système des transports en commun (TC), et ce à différentes échelles
- mesures permettant d'augmenter la compétitivité du TC en général, dont du TC ferré, face aux autres modes de transport :
 - mesures de politique des transports proprement parlée (tarification, prix du pétrole, ...)
 - mesures d'ingénierie de transport (priorité feux, ...) et de qualité de service (fréquence, confort, ...)
 - mesures d'urbanisme, de design urbain et d'architecture
- ➔ mise en cohérence de la planification des transports avec celle de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
 - représentation physique : autour des *portes d'entrée* dans le monde des TC
 - gares ferroviaires, grands pôles d'échanges, ou simples stations

Esquisse historique

- la récente situation en Europe centrale est fortement marquée par le contexte d'une économie en pleine transformation
- politique volontariste menée par le régime d'avant la chute du mur de Berlin
- le rôle des TC a été, jusqu'à ces dernières années, largement prépondérant dans la mobilité des personnes
- or pour les usagers, le recours aux TC était bien plus une nécessité qu'un choix
- aspects confort et insertion urbaine très souvent négligés : l'utilisateur était contraint d'accepter, faute de mode alternatif
- avec le passage à l'économie du marché s'accompagnant d'un taux de motorisation en forte croissance, les TC perdent leur poids significativement
- point clé : **changer le regard sur les TC auprès de la population aujourd'hui**

Les gares dans les systèmes ferroviaires en République tchèque : analyse à trois échelles

- échelle européenne et nationale
 - corridors ferroviaires – nœuds sur les corridors – rabattement vers Prague
 - recours en autocar
- échelle régionale et urbaine
 - urbanisation autour de gares – étoiles ferroviaires : gares secondaires peu utilisées, anciennes voies industrielles, gares abandonnées
- échelle locale et « intérieure »
 - insertion urbaine des gares – conception, architecture et design des gares

Echelle nationale et européenne

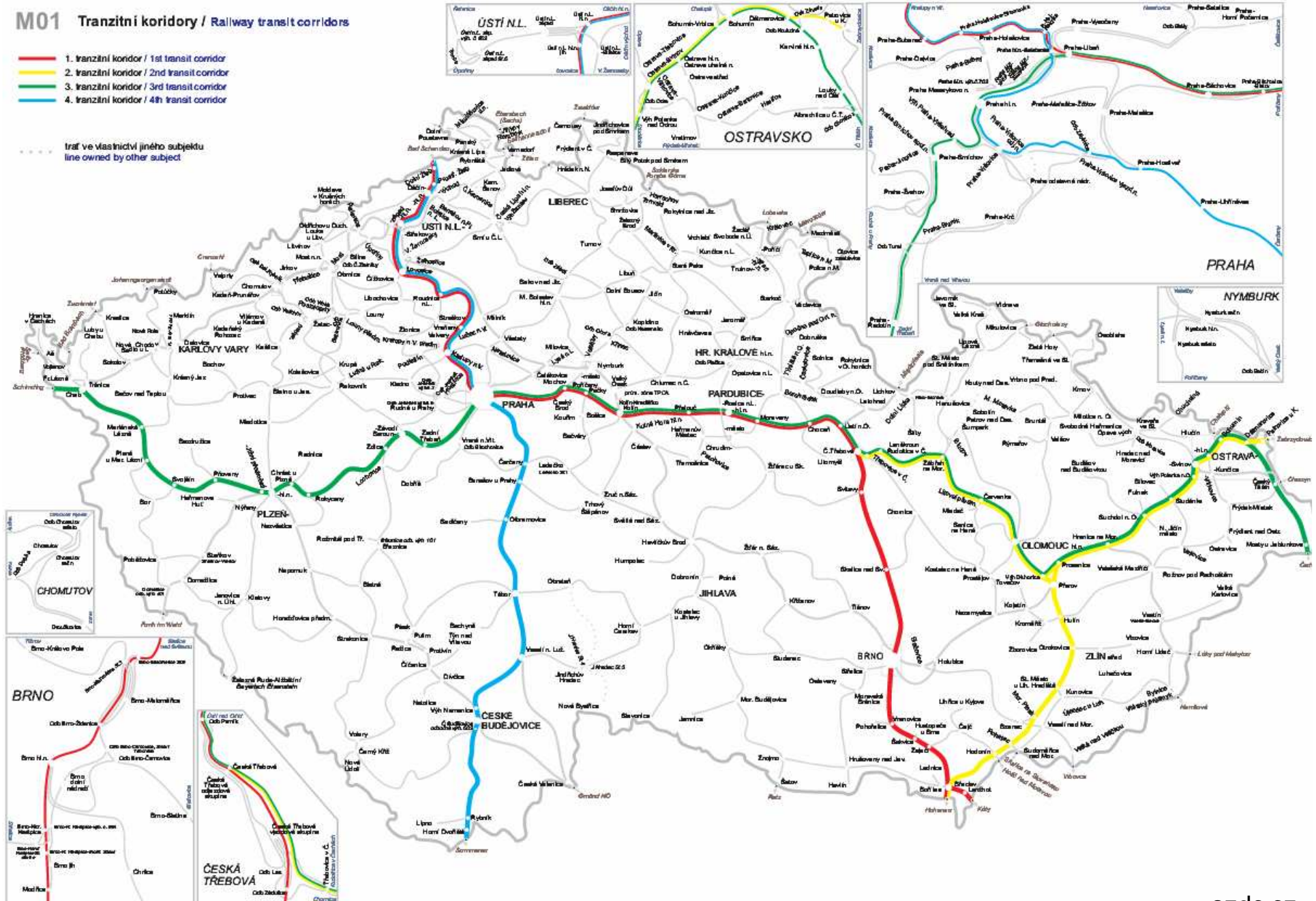
- corridors paneuropéens : pas de LGV pour le moment ; augmentation de vitesse jusqu'à 160 km/h, mise à niveau des paramètres des stations
- nœuds sur les corridors : augmentation de leur poids ?
 - au sein du réseau de transport et trafic ferroviaire : oui
 - insertion urbaine et architecture : pas si sûr, difficile à généraliser – diffère cas par cas
- l'augmentation de vitesse profite aux transports de rabattement : réduction de temps de trajet quotidien
 - Prague, en proie à un phénomène de concentration d'entreprises internationales (même si pas forcément près des gares...)
- potentiel en multimodalité : recours traditionnel au transport en autocar
 - de multiples réseaux à l'échelle nationale
 - se poursuit aujourd'hui, certaines reconstructions importantes réalisées, mais les gares n'étant souvent pas localisées à proximité l'une de l'autre



M01 Tranzitní koridory / Railway transit corridors

- 1. tranzitní koridor / 1st transit corridor
- 2. tranzitní koridor / 2nd transit corridor
- 3. tranzitní koridor / 3rd transit corridor
- 4. tranzitní koridor / 4th transit corridor

..... trať ve vlastnictví jiného subjektu
line owned by other subject



Echelle nationale et européenne

- corridors paneuropéens : pas de LGV pour le moment ; augmentation de vitesse jusqu'à 160 km/h, mise à niveau des paramètres des stations
- nœuds sur les corridors : augmentation de leur poids ?
 - au sein du réseau de transport et trafic ferroviaire : oui
 - insertion urbaine et architecture : pas si sûr, difficile à généraliser – diffère cas par cas
- l'augmentation de vitesse profite aux transports de rabattement : réduction de temps de trajet quotidien
 - Prague, en proie à un phénomène de concentration d'entreprises internationales (même si pas forcément près des gares...)
- potentiel en multimodalité : recours traditionnel au transport en autocar
 - de multiples réseaux à l'échelle nationale
 - se poursuit aujourd'hui, certaines reconstructions importantes réalisées, mais les gares n'étant souvent pas localisées à proximité l'une de l'autre

ČESKÁ TŘEBOVÁ



ČESKÁ TŘEBOVÁ



ČESKÁ TŘEBOVÁ



ČESKÁ TŘEBOVÁ





hal-00871118, version 1 - 8 Oct 2013



PŘEROV



PŘEROV



PŘEROV

Echelle nationale et européenne

- corridors paneuropéens : pas de LGV pour le moment ; augmentation de vitesse jusqu'à 160 km/h, mise à niveau des paramètres des stations
- nœuds sur les corridors : augmentation de leur poids ?
 - au sein du réseau de transport et trafic ferroviaire : oui
 - insertion urbaine et architecture : pas si sûr, difficile à généraliser – diffère cas par cas
- l'augmentation de vitesse profite aux transports de rabattement : réduction de temps de trajet quotidien
 - Prague, en proie à un phénomène de concentration d'entreprises internationales (même si pas forcément près des gares...)
- potentiel en multimodalité : recours traditionnel au transport en autocar
 - de multiples réseaux à l'échelle nationale
 - se poursuit aujourd'hui, certaines reconstructions importantes réalisées, mais les gares n'étant souvent pas localisées à proximité l'une de l'autre

Echelle nationale et européenne

- corridors paneuropéens : pas de LGV pour le moment ; augmentation de vitesse jusqu'à 160 km/h, mise à niveau des paramètres des stations
- nœuds sur les corridors : augmentation de leur poids ?
 - au sein du réseau de transport et trafic ferroviaire : oui
 - insertion urbaine et architecture : pas si sûr, difficile à généraliser – diffère cas par cas
- l'augmentation de vitesse profite aux transports de rabattement : réduction de temps de trajet quotidien
 - Prague, en proie à un phénomène de concentration d'entreprises internationales (même si pas forcément près des gares...)
- **potentiel en multimodalité : recours traditionnel au transport en autocar**
 - de multiples réseaux à l'échelle nationale
 - se poursuit aujourd'hui, certaines reconstructions importantes réalisées, mais les gares n'étant souvent pas localisées à proximité l'une de l'autre

HRADEC KRÁLOVÉ



HRADEC KRÁLOVÉ





HRADEC KRÁLOVÉ

HRADEC KRÁLOVÉ



ČESKÉ BUDĚJOVICE



ČESKÉ BUDĚJOVICE



estav.cz

busportal.cz

PRAGUE



maps.google.com

BRNO



PILSEN



Echelle régionale et urbaine

- étalement urbain : malgré la dominance automobile, il y a des cas où le rabattement en mode ferré vers la métropole devient important
 - d'après des documents de planification, nouvelle urbanisation autour de certaines gares régionales, toutefois encore rare ou incomplète
- modèle idéal : figure de l'étoile ferroviaire, avec la principale gare de passage en centre ville (comme *RER. S-Bahn* ou *Rodiales*)

BENEŠOV



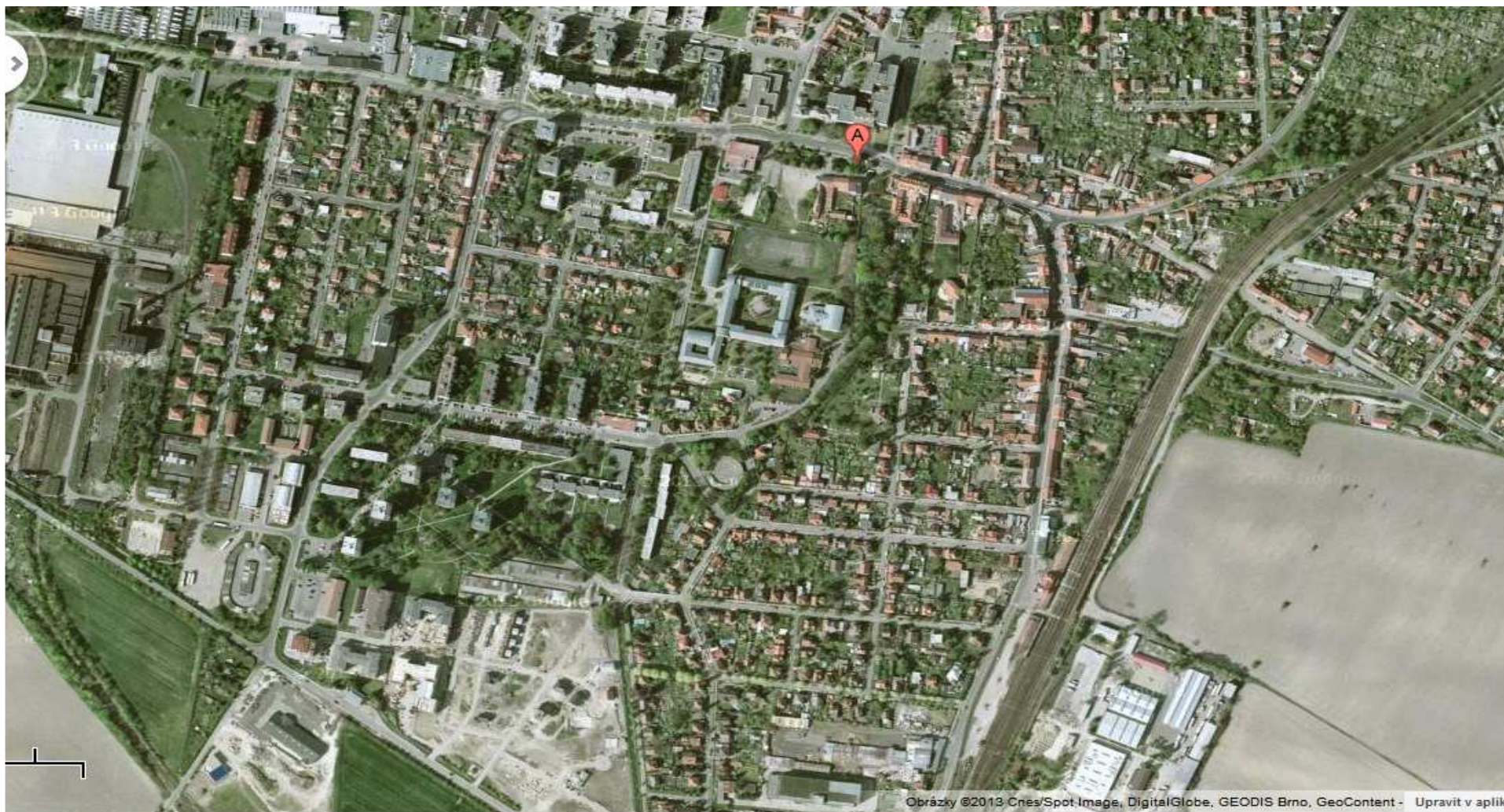
BENEŠOV



BENEŠOV



ČELÁKOVICE



ČELÁKOVICE



KOLOVRATY



KOLOVRATY



Obrázky ©2013 Google - Upravit v aplikaci Google Map Maker - Nahlaš

KOLOVRATY



KOLOVRATY



maps.google.com

ÚVALY



ÚVALY

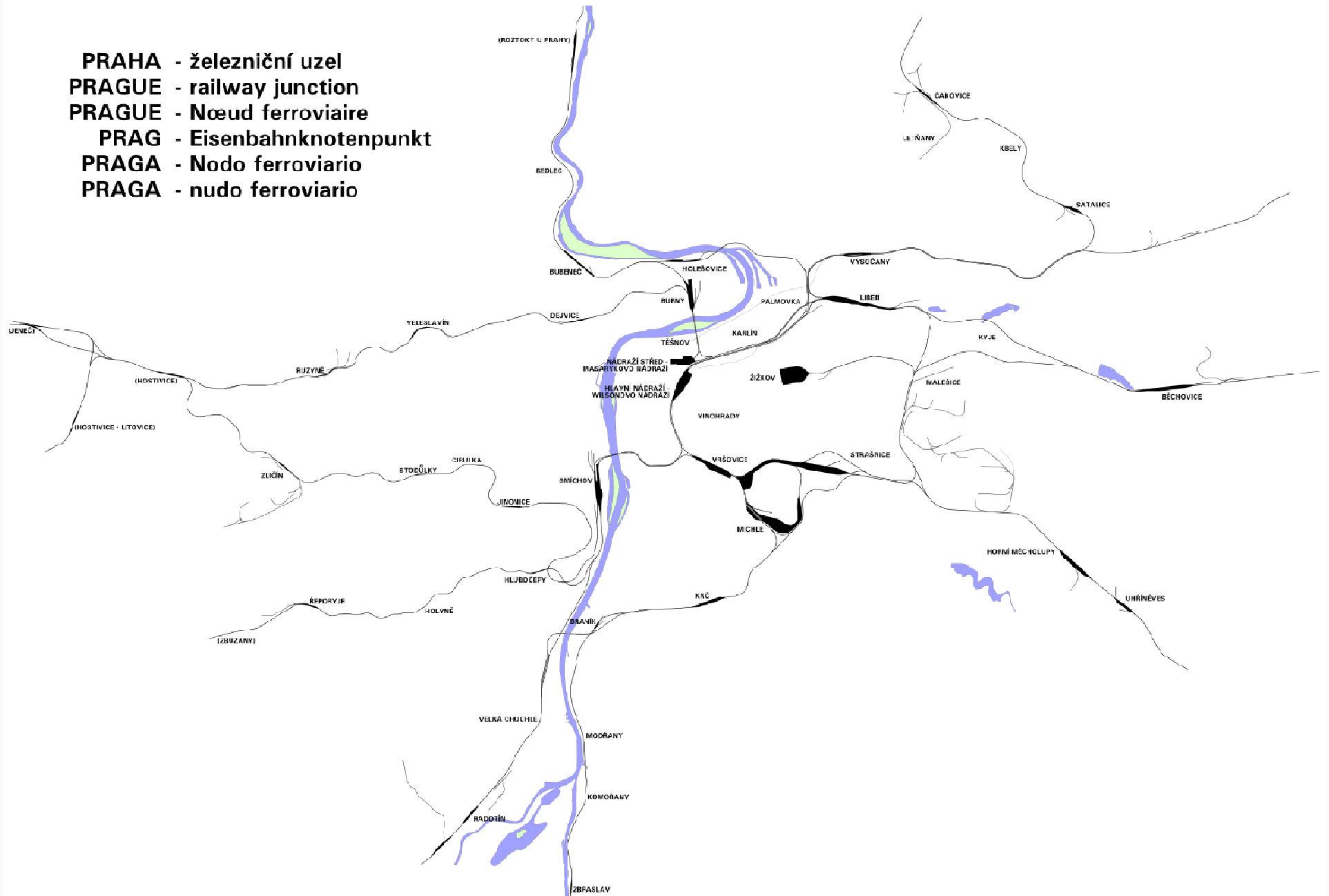
hal-00871118, version 1 - 8 Oct 2013



Echelle régionale et urbaine

- étalement urbain : malgré la dominance automobile, il y a des cas où le rabattement en mode ferré vers la métropole devient important
 - d'après des documents de planification, nouvelle urbanisation autour de certaines gares régionales, toutefois encore rare ou incomplète
- modèle idéal : figure de l'étoile ferroviaire, avec la principale gare de passage en centre ville (comme *RER. S-Bahn* ou *Rodalies*)

PRAHA - železniční uzel
PRAGUE - railway junction
PRAGUE - Nœud ferroviaire
PRAG - Eisenbahnknotenpunkt
PRAGA - Nodo ferroviario
PRAGA - nudo ferroviario



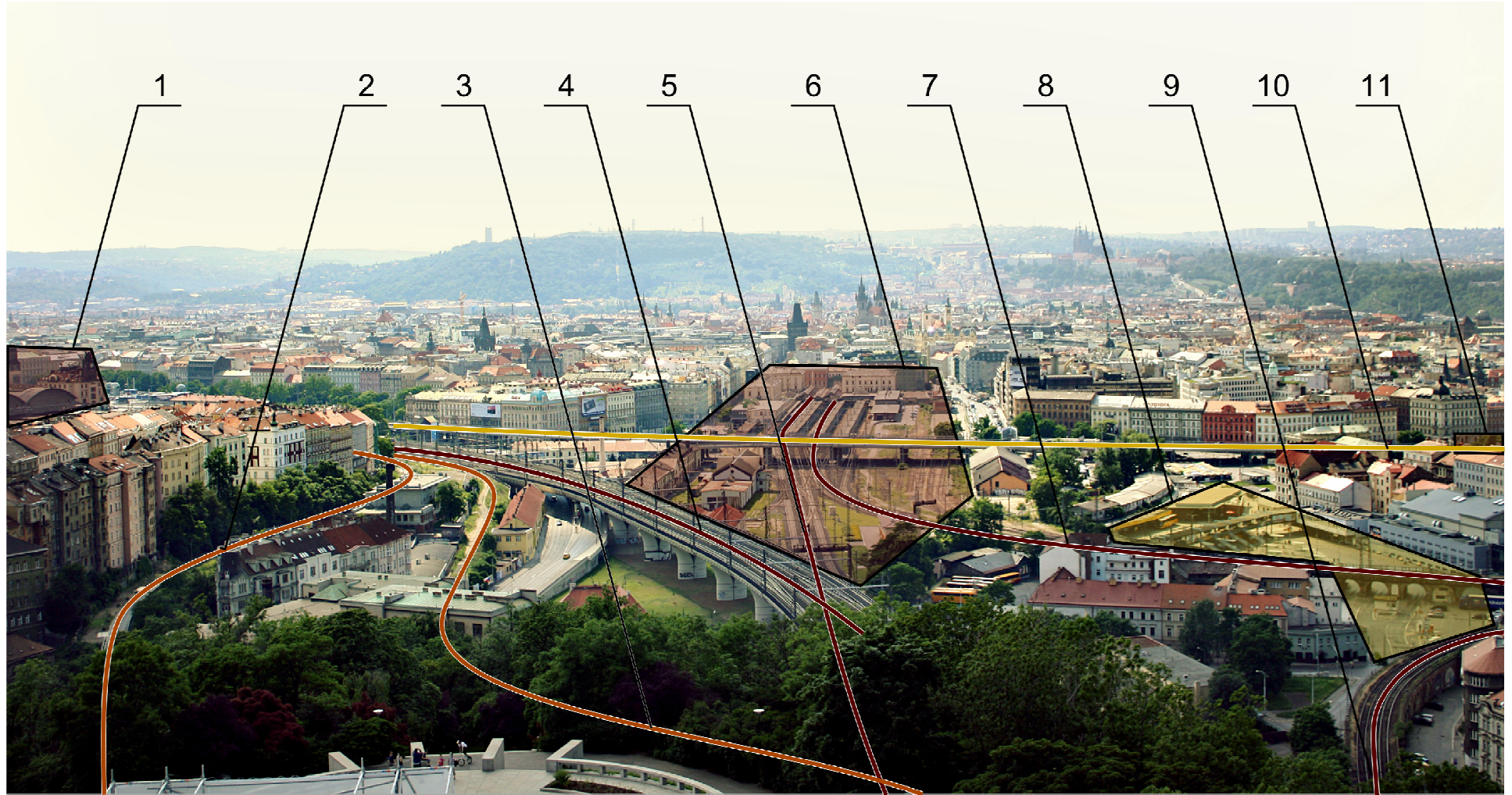
PRAGUE



PRAGUE



PRAGUE



BRNO



Rakousko

Slovensko

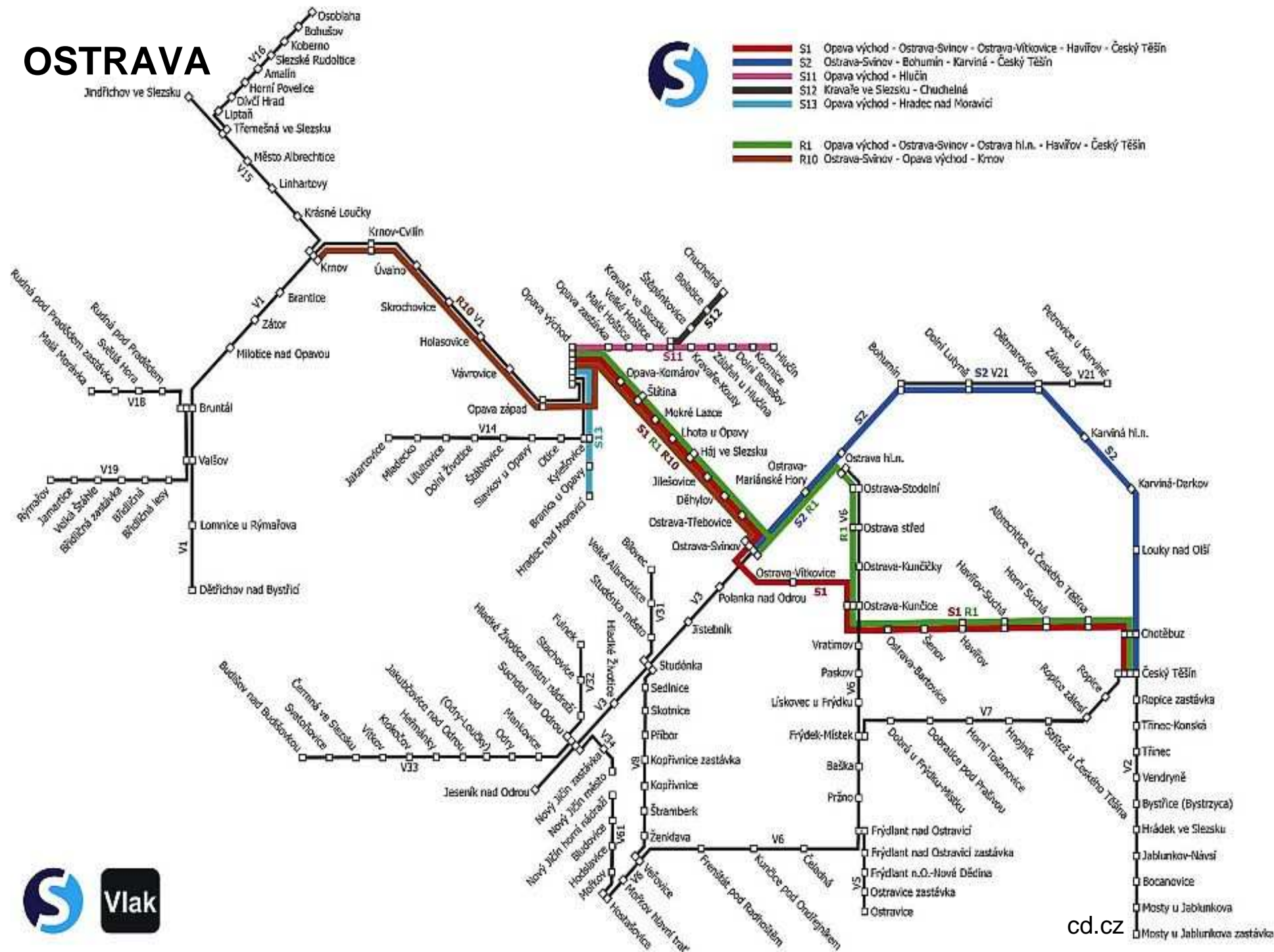
wikipedia.org

OSTRAVA



- S1 Opava východ - Ostrava-Svinov - Ostrava-Vitkovice - Havířov - Český Těšín
- S2 Ostrava-Svinov - Bohumín - Karviná - Český Těšín
- S11 Opava východ - Hlučín
- S12 Kravaře ve Slezsku - Chuchelná
- S13 Opava východ - Hradec nad Moravicí

- R1 Opava východ - Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n. - Havířov - Český Těšín
- R10 Ostrava-Svinov - Opava východ - Krnov



cd.cz



Echelle régionale et urbaine

- étalement urbain : malgré la dominance automobile, il y a des cas où le rabattement en mode ferré vers la métropole devient important
 - d'après des documents de planification, nouvelle urbanisation autour de certaines gares régionales, toutefois encore rare ou incomplète
- modèle idéal : figure de l'étoile ferroviaire, avec la principale gare de passage en centre ville (comme *RER*, *S-Bahn* ou *Rodalies*)

PRAGUE - MODŘANY



wikipedia.org

PRAGUE - VYSOČANY



PRAGUE - VRŠOVICE



PRAGUE - BUBENEČ



PRAGUE - BUBENEČ



PRAGUE - DEJVICE



PRAGUE - DEJVICE



wikipedia.org

PRAGUE - BRÁNÍK



www.pacifikem.cz



PRAGUE - BRÁNÍK

PRAGUE - VYŠEHRAĐ



PRAGUE - VYŠEHRAĐ



PRAGUE - VYŠEHRAĐ



PRAGUE - VYŠEHRAĐ





PRAGUE - VYŠEHRAĐ

PRAGUE - TĚŠNOV



PRAGUE - TĚŠNOV

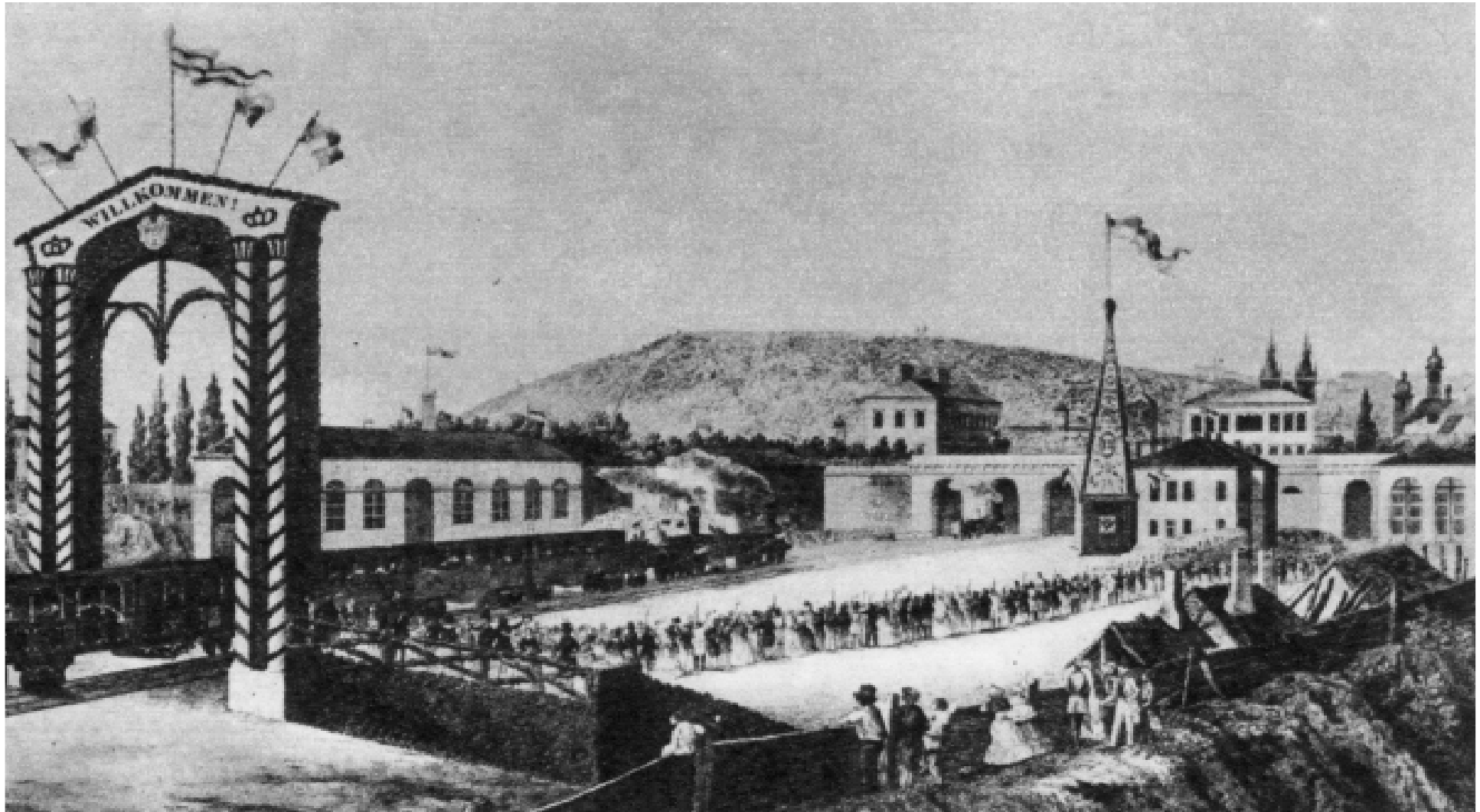


Echelle locale et « intérieure »

- insertion urbaine des gares à l'échelle du quartier
 - usage du sol aux alentours de la gare – exemple : localisations, en projet ou en cours, d'hôtels ou d'entreprises commerciales autour des grandes gares
 - accès à la gare par différents modes de transport et l'interconnexion au sein du pôle d'échange dans son ensemble – exemple : l'enjeu d'offrir plus de fluidité pour les nouveaux usages des gares à l'échelle régionale
- conception, architecture et design de la gare elle-même
 - histoire : chemin de fer de l'empire autrichien – architecture des gares de style viennois ; ensuite de précieux exemples du modernisme – l'art nouveau, l'art-déco et le fonctionnalisme de l'entre les deux guerres
 - aujourd'hui : domine la modernisation ferroviaire du côté transport, peu de nouvelles formes de bâtiment, pas d'urbanisme spécifique orienté vers le rail et de « quartiers des gares »



PRAGUE – MASARYKOVO NÁDRAŽÍ (1845)



PRAGUE – MASARYKOVO NÁDRAŽÍ



wikipedia.org

TÁBOR



PILSEN



PARDUBICE



PARDUBICE



PRAGUE - SMÍCHOV



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON (début XXe)



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON (1970)



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON (1970)



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON



wikipedia.org

PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON



hal-00871118, version 1 - 8 Oct 2013

PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON



PRAGUE – GARE PRINCIPALE / GARE DE WILSON



cms.tvujdum.cz

Grandi Stazioni : „d'ici 2014, rénovation de toutes les façades, stucs, plastiques, vitrages..., réouverture du café, traversée piétonne de l'autoroute urbaine, installation d'une grande exposition sur le peintre Alfons Mucha“.

KARLOVY VARY (CARLSBAD)



wikipedia.org

KARLOVY VARY (CARLSBAD)



Filmová
Místa.cz

filmovamista.cz

MARIÁNSKÉ LÁZNĚ (MARIENBAD)



Foto 2 / 8

stavbykarlovarska.cz

MARIÁNSKÉ LÁZNĚ (MARIENBAD)



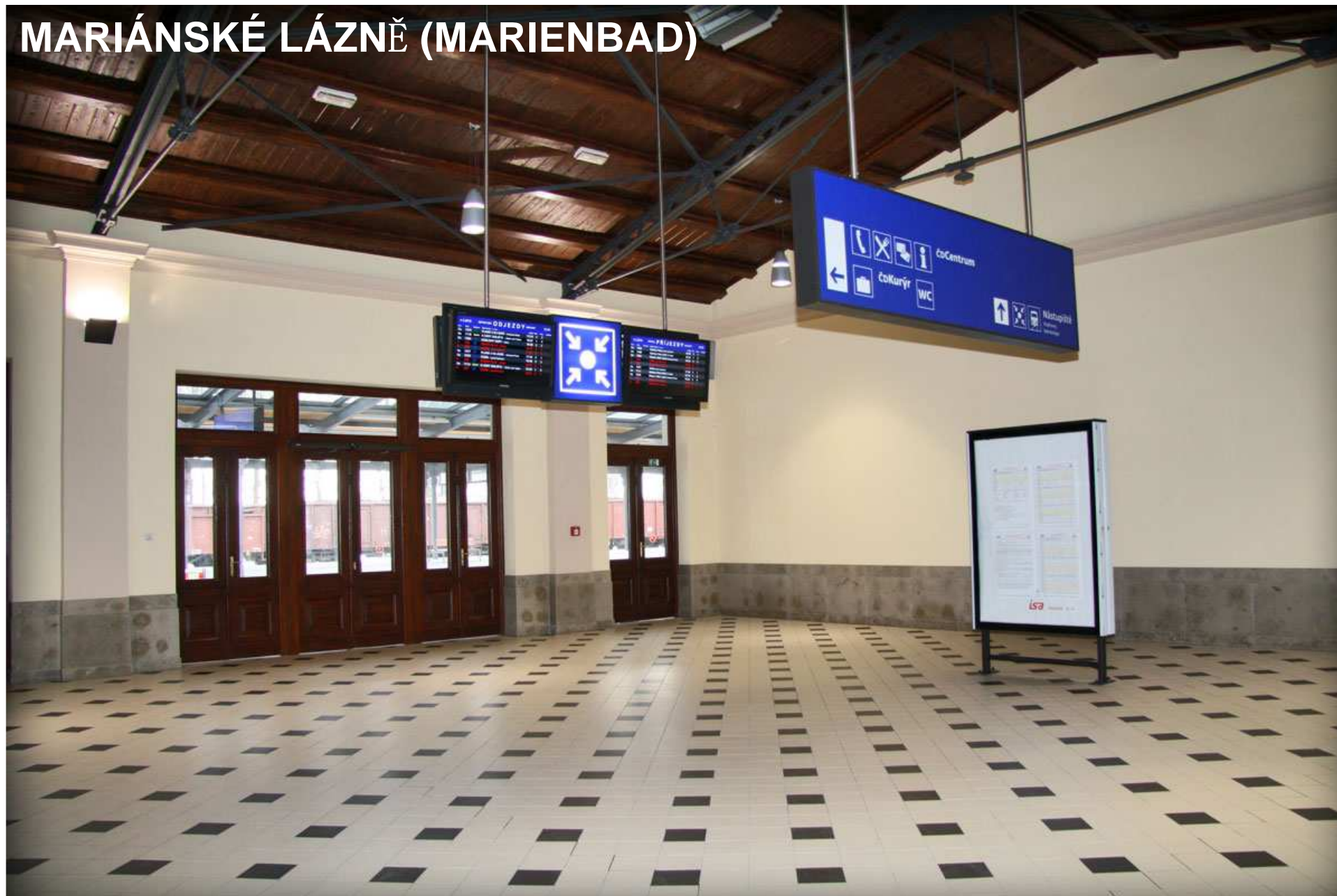
Foto 1 / 8

MARIÁNSKÉ LÁZNĚ (MARIENBAD)



Foto 8 / 8

MARIÁNSKÉ LÁZNĚ (MARIENBAD)



OPAVA - VÝCHOD



BRNO



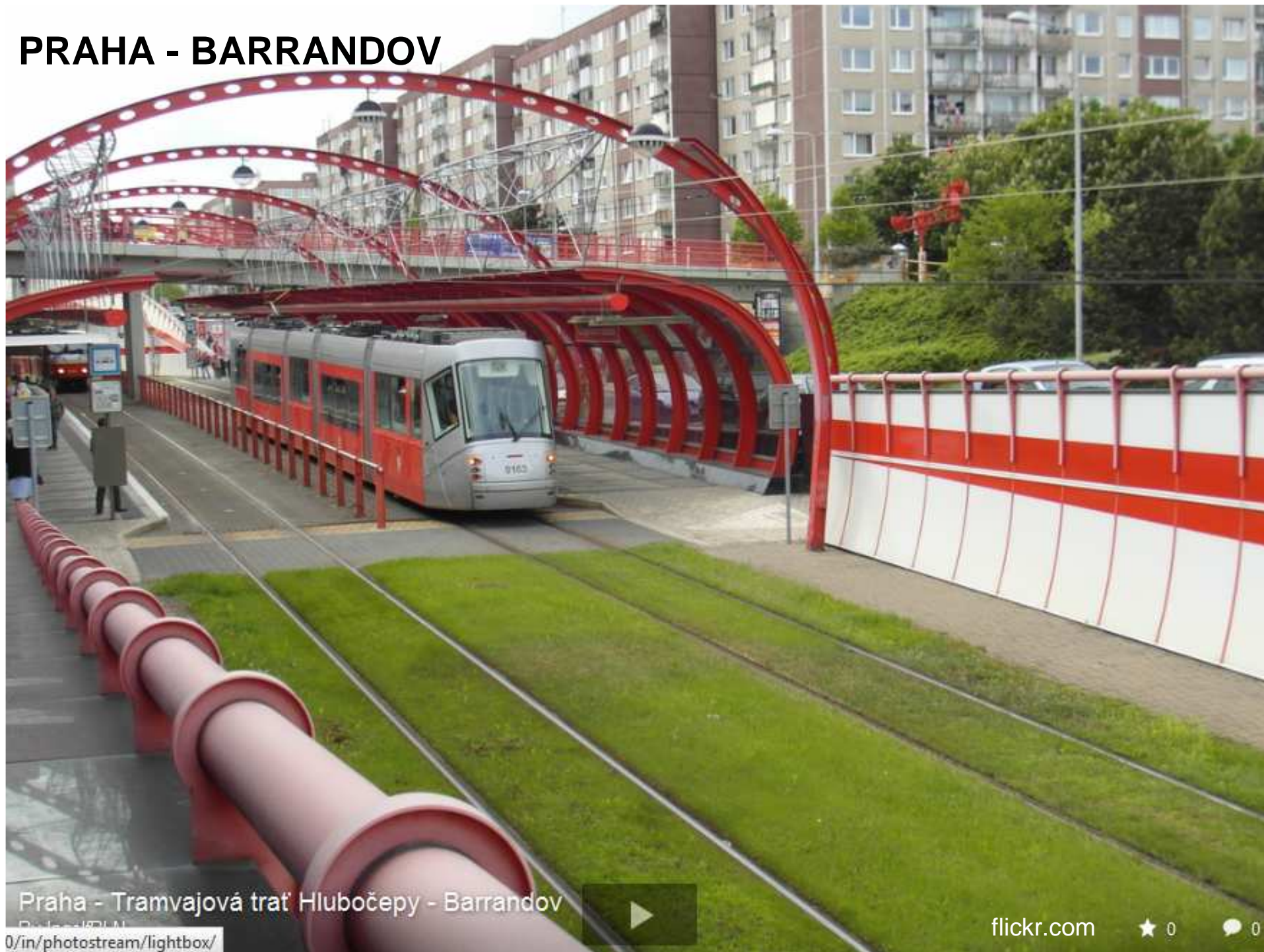
wikipedia.org



BRNO (étude de mouvement de la gare de 1 km)

Europoint Brno

PRAHA - BARRANDOV



Praha - Tramvajová trať Hlubočepy - Barrandov



flickr.com

★ 0

0

PRAHA – RAJSKÁ ZAHRADA

hal-00871118, version 1 - 8 Oct 2013



PRAHA – RAJSKÁ ZAHRADA





PRAHA – STRÍŽKOV

PRAHA – STŘÍŽKOV



Etat des lieux – résumé :

- priorité donnée aux reconstructions des voies ferrées et de l'équipement technique des gares
- si le contexte politique est favorable, certaines gares elles-mêmes sont rénovées et modernisées
 - les grandes gares, de même que certaines gares routières, le sont de façon « cosmopolite » à l'instar des gares européennes et mondiales
- pour l'instant, peu de constats du point de vue de développement des « quartiers des gares », et de l'urbanisme orienté vers le rail

Merci pour votre attention.

Richard Zelezny

*Doctorant au Laboratoire Ville Mobilité Transport –
Université Paris-Est, et à l'école d'architecture de Prague*