

### **3.3 Le changement de forme de mobilité**

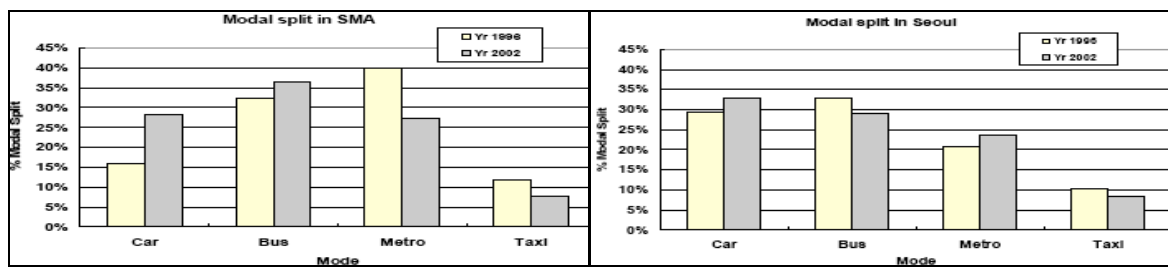
L'étalement de l'urbanisation au-delà de la ceinture verte dans Gyeonggi et Incheon a modifié la demande de transport.

Depuis la fin des années 1980, le trafic journalier moyen sur une année a plus augmenté aux limites de Séoul que sur les viaducs au-dessus du fleuve et dans le CBD, centre administratif. Les ponts sur le fleuve Han reliant les berges nord à celles du sud ont amélioré l'accessibilité des quartiers sud de la ville entraînant ainsi le développement du sud de Séoul durant les années 1980.

La demande de déplacements entre la ville et ses banlieues a dépassé la demande intérieure à Séoul car la périurbanisation s'est étendue bien au-delà de la ceinture verte.

La population s'étant reportée vers les zones suburbaines, le taux de déplacements à l'intérieur de Séoul a rapidement baissé, atteignant 70 % du volume total de déplacements au début des années 2000. Dans les zones périphériques vers la province de Gyeonggi où le développement de l'habitat s'est développé, la demande de déplacements intérieurs à la province a augmenté plus que la demande de déplacements vers l'extérieur de Gyeonggi. Cette tendance était déjà visible au début des années 1990 alors que le développement des villes nouvelles s'achevait. Les voyages à l'intérieur des limites administratives des 3 villes et région tend à se stabiliser autour de 70% des déplacements.

La périurbanisation s'est développée le long des principales artères en dehors de Séoul durant les dix dernières années rendant ainsi l'utilisation de l'automobile indispensable. La figure 24 a & b ci-dessous montre que le taux de conducteur utilisant leur voiture dans la région métropolitaine de Séoul a augmenté entre 1996 et 2002. Durant cette période, la dépendance à l'automobile s'est accrue dans les zones périphériques plutôt que dans la ville de Séoul, ces changements se traduisent dans les figures 24 a & 24 b ci-dessous donnant les tendances du partage modal dans les années 1996 à 2002. D'un autre côté, le développement de l'habitat orienté vers la desserte routière en dehors de Séoul a permis aux habitants de prendre le bus plutôt que le train ou le métro au niveau de la métropole. Sur la période de comparaison, le réseau ferré est devenu plus compétitif que l'autobus dans la ville de Séoul parce que la deuxième phase de construction de lignes de métro était achevée. En effet, durant les 7 années précédentes, quatre lignes de métro ont été mises en service améliorant ainsi l'accessibilité avec le développement du réseau ferré.



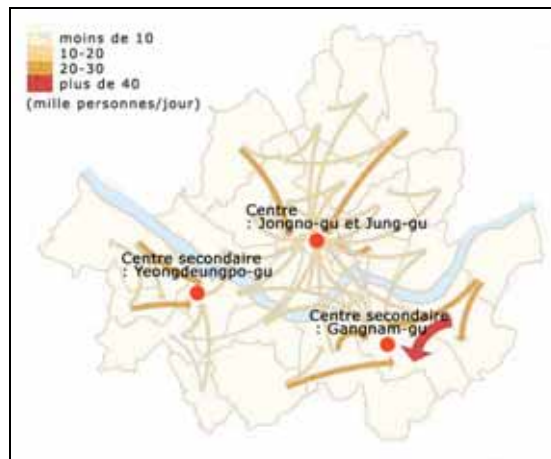
Source : H-G Sung & H-J Kim , Koti, 2007 in proceedings EASTS, vol.6, 2007.

Figure 24 a, b : Tendances du partage modal dans la région de Séoul (a) et dans la ville de Séoul (b)

### 3.4 L'augmentation des distances de déplacement et des coûts

#### – 3.4.1 Les déplacements domicile - travail dans Séoul

On a constaté par exemple, que les emplois situés à Yeongdeungpo – gu au sud-ouest du fleuve se sont déplacés vers Gangnam-gu au sud-est à partir des années 90. À la fin des années 90, quand le district de Gangnam s'est développé comme centre commercial et d'affaires, les déplacements vers Gangnam ont augmenté brusquement, en faisant, comme d'un centre-ville, un lieu de rencontre d'un plus grand nombre de banlieusards. En particulier, les habitants de Songpa-gu à Gangnam ont dépassé les 40.000 personnes par jour. Les modèles récents de déplacement domicile - travail sont plus diversifiés que ceux du passé.



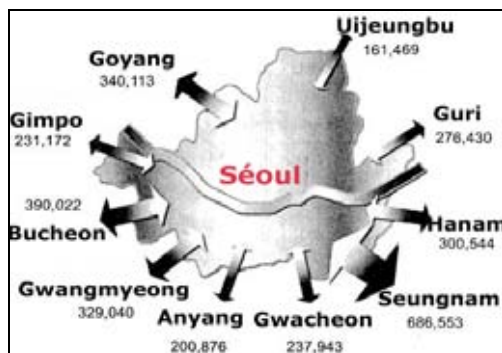
Source : Seoul Metropolitan Government, 1997

Figure 25 : Déplacement domicile – travail dans Séoul

#### – 3.4.2 Les déplacements domicile - travail entre Séoul et Gyeonggi

Le projet de développement des cinq villes nouvelles avait été critiqué pour leur grande dépendance de Séoul en raison d'une insuffisante autonomie au début de leur développement. Ce développement entraîne des augmentations de coût du transport pour les résidents en raison d'une situation des emplois inchangée entraînant des accroissements de parcours domicile – travail.

Le déplacement domicile - travail de Gyeonggi à Séoul et le volume de trafic sont en augmentation constante. Le volume de trafic de la région de Séoul vers la ville de Séoul est de plus en plus important, il était de 7% des déplacements totaux en 1980, et s'est accru de 19,4% en 1997 en raison d'une expansion résidentielle rapide. Une étude a également constaté que les villes dans le rayon de 35-40 kilomètres du centre de Séoul ont un taux élevé de banlieusards, prouvant que les villes de Gyeonggi sont dans la sphère vivante d'une journée de Séoul. La carte suivante nous montre le nombre de déplacements entre Séoul et 10 villes satellites de Gyeonggi, au total il y a un trafic de 3,15 millions voitures par jour. Goyang, Bucheon, Anyang, et Seungnam sont des agglomérations où il y a des villes nouvelles, Ilsan, Jungdong, Pyeongchon, et Bundang.



Source : 2003, « Rapport d'Enquête ménages déplacement 2002 », SDI

**Figure 26 : Trafic sur les grands axes routiers de Séoul (v.p. par jour)**

### – 3.4.3 Les villes nouvelles : une grande dépendance de Séoul

Cinq villes nouvelles ont été mises en service au début des années 1990 dans la province de Gyeonggi, Pyeongchon, Bundang, Jungdong, Ilsan, Sanbon. La population de ces 5 villes est de 1,39 millions d'habitants. Ces villes sont très dépendantes de Séoul, c'est-à-dire, leur taux de déplacements vers Séoul rapportés aux déplacements totaux est très élevé. À Bundang, et Ilsan ce taux est supérieur à 50%.

Les réseaux ferroviaires de Pyeongchon, Jungdong, et Sanbon sont bien organisés, mais ceux de Bundang et Ilsan sont de mauvaise qualité. Les autoroutes sont presque saturées.

		Bundang	Ilsan	Pyeongchon	Sanbon	Jungdong
<b>Dépendance de Séoul</b>		54,00%	52,80%	33,90%	37,90%	39,60%
<b>Direction et distance de Séoul</b>		Sud-est, 25 km	Nord-est, 20 km	Sud, 20 km	Sud, 25 km	Ouest, 20 km
<b>Autoroute (vers centre de Séoul)</b>	<b>Nombre</b>	3	2	2	3	2
	<b>Trafic/ Capacité</b>	0,96	0,83	0,94	0,94	0,87
	<b>Distance (km)</b>	25,5	22,5	19,5	22,5	19
	<b>Temps (min)</b>	64	72	52	57	44
<b>Ferroviaire urbain (vers centre de Séoul)</b>	<b>Ligne</b>	Bundang, ligne 8	Ilsan, ligne 3	Ansan	Gyeongbu, et Ansan	Gyeongin
	<b>Temps (min)</b>	87	62	38	46	39

Source : Gyeonggi Development Institute, 2001

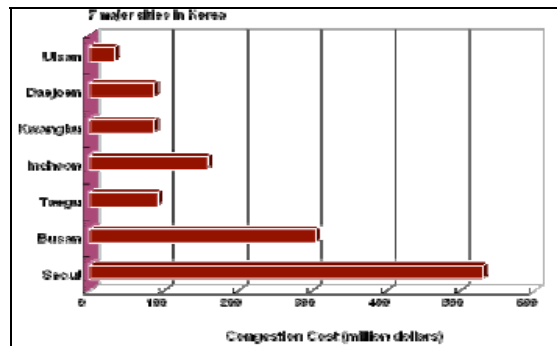
**Tableau 8 : Conditions de déplacement dans 5 villes nouvelles**

### 3.5 L'augmentation de la congestion de la circulation

La congestion du trafic a empiré depuis le début des années 1990 avec le développement urbain basé sur le routier ainsi que des emplois – domiciles déséquilibrés qui ont augmenté le volume de déplacements sur les routes.

La figure 27 ci-dessous montre que Séoul perd plus de 500 M \$ sur les routes par la congestion du trafic routier tandis que d'autres villes ne perdent que moins de la moitié de ce montant. On dit que Séoul est la ville où l'on constate le plus de congestion comparée aux autres grandes métropoles de Corée. Cette congestion résulte d'une motorisation continue et d'un investissement

routier insuffisant. Une étude du secteur privé (cf. OECD Territorial Reviews Seoul, 2005) a évalué que la Corée perdait de 3 à 4 % de son GDP<sup>5</sup> dans les coûts de congestion et autres externalités négatives comme le prix exorbitant du foncier et les niveaux de pollution.



Source : Cho and Shim (2006) dans Sung & Kim proceedings of the EASTS, vol 6.,2007

**Figure 27 : Coûts de la congestion dans les plus grandes villes de Corée**

### 3.6 Répartition modale sur Séoul et la région de Séoul

La part modale des déplacements motorisés de Séoul en 2000 montre que le métro représente 35% des déplacements tandis que les autobus 28%, les voitures particulières 19%, les taxis 9%, et d'autres modes 9%. Les déplacements motorisés totaux sur la région de Séoul étaient de 43,26 millions par jour en 2002, augmenté de 13,2% à partir de 1996 (38,231 millions déplacements par jour). Mais le bus effectuait en 2002, 9,072 millions de déplacements en diminution de 9,4% par rapport à l'année 1996 (10,011 millions de déplacements).

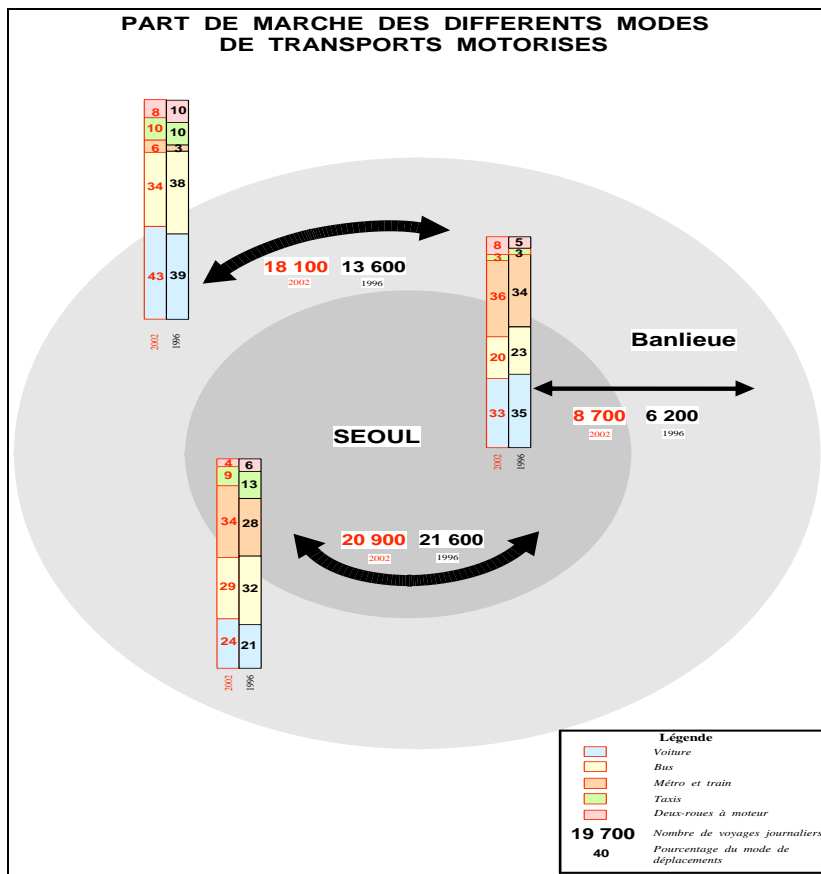
Dans la région de Séoul, la part modale en faveur des voitures particulières a augmenté de 31,7% à 36,4% de 1996 à 2002 alors que dans le même temps, le bus voyait son utilisation diminuer de 26,2% en 1996 à 21,0% en 2002. Dans la même période, la part modale du métro et du ferroviaire urbain a légèrement augmenté de 14,1% à 15,5%.

Déplacement(million/jour)	En 1996	Part modale (%)	En 2002	Part modale (%)
À pied/deux roues	9,03	-	11,29	-
Voiture privée	12,12	31,7	15,74	36,4
Bus	10,01	26,2	9,07	21,0
Bus quartier	1,72	4,5	2,48	5,7
Métro et train urbain	5,37	14,1	6,72	15,5
Taxi	4,21	11,0	4,00	9,2
Autres	4,80	12,5	5,24	12,1
<b>Total déplacement motorisé</b>	<b>38,23</b>	<b>100</b>	<b>43,26</b>	<b>100</b>

Source : Rapport d'Enquête ménages & déplacements 2002, SDI 2003

**Tableau 9 : Evolution de la part modale des déplacements entre 1996 et 2002 dans la région de Séoul**

<sup>5</sup> GDP: Gross Domestic product, PIB



Source DAEI-CERTU-CETE EST, décembre 2004

Figure 28 : Répartition modale dans Séoul, de Séoul vers la banlieue et dans Gyeonggy

### – 3.6.1 L'intermodalité

Selon le résultat d'enquêtes de déplacements de 2002, le nombre de déplacements par jour par motifs se chiffrait à 47 millions et le nombre de déplacement par moyens se chiffrait à 54 millions, en raison des transferts, les deux nombres n'étant pas identiques. Le taux de transit est de 0,8 % si on considère tous les déplacements sur la région de Séoul, mais si on ne considère que les déplacements par transport en commun il y a un taux de 20 %. Nous ne comptons pas ici le transfert entre lignes de métro.

Origine \ Destination	Destination			Total
	Séoul	Région de Séoul	Hors région de Séoul	
Séoul	19,75	2,66	0,32	22,72
Région de Séoul	2,67	20,71	0,34	23,72
Hors la région de Séoul	0,30	0,36	-	0,66
Déplacement Total	22,72	23,73	0,66	47,10

Tableau 10 : Déplacements par motif (million déplacements par jour)

Destination Origine	Séoul	Région de Séoul	Hors région de Séoul	total
Séoul	23,36	3,32	0,35	27,03
Région de Séoul	3,27	23,16	0,36	26,79
Hors région de Séoul	0,35	0,38	-	0,72
<b>Déplacement Total</b>	26,98	26,86	0,71	54,55

Source : 2003, « Rapport d'Enquête ménages déplacement 2002 », SDI Origine - Destination

**Tableau 11 : Déplacements par moyen (million déplacements par jour)**

Pour les correspondances, le lieu, l'espace, l'origine et la destination du service de transport en commun sont importants : ainsi, entre les 5 villes nouvelles et Séoul, le taux de correspondance est plus important que le taux correspondant aux déplacements dans les limites de Séoul.

Il y a moins de transfert dans la ville car les réseaux de transport en commun s'y sont d'abord développés et y sont plus denses.

### ***Les modes de transport***

Les correspondances entre métro et bus sont les plus nombreuses, 830 000 déplacements soit 31,7% et puis avec les bus de quartier (669 000 déplacements soit 25,6%), et le taxi (539 000 déplacements soit 20,2%).

Les correspondances avec bus, entre bus et métro, entre bus et bus sont élevées, et le 3<sup>ème</sup> type de correspondance avec le taxi représente 12,6%.

La correspondance avec le bus de quartier, entre bus de quartier et métro est de 71,6%, c'est-à-dire, que le bus de quartier alimente les lignes de métro.

### ***Le stationnement autour des stations de correspondance***

À Séoul, il y a 23 parkings situés près des stations de correspondance du métro, ils offrent 5783 places. Les plus grands sont Cheonho (1551 places), Changdong (701 places), Suseo (576 places), Dobongsan (467 places), Jamsil (357 places), et Gaehwasan (317 places). La municipalité de Séoul a installé des équipements automatiques de paiement : on paie avec une carte intelligente T-money ou une carte bleu.

## **4. Les constats émergents du développement urbain et du transport**

### **4.1 La région métropolitaine de Séoul : croissance ou équilibre**

Une personne sur deux du pays vit dans la région métropolitaine de Séoul, et une sur 4 réside et travaille dans la ville de Séoul. Cette concentration excessive reste un problème depuis les années 1960, lorsque la Corée a connu un progrès économique et une urbanisation aussi rapide. Le gouvernement central a fait des efforts pour délocaliser les citadins et les emplois de la ville. Cependant on a dit que la région capitale est le centre premier du pouvoir de compétition, comme la compétition globale avance dans le 21<sup>ème</sup> siècle. La Corée a été confrontée à la controverse croissance contre équilibre. Nous rappelons dans ce paragraphe les premières politiques nationale et régionale de l'usage du sol relative à la région métropolitaine de Séoul.

#### **4.1.1 Les premières politiques de l'usage du sol : équilibrer le développement**

Durant la période 1964 à 1982, de croissance forte et rapide de la Corée, les politiques du gouvernement central étaient de délocaliser la population concentrée dans le centre de Séoul en déplaçant les équipements à fort usage du sol. Environ 25 % de la population de la nation est concentrée sur 600 km<sup>2</sup> soit 0,6% de la surface du pays. Cette surconcentration a conduit à des services publics et des infrastructures exceptionnellement surchargés. Dans cette période, un souci majeur du gouvernement central sur la politique de l'usage du sol a été de délocaliser les équipements utilisant le sol comme les écoles et les instituts universitaires du centre de Séoul. Ces

efforts étaient accompagnés par un développement de l'habitat de grande échelle en dehors du centre mais dans les limites de la ville. Comme les citoyens se sont installés d'une façon continue et croissante dans la ville de Séoul, la zone cible pour délocaliser la population et les équipements sociaux a été bientôt étendue à l'ensemble de la région capitale. La loi de réajustement de la planification de l'aire métropolitaine de Séoul (SMARPA)<sup>6</sup> fut adoptée en 1982 pour contenir la croissance explosive de population. Cette réglementation arrivait pendant la deuxième période des politiques passées pour équilibrer le développement national. La loi SMARPA était modifiée en 1994, puis complètement révisée entre 1994 et 2002 en adoptant une interdiction sélective et permettant de nouveau développement dans la région métropolitaine. Les gros équipements industriels ne pourraient plus s'étendre, mais le développement d'équipements industriels de petites et moyennes tailles seraient autorisés.

#### **4.1.2 Premier résultat de la politique du développement foncier**

Le gouvernement coréen a révisé partiellement la loi SMARPA en 2003 afin d'augmenter la compétitivité globale. Le point principal de la révision est de permettre de nouveau développement à grande échelle des équipements industriels High-tech aussi bien que les équipements petits et moyens. L'administration du Président Rho Mu-Hyun a fait adopter deux autres lois, la loi spéciale pour le développement national équilibré<sup>7</sup> en 2004, et la loi spéciale de 2005 en vue de planifier des villes nouvelles pour l'administration<sup>8</sup>. La première loi permettra de construire plusieurs dizaines de villes nouvelles et de complexes industriels en dehors de la région capitale comme des villes innovantes, des villes d'entreprises et des pôles d'innovations industrielles. La dernière loi contient la décentralisation de la plupart des équipements du gouvernement central vers les régions incluant le nouveau complexe des villes pour l'administration de Gongju et la zone de Yongi, dans le sud de la province de Chungchung. Cette décision était toujours controversée en 2007.

#### **4.2 Les politiques métropolitaines de l'habitat : nouveau développement contre réhabilitation urbaine**

Dans les années 1980, le nouveau développement était localisé dans Séoul jusqu'à ce qu'il n'y ait plus eu d'espaces pour celui-ci. Les villes nouvelles étaient localisées au - delà des limites de Séoul contribuant ainsi à l'allongement des distances de déplacements, notamment les distances domicile - travail. Les politiques d'aménagement des villes nouvelles n'avaient pas pour seul objectif de délocaliser la population mais aussi d'équilibrer la demande et l'offre d'habitations, en maintenant le prix de l'immobilier. À partir du début des années 1990, le gouvernement a mis en place le « Plan de construction pour 2 millions d'habitations » en construisant les 5 villes nouvelles de Bundang, Ilsan, Pyungchon, Sanbon, Jungdong permettant à 1,2 million d'habitants de se loger. Une deuxième période de développement de villes nouvelles a commencé en 2003 avec à peu près les mêmes objectifs que la première période de développement : ce plan étant contraint par le faible nombre d'appartements proposés plutôt que par le prix croissant des logements .

Les déplacements vers Séoul provenant des villes de banlieues ont augmenté plus que l'inverse ces vingt dernières années. Par exemple, les déplacements pendulaires de Gyeonggi vers Séoul ont augmenté en 2000 de 4,2 fois plus que les déplacements constatés en 1980 tandis que les déplacements de Gyeonggi vers Séoul ont augmenté en 2000 de 5,6 fois. Le taux de surface réservée aux commerces et aux bureaux par rapport au total des surfaces aménagées des villes nouvelles se situe dans une fourchette de 7,6 à 11,8 % alors qu'il se situe à 13,6 % en Angleterre et à 14,6 % au Japon. Un taux aussi bas peut s'expliquer par une dépendance excessive de la ville de Séoul accroissant ainsi les distances et les temps de déplacements avec pour conséquence une congestion croissante depuis les années 1990. En outre, la faible coordination entre l'usage du sol et

---

<sup>6</sup> SMARPA : Seoul Metropolitan Area Readjustment Planning Act

<sup>7</sup> SANBD : Special Act of National Balance Development

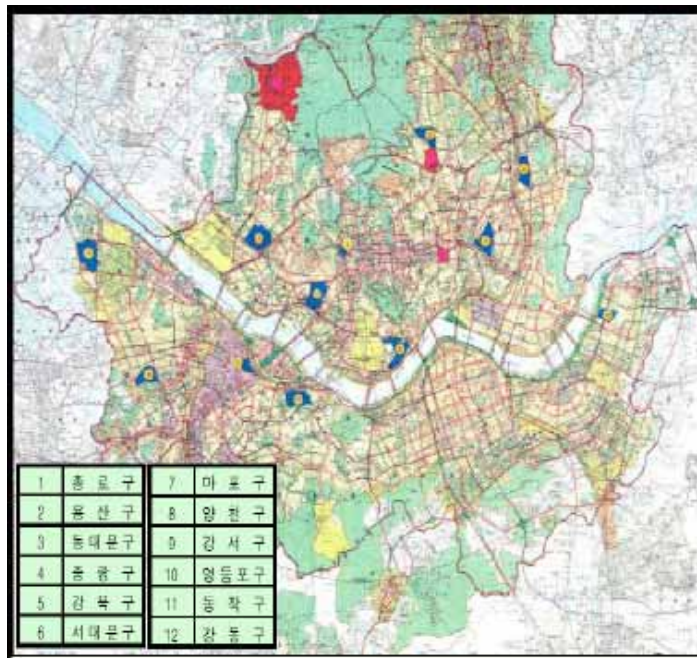
<sup>8</sup> SAACC : Special Act of Administration-oriented City Construction

les infrastructures de transports lors de la réalisation des villes nouvelles a largement entretenu la congestion du trafic dans la région capitale.

#### 4.2.1 Le constat émergent du développement de l'habitat : nouvelles réalisations contre réhabilitations

En 2006, l'administration du Président Rho Mu-Hyun a présenté un plan additionnel de 5 villes nouvelles non seulement pour fournir des habitations à des prix abordables mais aussi pour stabiliser les prix excessifs des logements à Séoul. Trois d'entre elles sont situées à proximité des premières villes nouvelles comme Paju, Kimpo et Yangju qui sont situées entre 20 et 30 km de l'Hôtel de ville de Séoul. Cet habitat supplémentaire fourni dans les villes nouvelles est livré couramment avec des coûts de construction plus bas car ils n'engendrent pas d'infrastructure additionnelle de service et sociale. La ville nouvelle de Kumdan fournissant 56 000 unités d'habitations est construite dans la Ville d'Incheon près de la ville nouvelle de Kimpo.

La dernière ville nouvelle est Songpa fournissant 49 000 unités d'habitations, est située très près de Gangnam qui est devenu un deuxième CBD de Séoul et de la région métropolitaine de Séoul. Au début des années 2000, la municipalité de Séoul a planifié aussi un programme de réhabilitation des quartiers pour équilibrer le développement économique de la ville de Séoul. L'origine de cette décision vient du fossé grandissant entre les zones sud et nord de Séoul par rapport au fleuve Han. La municipalité a désigné un total de 15 villes ou nouveaux quartiers : les trois premières nouvelles villes en 2002 et les douze autres en 2003. En 2012, le nombre atteindra 25 villes nouvelles soit 10 de plus pour équilibrer le développement de la ville de Séoul. Lorsque le développement des projets sera achevé 180 000 unités d'habitation auront été livrées dans Séoul.



Source : KOTI, EASTS vol 6, 2007

Figure 29 : Réhabilitation d'îlots d'habitations dans Séoul

Largement inspiré des concepts du nouvel urbanisme, le plan de développement de ville nouvelle cible les vieux quartiers à faible densité et aux équipements inadaptés de manière à les transformer en des quartiers où il fait bon vivre. Trois sites pilotes ont été sélectionnés (Eunpyeong, Gireum, et Wangshimni) qui sont respectivement régénérés en une ville nouvelle écologique, une zone résidentielle, une zone centre-ville avec la mixité résidences, équipements commerciaux et de bureaux. Un total de 25 sites est planifié pour être réhabilité d'ici 2012. Ce développement de

nouvelle ville à l'intérieur de la ville de Séoul a été appelé « Nouvelle ville dans une stratégie du développement de la ville ».

Selon les résultats d'une recherche menée par l'Institut de Développement de Séoul SDI, ces deux nouveaux types de développement d'habitat vont fournir 1 million d'unités d'habitat dans l'aire de Gangnam, 600 000 unités par reconstruction de vieux complexes d'appartements et 400 000 unités par développement de nouvelles constructions dans les 5 ans.

Cet afflux de nouveaux appartements pour les prochaines années va non seulement accroître la congestion de la circulation automobile, mais aussi accélérer un développement déséquilibré de Séoul. Se basant sur les résultats attendus, la municipalité demande au gouvernement central d'arrêter ou, au moins, de prolonger le développement de la ville nouvelle de Songpa.

#### **4.2.2 La reconquête urbaine et environnementale du quartier de Cheonggyecheon**

Au Nord-Est du centre historique de Séoul se situe la rivière Cheonggyecheon dans une direction Est-Ouest qui a été recouverte dans les années 1960 pour construire un périphérique routier à niveau et l'autoroute Cheonggye sur viaduc sur 6 km environ entre Taepyeongno et le pont Sindapcheolgyo et un réseau d'assainissement sur 11 km posé sous la chaussée.

Plus de 168 000 véhicules/jour empruntaient la rue Cheonggye et l'autoroute aérienne Chonggye dont 62,5 % étaient de la circulation de transfert. D'importants travaux de réparation de la structure du viaduc devaient être faits sur 3 ans et pour 100 M\$. Le projet initial était de restaurer une structure aérienne autoroutière. Le quartier est constitué de 22 blocks sur 6 km de longueur entre les rues Jongno au Nord et Uljiro au Sud : on peut classer la structure spatiale en trois parties, la première en bureaux du CBD, la deuxième partie Dongdaemun connue pour ses centres commerciaux ouverts 19 heures tous les jours, la dernière partie au Nord avec des boutiques et 500 vendeurs de rue concentrés sur Hwanghak-dong. La zone de Cheonggyecheon est desservie par une vingtaine de stations de métro et 3 lignes Est-Ouest et 2 lignes Nord-Sud du métro, et 18 lignes d'autobus. La pollution de l'air sous l'autoroute aérienne était extrême avec des niveaux dépassant tous les niveaux fixés par la norme de la qualité environnementale pour Séoul. Par ailleurs, le niveau de bruit à proximité des zones commerciales dépassait la norme ; le nombre de résidents atteints de problèmes respiratoires était le double de celui constaté dans les autres zones de la ville.

Outre les problèmes de nuisances, ce quartier en 2000 était en perte de vitesse avec 24,1% des affaires perdues par rapport à 1991, ce qui ne représentait plus que 10,8 % du montant des affaires de Séoul. La réhabilitation urbaine n'a pas attiré les capitaux privés escomptés et la faible compétitivité des industries artisanales à faible valeur ajoutée trop nombreuses dans ce secteur dessert la compétitivité générale de Séoul, région capitale, ayant l'ambition de devenir une ville centrale de l'Asie du Nord-Est.

En 2003, la municipalité décidait de démolir les ouvrages, les travaux commencèrent le 1<sup>er</sup> Juillet, le 5 octobre la structure du viaduc était complètement démantelée, l'ouverture de la rivière était achevée à la fin décembre 2003. L'aménagement de la rivière est constitué de deux rives de 13,50 m de large pour les cheminements piétonniers latéraux, 17 accès possibles, 5 passerelles pour piétons et 17 ponts routiers franchissent la rivière et il y a deux chaussées latérales à double voie de part et d'autre de la rivière. Le projet de restauration de Cheonggyecheon a aussi été de réduire la disparité économique entre la partie Nord de Séoul (Ganagbuk) et la partie Sud et poser les fondations d'un développement équilibré de la ville. Alors que le centre historique se situe dans la partie nord, il a progressivement perdu sa suprématie dans les activités commerciales, offrant des espaces de bureaux vétustes et souffrant d'une mauvaise qualité de vie. Pendant ce temps plusieurs nouveaux centres dynamiques se sont créés dans la partie Sud. Les disparités entre les villes ont augmenté à tel point qu'un plan de développement de ville nouvelle a été établi pour les atténuer. Le projet de Cheonggyecheon doit contribuer au plan de développement équilibré en remplaçant les édifices de petite taille abritant des industries avec des espaces de bureaux et d'habitat aux normes modernes pour des activités à forte valeur ajoutée.



Source :SDI, Gyenchul KIM, SDI 2004

**Figure 30a & b : Situation de Cheonggyecheon avant 2003 et après 2003**



F. Kuhn

**Figure 31 a & b : Le plaisir de la baignade et la promotion immobilière forcenée aux abords de la rivière de Cheonggyecheon**

Ce projet fait aussi partie d'un plan plus large de Séoul dans lequel la planification stratégique est de faire connaître la ville internationalement comme un lieu où il y fait bon vivre. D'autres projets selon le mot d'ordre « Seoul Green Vision 21 » sont en route pour donner aux citoyens plus d'accès à de grands espaces verts du type Central Park à New York ou Hyde Park à Londres. Un parc « Forêt de Séoul » devrait être implanté sur un ancien champ de courses au nord de la ville à Tukseom avec une liaison vers le fleuve Han.

Deux challenges restent à relever, la relocalisation des habitants et des commerçants à faible revenu de la zone de Cheonggyecheon ainsi que les industries artisanales qui devraient être déménagées dans un complexe à construire dans le district de Munjeong (Songpa-gu).